



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Referat 24 – Recht, Planfeststellung
Konrad-Adenauer-Straße 20
72072 Tübingen

Planfeststellungsbeschluss

vom 07.12.2023

**für den Neubau der L 1165
Ortsumfahrung Beimerstetten**

Inhaltsverzeichnis

A.	Entscheidung	7
1.	Feststellung des Plans	7
2.	Weitere Entscheidungen	7
2.1.	Waldrechtliche Entscheidung	7
2.2.	Ausnahmeregelung nach § 30 BNatSchG	7
2.3.	Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen ...	7
3.	Planunterlagen	8
4.	Zusagen	14
4.1.	Zusage Untere Naturschutzbehörde	14
4.2.	Zusage Zweckverband Landeswasserversorgung 3.01	14
4.3.	Zusage GTT GmbH 3.02.....	15
4.4.	Zusage Vodafone BW GmbH 3.03.....	15
4.5.	Zusage Netze BW GmbH 3.04.....	15
4.7.	Landratsamt Alb-Donau-Kreis (Vermessung) 3.10.....	17
4.8.	Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart 3.13 17	
5.	Nebenbestimmungen	18
5.1.	Denkmalschutzrechtliche Nebenbestimmungen	18
5.2.	Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen	19
6.	Bescheidung der Einwendungen.....	20
7.	Hinweise an die Einwender	20
8.	Hinweise an den Vorhabenträger	20
9.	Kosten	21
B.	Begründung	22
1.	Verfahren	22
1.1.	Erste Auslegung.....	22
1.2.	Zweite Auslegung	22
2.	Planungsgegenstand.....	24
2.1.	Der Neubau der Ortsumfahrung von Beimerstetten und eines Wirtschaftsweges östlich der L 1239.....	24

2.2.	Landschaftspflegerische Begleitplanung	26
2.3.	Bauzeit und Kosten	26
3.	Umweltverträglichkeitsprüfung	27
3.1.	Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung	27
3.2.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)	27
3.3.	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)	34
4.	Verkehrsuntersuchung	34
4.1.	Allgemeines und Methodik	34
4.2.	Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen	35
4.3.	Einwendungen zur Verkehrsuntersuchung	36
4.3.1.	IG Schutz der Alb e.V. 1.04	36
4.3.2.	Herrmann Brachmann 1.08	39
4.4.	Fazit Verkehrsuntersuchungen	40
5.	Planrechtfertigung	40
6.	Alternativenprüfung	41
6.1.	Beschreibung der Varianten.....	42
6.1.1.	Variante W 1.1 Westumgehung (Antragstrasse)	43
6.1.2.	Variante O 1.1 Ostumgehung.....	44
6.2.	Bewertung der Varianten	45
6.3.	Einwände gegen die gewählte Trasse W 1.1	46
6.3.1.	Einwender Alwin Bühler 1.01.....	46
6.3.2.	Einwender Christian Wittlinger 1.03	49
6.3.3.	Einwender Hans Erhard 1.06	50
6.3.4.	Einwender Heinz Zanner 1.07	53
6.3.5.	Einwender Hermann Josef Brachmann 1.08.....	56
7.	Öffentliche und private Belange	58
7.1.	Öffentliche Belange.....	58
7.1.1.	Verkehrslärmschutz und Lärmfernwirkung	58
7.1.1.1.	Verkehrslärmschutz	58
7.1.1.1.1.	Allgemeines.....	58

7.1.1.1.2. IG Schutz der Alb e.V. 1.04	58
7.1.1.2. Lärmfernwirkung	61
7.1.1.2.1. Prüfung der Lärmfernwirkung	62
7.1.1.2.2. Ergebnis der Lärmfernwirkungsprüfung	63
7.1.2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen	64
7.1.2.1. Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft	64
7.1.2.2. Unterlassung vermeidbarer Eingriffe.....	68
7.1.2.3. Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen	69
7.1.2.4. Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen	71
7.1.2.5. Verhältnismäßigkeit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken	73
7.1.2.6. Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen ..	74
7.1.2.7. Vorbringen der Naturschutzverwaltung und anderer Träger öffentlicher Belange	74
7.1.2.7.1. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen Referat 52 3.05	74
7.1.2.7.2. Stellungnahme des Landratsamts Alb-Donau-Kreis 3.10....	75
7.1.2.7.3. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen Referate 55/56 3.14	76
7.1.2.8. Kompensations-Verzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde	81
7.1.2.9. Ergebnis.....	82
7.1.3. FFH-Vorprüfung	82
7.1.4. Sonstige Schutzgebiete.....	83
7.1.4.1. Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete.....	83
7.1.4.2. Gesetzlich geschützte Biotope.....	83
7.1.4.3. Flächenhaftes Naturdenkmal	84
7.1.5. Artenschutzrechtliche Prüfung.....	84
7.1.3.1. Allgemeines	84
7.1.3.2. Methode der Bestandserfassung	86

7.1.3.3. Prüfung der einzelnen Verbotsbestände nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.....	91
7.1.3.3.1. Allgemeines.....	91
7.1.3.3.2. Prüfung der Verbotstatbestände zu einzelnen Arten	92
7.1.3.3.2.1. Europäische Vogelarten.....	92
7.1.3.3.2.2. Arten der FFH-Richtlinie Anhang IV.....	101
7.1.3.3.2.3. Sonstige besonders geschützte Arten (BArtSchV)	112
7.1.6. Klimabelange.....	113
7.1.7. Bodenschutz.....	115
7.1.8. Forst	116
7.1.8.1. Befristete Waldinanspruchnahme	117
7.1.8.2. Dauerhafte Waldinanspruchnahme.....	117
7.1.9. Landwirtschaft	119
7.1.9.1. Ausgleichsmaßnahme 09 (Blühstreifen)	119
7.1.9.1.1. Stellungnahme des Landwirtschaftlichen Technologiezentrums (LTZ) Augustenberg 3.17	119
7.1.9.1.2. Einwender Wittlinger, Christian; Maurer, Doris; Maurer, Konrad 1.09.....	120
7.1.10. Belange der Leitungsträger	126
7.1.10.1. Zweckverband Landeswasserversorgung 3.01	126
7.1.10.2. GTT GmbH 3.02	127
7.1.10.3. Vodafone BW GmbH 3.03	127
7.1.10.4. Netze BW GmbH 3.04	128
7.1.11. Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs einschließlich Radwege.....	129
7.1.12. Belange des Bahnverkehrs	129
7.1.12.1. Deutsche Bahn - AG DB Immobilien 3.08.....	129
7.1.13. Denkmalschutz.....	134
7.1.14. Kommunale Belange	135
7.1.14.1. Gemeinde Weidenstetten 3.06	135
7.1.14.2. Gemeinde Breitingen 3.11	136
7.1.14.3. Gemeinde Bernstadt 3.15	136

7.1.14.4. Gemeinde Beimerstetten 3.16	137
7.1.15. Sonstige öffentliche Belange	141
7.1.15.1. RP Freiburg Abt. 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe u. Bergbau 3.07	141
7.1.15.2. Bundesamt für Güterverkehr 3.09.....	141
7.1.15.3. Landratsamt Alb-Donau-Kreis 3.10.....	142
7.1.15.4 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden- Württemberg 3.12	142
7.2. Private Belange.....	143
7.2.1. Allgemeines zu Eigentum und Pacht.....	143
7.2.2. Einzeleinwendungen	145
7.2.2.1. Einwenderin Erbgemeinschaft Bopp 1.02	145
7.2.2.2. Einwenderin Doris Maurer 1.05	146
7.2.2.3. Einwender Claudia Graser 1.10	147
8. Gesamtabwägung und Ergebnis	149
C. Gebühren- und Kostenentscheidung	151
D. Hinweise	151
E. Rechtsbehelfsbelehrung	152

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Ortsumfahrung Beimerstetten (L 1165) sowie der Neubau eines Wirtschaftsweges östlich der L 1239 wird gemäß § 37 Abs. 2 Straßengesetz (StrG), §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG), §§ 1 ff. Umweltverwaltungsverfahrensgesetz (UVwG) sowie §§ 1 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt. Die Planfeststellung umfasst auch die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) und die mitumfassten Folgemaßnahmen.

2. Weitere Entscheidungen

2.1. Waldrechtliche Entscheidung

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst im Rahmen seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 S. 1 zweiter Halbsatz LVwVfG nach Maßgabe der Planunterlagen insbesondere folgende Entscheidungen:

Genehmigungen für die vorübergehenden und dauerhaften Waldumwandlungen nach §§ 9 und 11 des Waldgesetzes für Baden-Württemberg (Landeswaldgesetz, LWaldG).

2.2. Ausnahmeregelung nach § 30 BNatSchG

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der Planunterlagen weiter erteilt:

Für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen die Zulassung von Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG.

2.3. Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen

Für folgende Gebäude wird nach Maßgabe der 16. BImSchV mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) festgesetzt:

Straße	Hausnr.	PLZ	Gemeinde	Geschoss
Platzgasse	1	89182	Bernstadt	Erdgeschoss straßenseitig
Schmiedgasse	15	89182	Bernstadt	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	50	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	54	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	62	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	64	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss straßenseitig

3. Planunterlagen

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

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Pläne	Maßstab	Datum
1	<i>Erläuterungsbericht</i>			<i>02.11.2023</i>
2	Übersichtskarten	1-2		
2.1	Übersichtskarte	1	1:100.000	09.12.2020
2.2	Übersichtskarte	2	1:25.000	09.12.2020
3	Übersichtslageplan		1:2.500	09.12.2020
4	Übersichtshöhenplan		1:2.500/250	09.12.2020
5	Lageplan	1-3		
	Bau-km 0+000 bis 1+641	1	1:1.000	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	2	1:1.000	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	3	1:1.000	09.12.2020
6	Höhenplan	1-8		

	Bau-km 0+000 bis 1+641	1	1:1.000/100	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	2	1:1.000/100	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	3	1:500/50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	4	1:500/50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	5	1:500/50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	6	1:500/50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	7	1:1.000/100	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	8	1:500/50	09.12.2020
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen			
9.1	Maßnahmenpläne			
	Bau-km 0+000 bis 1+641	1	1:1.000	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	2	1:1.000	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	3	1:1.000	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	4	1:2.500	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	5 und 6	1:2.500	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	7	1:2.500	09.12.2020
9.2	<i>Maßnahmenblätter</i>			29.09.2023
9.3	<i>Vergleichende Gegenüberstellung</i>			29.09.2023
9.4	Querprofile			
	Bau-km 0+000 bis 1+641	1	1:100	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	2	1:100	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	3	1:100	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	4	1:100	09.12.2020
10	Grunderwerb			

10.1	Übersichtslageplan Grunderwerb		1:25.000	08.08.2023
10.2	Grunderwerbsplan			
	<i>Grunderwerbsplan</i>	1a	1:1000	08.08.2023
	<i>Grunderwerbsplan</i>	2a	1:1000	08.08.2023
	Grunderwerbsplan	3	1:1000	09.12.2020
	<i>Grunderwerbsplan</i>	4a	1:2500	08.08.2023
	<i>Grunderwerbsplan</i>	5a	1:2500	08.08.2023
	Grunderwerbsplan	6	1:2500	09.12.2020
10.3	<i>Grunderwerbsverzeichnis</i>			08.08.2023
11	Regelungsverzeichnis			09.12.2020
12	Widmung – Umstufung – Einziehung			09.12.2020
	Neuordnung des Straßennetzes			09.12.2020
	Umstufungskonzeption	1	1:25.000	09.12.2020
14	Regelquerschnitte			
	Bau-km 0+000 bis 1+641	1	1:50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	2	1:50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	3	1:50	09.12.2020
	Bau-km 0+000 bis 1+641	4	1:50	09.12.2020
15	Bauwerksskizzen			
	Bauwerksskizze BW 1 Feldwegunterführung bei Bau-km 0+582,8	1	1:1.000 1:100 1:50	09.12.2020
	Bauwerksskizze BW 2 Überführung der Eisenbahn bei Bau-km 1+120,5	2	1:1000 1:100	09.12.2020

	Bauwerksskizze BW 3 Überführung des Feldwegs bei Bau-km 1+373	3	1:1000 1:100 1:50	09.12.2020
16	Kennzeichnendes Querprofil			
	Kennzeichnendes Querprofil, Station 0+100	1	1:100	15.12.2015
	Kennzeichnendes Querprofil, Station 0+380	2	1:100	15.12.2015
	Kennzeichnendes Querprofil, Station 0+900	3	1:100	15.12.2015
	Kennzeichnendes Querprofil, Station 0+280	4	1:100	15.12.2015
	Kennzeichnendes Querprofil, Station 0+420	5	1:100	08.02.2021
17	Schalltechnische Untersuchungen			
17.1	Schalltechnisches Gutachten			09.12.2020
	Isophonenplan tags	1	1:1.500	09.12.2020
	Isophonenplan nachts	2	1:1.500	09.12.2020
	Prognosefall 2030 Einzelfallberechnung	3		09.12.2020
	Lärmfernwirkung			09.11.2022
17.2	Schadstoffuntersuchungen			09.12.2020
17.3	<i>Fachbeitrag Klima</i>			02.11.2023
18	Wassertechnische Untersuchung			
	Wassertechnische Untersuchung			09.12.2020
	Wassertechnische Untersuchung, Lageplan	1	1:1000	09.12.2020

	Wassertechnische Untersuchung, Lageplan	2	1:1000	09.12.2020
19	Umweltfachliche Untersuchungen			
19.1	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht nebst Anhang</i>			29.09.2023
19.2	Bestands- und Konfliktpläne			
	Bestands- und Konfliktplan	1	1:2.500	09.12.2020
	Bestands- und Konfliktplan	2	1:2.500	09.12.2020
19.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)			
19.3.1	<i>Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)</i>			29.09.2023
19.3.2	<i>Formblätter spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)</i>			29.09.2023
19.4.1	<i>UVP Bericht</i>			29.09.2023
19.4.2	<i>Erläuterungsbericht Plausibilisierung der UVS nebst Anlagen</i>			29.09.2023
19.4.3	Umweltverträglichkeitsstudie, Textteil			April 2005
	Karte 1: Flächennutzung und Biotopentypen	1	1:5.000	April 2005
	Karte 2: Tiere und Pflanzen	2	1:5.000	April 2005
	Karte 3: Boden	3	1:5.000	April 2005
	Karte 4: Klima	4	1:5.000	April 2005
	Karte 5: Landschaftsbild	5	1:5.000	April 2005
	Karte 6: Mensch, Kultur und Sachgüter	6	1:5.000	April 2005

	Karte 7: Raumwiderstand	7	1:5.000	April 2005
	Karte 8a: Auswirkung auf die Menschen, das Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter Variante W 1.0	8a	1:5.000	April 2005
	Karte 8b: Auswirkung auf die Menschen, das Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter Variante W 2.1 und 3.1	8b	1:5.000	April 2005
	Karte 8c: Auswirkung auf die Menschen, das Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter Variante W 2.2 und 3.2	8c	1:5.000	April 2005
	Karte 8d: Auswirkung auf die Menschen, das Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter Variante O 1.0	8d	1:5.000	April 2005
	Karte 9a: Auswirkungen auf die Tiere und Pflanzen Variante W 1.0	9a	1:5.000	April 2005
	Karte 9b: Auswirkungen auf die Tiere und Pflanzen Variante W 2.1 und 3.1	9b	1:5.000	April 2005
	Karte 9c: Auswirkungen auf die Tiere und Pflanzen Variante W 2.2 und 3.2	9c	1:5.000	April 2005
	Karte 9d: Auswirkungen auf die Tiere und Pflanzen Variante O 1.0	9d	1:5.000	April 2005
	Karte 10a: Auswirkungen auf Boden Wasser und Klima/ Luft Variante W 1.0	10a	1:5.000	April 2005
	Karte 10b: Auswirkungen auf Boden Wasser und Klima/ Luft Variante W 2.1 und 3.1	10b	1:5.000	April 2005

	Karte 10c: Auswirkungen auf Boden Wasser und Klima/ Luft Variante W 2.2 und 3.2	10c	1:5.000	April 2005
	Karte 10d: Auswirkungen auf Boden Wasser und Klima/ Luft Variante O 1.0	10d	1:5.000	April 2005
20	Geotechnische Untersuchungen			
20.1	Geotechnische Untersuchungen nebst Anlagen			08.01.2020
20.2	Untersuchungsbericht			29.09.2020
21	Verkehrsuntersuchung L 1165 OU Beimerstetten nebst Anlagen			30.06.2016

4. Zusagen

4.1. Zusage Untere Naturschutzbehörde

Der Vorhabenträger sagt für den Fall zu,

dass die Ergebnisse des Monitorings eine vertiefende Betrachtung im Rahmen eines Risikomanagements indizieren sollten, das Risikomanagement in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde entwickelt wird.

4.2. Zusage Zweckverband Landeswasserversorgung 3.01

Der Vorhabenträger sagt zu,

dass er den Zweckverband Landeswasserversorgung im Rahmen der Bauausführungsplanung und Bauausführung weiterhin und frühzeitige Beteiligung wird.

dass die Kostentragung, soweit diese geschuldet ist, entsprechend des einschlägigen Rahmenvertrages erfolgen wird.

dass -soweit im Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme Kosten vom Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb zu tragen seien- diese in Höhe und zeitlicher Einordnung rechtzeitig zur Berücksichtigung im entsprechenden Haushaltsjahr abgestimmt werden und die Kostentragung durch das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 47.2 (Baureferat Ehingen) im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt werden wird.

4.3. Zusage GTT GmbH 3.02

Der Vorhabenträger sagt zu,

den Beginn der Arbeiten zwei Wochen vorher bei der Projektleitung/Bauleitung der GTT GmbH zu melden.

-sofern bauliche Zwänge dem nicht entgegenstünden- die Empfehlung des Mindestabstands von 1 Meter bei einem Parallelverlauf berücksichtigt und das „Merkblatt zum Schutz unserer Telekommunikationsanlagen“ beachtet sowie deren Einhaltung während des maßgeblichen Bauablaufs überwacht werden.

eine erneute Abstimmung hinsichtlich des Netzes der GTT GmbH vor dem Baubeginn erfolgen wird.

4.4. Zusage Vodafone BW GmbH 3.03

Der Vorhabenträger sagt für den Fall zu,

dass im Zuge der Ausführungsplanung festgestellt wird, dass Leitungen der Vodafone BW GmbH zu ändern seien, frühzeitig mit dieser Kontakt aufzunehmen.

dass die erforderlichen Umverlegungen der vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) der Vodafone BW GmbH grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirkt (§ 72 Absatz 3 Telekommunikationsgesetz [TKG]) werden und die Einräumung eines Bauzeitfensters sowie die Abstimmung des Bauzeitfensters mit der Vodafone BW GmbH abgestimmt werden.

dass die Ausschreibungsunterlagen mit den zugehörigen ordnungsgemäßen Baubeschreibungen bzw. Erläuterungen so aufbereitet werden, dass die Baufirma derartige Verzögerungen und Behinderungen in das Angebot einkalkulieren können.

dass die Anforderung aktueller Planunterlagen vor dem Baubeginn rechtzeitig erfolgen wird.

4.5. Zusage Netze BW GmbH 3.04

Der Vorhabenträger sagt zu,

die Netze BW GmbH am weiteren Verfahren zu beteiligen.

4.6. DB AG 3.08

Der Vorhabenträger sagt zu,

die angesprochene Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abzuschließen.

dass die Planung der Eisenbahnüberführung nach den Richtlinien der Bahn erfolge, die Vorgaben der VVBau beachtet werden und das Bauwerk nach Fertigstellung an die Netz Ulm übergeben werden.

dass während des Baus der Ortsumfahrung zu keinem Zeitpunkt die einschlägige Nennhöhe der 110-kV Bahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm – Amstetten von den im Rahmen des geplanten Straßenbaus eingesetzten Baugeräten (Bagger, Bohrgerät o.ä.) überschritten wird. Sollte sich dennoch das Erfordernis ergeben, dass höhere Arbeitsgeräte im Schutzstreifen zum Einsatz kommen müssten, wird der Vorhabenträger die erforderlichen Unterlagen der DB Energie zur Prüfung und Freigabe vorlegen.

dass die Standsicherheit der Maste gewahrt bleibt und im Radius von 10 Metern um die Fundamentkante keine Abtragungen bzw. Aufschüttungen von Erdreich durchgeführt werden. Sollte wider Erwarten in einem Radius von 10 m von den Fundamentkanten aus gesehen Abtragungen bzw. Aufschüttungen von Erdreich (resp. Aufgrabungen) durchgeführt werden, werde eine statische Berechnung der Maststandsicherheit durch einen vom EBA zugelassenen Prüfstatiker beauftragt werden und die Kosten für die statische Berechnung sowie daraus resultierenden Maßnahmen getragen.

dass Kranstandorte nur so gewählt werden, dass der jeweilige Kran zu keinem Zeitpunkt in die Bahnstromleitung fallen kann sowie Maßnahmen zu ergreifen, die ein Überschwenken der Bahnstromleitung mit dem jeweiligen Kranausleger sowie allen An- und Aufbauten des jeweiligen Krans verhindert.

Aufschüttungen, Abtragungen oder sonstige Maßnahmen, die das Erdniveau erhöhen – außer der für die Herstellung der Ortsumfahrung selbst erforderlichen Baumaßnahmen – innerhalb des Schutzstreifens nur mit Zustimmung der DB Energie GmbH vorzunehmen.

die Beschädigung von vorhandene Band- und Schienenerdern unter Anwendung der einschlägigen, anerkannten Regeln der Technik zu vermeiden.

dass er bei Arbeiten in der Nähe der Bahnstrom-Freileitung sicherstellt, dass die Einhaltung der Sicherheitsabstände gewährleistet wird.

dass die Zufahrt zu den Maststandorten der Bahnstromleitung mit LKW jederzeit gewährleistet wird.

die Begehrbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten an der Bahnstromleitung zu gewährleisten.

das Merkblatt „Bauarbeiten im Bereich des Schutzstreifens von 110-kV-Bahnstromleitungen“ zu beachten und das Merkblatt dem Bauunternehmer und dem Bauleiter auszuhändigen, wenn diese im Bereich der 110-kV-Bahnstromleitung tätig sind.

dass in Abhängigkeit von der Höhe der Bäume und dem Abstand zu den Gleisen und der Oberleitung erforderliche Maßnahmen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs getroffen werden würden.

im Fall von Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise eine rechtzeitige schriftliche Beantragung einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) zu vorzunehmen.

er eine Hinzuziehung eines Bauüberwachers Bahn (BÜB) für ggf. erforderliche betriebliche Regelungen während der Baudurchführung nach Betra sowie eine rechtzeitige vorherige Kontaktaufnahme mit der DB Netze AG vornehmen werde.

im Annäherungsbereich der 110-kV Bahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm – Amstetten die Mindestabstände gemäß DIN VDE 0210 und DIN VDE 0105 einzuhalten.

4.7. Landratsamt Alb-Donau-Kreis (Vermessung) 3.10

Der Vorhabenträger sagt zu,

Grenzfeststellungen durchzuführen, sofern sich ein entsprechender Bedarf im Rahmen der Bauvorhabensverwirklichung ergeben sollte.

4.8. Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart 3.13

Der Vorhabenträger sagt zu,

eine entsprechende Vereinbarung über Art, Umfang Zeitraum der Umsetzung der denkmalpflegerischen Auflagen und Regelung der Kostenverteilung im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzuschließen.

5. Nebenbestimmungen

5.1. Denkmalschutzrechtliche Nebenbestimmungen

5.1.1. Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten, die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehen, müssen alle bekannten archäologischen Kulturdenkmale und Verdachtsflächen prospektiert und gegebenenfalls durch eine entsprechend fachlich qualifizierte Grabungsfirma ausgegraben werden

5.1.2. Folgende Bodendenkmale, die im Untersuchungskorridor liegen und deren Ausdehnung sich in den Trassenbereich erstrecken könnte, müssen mit ausreichendem zeitlichem Abstand zum Beginn der Bauarbeiten mittels Baggersondagen prospektiert werden:

1. Mittelalterliche Wüstung Fildenhofen (Prüffall; Listennr. 6)
2. Vorgeschichtliche Grabhügel (Kulturdenkmal gemäß § 2DSchG, Listennr. 1)
3. Grabhügel (Luftbild, unbestimmt) (BEIM 007 u. L7524/091-01)
4. Bodenanomalie (Luftbild) (unbestimmt) (L7524/091-02)
5. Einzelfund, Flügellanzenspitze (karolingisch (8.-9.Jh.) / 8.Jh. - 9.Jh.) (BEIM 009)

5.1.3. Bei den Baggersondagen ist der Humus in 2-4 m breiten Schnitten abgetragen, um die Ausdehnung und den Erhaltungszustand des Bodendenkmals zu klären. Falls Befunddichte und Erhaltung eine flächige Freilegung und Dokumentation der archäologischen Denkmale erfordern, ist eine Ausgrabung der Fläche vorzunehmen.

5.1.4. Das Landesamt für Denkmalpflege ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch drei Monate vor der geplanten Anlage derartiger zusätzlicher Bauflächen, zu informieren. Dies trifft auch für den Fall zu, dass Baumaßnahmen in den betreffenden Arealen durch Dritte im Auftrag des Vorhabenträgers vorgenommen werden.

5.1.5. Nachfolgend genannte Kulturdenkmale müssen rechtzeitig vor Baubeginn in geeignete Pläne übernommen werden:

1. Mittelalterliche Wüstung Fildenhofen (Prüffall; Listennr. 6)
2. Vorgeschichtliche Grabhügel (Kulturdenkmal gemäß § 2DSchG, Listennr. 1)
3. Grabhügel (Luftbild, unbestimmt) (BEIM 007 u. L7524/091-01)
4. Bodenanomalie (Luftbild) (unbestimmt) (L7524/091-02)
5. Einzelfund, Flügellanzenspitze (karolingisch (8.-9.Jh.) / 8.Jh. - 9.Jh.) (BEIM 009)

Diese Planunterlagen müssen zusammen mit den hier unter Ziffer 5.1. formulierten Auflagen auch in spätere Bauverträge mit Dritten einfließen.

5.1.6. Werden im Rahmen des Bauvorhabens bisher unbekannte Funde entdeckt, sind diese unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des 4. Werktags nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Steht die Denkmaleigenschaft fest, werden spätestens am fünften Werktag nach Entdeckung weitergehende Maßnahmen, u.a. die Dokumentation und Bergung der Funde und Befunde, eingeleitet. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen muss seitens des Vorhabenträgers gewährleistet werden, dass für diese Maßnahmen ein ausreichender Zeitraum zur Verfügung steht.

5.2. Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen

5.2.1. Die Vorgaben in den LBP-Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.2.) sind einzuhalten, sofern in diesem Beschluss keine abweichenden Regelungen enthalten sind, insbesondere zur Unterhaltungspflicht, zum Monitoring und zur Kontrolldichte.

5.2.4. Die LBP-Maßnahmen 05 VCEF, 06 VCEF, 15 VCEF sind für 25 Jahre und die LBP-Maßnahmen 03 Va, 07 VCEF AW A, 08 Va A G, 09 VCEF A E, 16 Va, 17 A E, 19 A, 20 A E, 22 A E, 23 A E sind dauerhaft zu unterhalten.

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

5.2.6. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich über den Baubeginn sowie die Baufertigstellung des Vorhabens der OUM schriftlich zu unterrichten.

5.2.7. Während der Bauausführung hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO mindestens einmal jährlich, nach

Baufertigstellung im dritten und im fünften Jahr schriftlich zu berichten. Bei vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen ist schon vor Beginn der Bauausführung entsprechend zu berichten. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten. Soweit die Berichte über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger in eine Arbeitskopie der jeweils gemeldeten Maßnahme zum Kompensationsverzeichnis eingegeben und der Planfeststellungsbehörde zur Freigabe übermittelt werden, wird der Berichtspflicht Genüge getan. Die Berichte bzw. die Eintragung sind der Planfeststellungsbehörde spätestens einen Monat nach Fälligkeit der Berichtspflicht bzw. nach sonstiger Anforderung zur Kenntnis zu geben. Hinweise zur Dateneingabe in das Kompensationsverzeichnis können dem Merkblatt Kompensationsverzeichnis für Vorhabenträger entnommen werden.

6. Bescheidung der Einwendungen

7. Hinweise an die Einwender

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

Sofern sich der Beschluss mit einzelnen Einwendungen nicht ausdrücklich unter Benennung der Einwendernummer befasst, werden die Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs im allgemeinen Begründungsteil behandelt.

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

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

8. Hinweise an den Vorhabenträger

Etwaige planfeststellungsrelevante Änderungen des mit diesem Beschluss festgestellten Vorhabens, insbesondere auch von Kompensationsmaßnahmen, Baumodali-

täten oder Anlagen, bedürfen eines Antrages auf Planänderung bei der Planfeststellungsbehörde. Diese wird dann – soweit erforderlich – eine Abstimmung mit der jeweils zuständigen Fachbehörde durchführen.

9. Kosten

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

B. Begründung

1. Verfahren

Mit Schreiben vom 15.12.2020, hier eingegangen am 17.12.2020 beantragte die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung und legte am 21.12.2020 im weiteren Verlauf die hierzu erforderlichen Planunterlagen vor.

Zudem wurden mit Schreiben vom 17.05.2021 die Träger öffentlicher Belange im Bereich des Plangebiets von der Planfeststellungsbehörde über das anstehende Vorhaben informiert und sie erhielten eine Frist zur Stellungnahme bis zum 30.07.2021.

1.1. Erste Auslegung

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte für die Gemeinde Beimerstetten am 07.05.2021 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Beimerstetten. Die Planunterlagen lagen anschließend vom 17.05.2021 bis einschließlich 16.06.2021 im Rathaus Beimerstetten, im Bürgersaal des Rathauses, Kirchgasse 1, 89179 Beimerstetten zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Gleichzeitig erhielt diese die Möglichkeit, selbst zur Planung Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

Bis einschließlich 30.07.2021 konnten Einwendungen gegen den Plan erhoben werden. Es gab ortsansässige Betroffene, die von der Gemeinde Beimerstetten angeschrieben wurden.

Es gingen 10 Einwendungsschreiben privater Betroffener ein (Nr. 1.01 bis 1.10). 31 Träger öffentlicher Belange haben Stellung genommen. 17 Träger öffentlicher Belange haben Anregungen und Bedenken vorgebracht. Diese wurden dem Vorhabenträger sukzessive mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. 14 Träger öffentlicher Belange haben keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

Die Einwender und die Träger öffentlicher Belange wurden sodann mit Schreiben vom 21.09.2022 bzw. 23.09.2022 von der Durchführung eines öffentlichen Erörterungstermins benachrichtigt. Zudem wurde der Termin am 23.09.2022 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Beimerstetten ortsüblich und im Internet bekanntgemacht.

1.2. Zweite Auslegung

Im Verfahren wurden die Planunterlagen betreffen die Lärmfernwirkung fertiggestellt. Die Planfeststellungsbehörde veranlasste mit Schreiben vom 07.12.2022 die ortsübliche Bekanntmachung dieser Unterlagen und des Planfeststellungsverfahrens und die Auslegung der vollständigen Planunterlagen vom 19.12.2022 bis einschließlich

25.01.2023 in den betroffenen Gemeinden Bernstadt, Breitingen, Neenstetten und Weidenstetten. Gleichzeitig erhielten diese die Möglichkeit, selbst zur Planung Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

Zudem wurde mit Schreiben vom 07.12.2022 das Landratsamt Alb-Donau-Kreis als Träger öffentlicher Belange von der Planfeststellungsbehörde über das anstehende Vorhaben informiert und es erhielt eine Frist zur Stellungnahme bis zum 13.03.2023.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte für die Gemeinde Bernstadt am 16.12.2022 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Bernstadt. Die Planunterlagen lagen anschließend vom 19.12.2022 bis einschließlich 25.01.2023 im Rathaus Bernstadt, 1. OG, Besprechungszimmer, Schmiedgasse 5, 89182 Bernstadt zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte für die Gemeinde Breitingen am 15.12.2022 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Breitingen. Die Planunterlagen lagen anschließend vom 19.12.2022 bis einschließlich 25.01.2023 im Rathaus Breitingen, Bürgerbüro, EG, Neenstetter Str. 17, 89183 Breitingen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte für die Gemeinde Neenstetten am 15.12.2022 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Neenstetten. Die Planunterlagen lagen anschließend vom 19.12.2022 bis einschließlich 25.01.2023 im Rathaus Neenstetten, Sitzungssaal 1. OG, Dorfplatz 1, 89189 Neenstetten zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte für die Gemeinde Weidenstetten am 15.12.2022 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Weidenstetten. Die Planunterlagen lagen anschließend 19.12.2022 bis einschließlich 25.01.2023 im Rathaus Weidenstetten, Flur, Dorfplatz 1, 89197 Weidenstetten zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Bis einschließlich 13.03.2023 konnten Einwendungen gegen den Plan erhoben werden. Nicht ortsansässige Betroffene gab es nicht.

Es gingen keine Einwendungsschreiben privater Betroffener ein. Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis hat mit Schreiben vom 13.03.2023 erneut Stellung genommen. Diese wurde dem Vorhabenträger wiederum mit der Bitte um Stellungnahme übersandt.

2. Planungsgegenstand

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Neubau der Ortsumfahrung Beimerstetten (L 1165) sowie der Neubau eines Wirtschaftsweges östlich der L 1239. Sämtlichen geplanten Baumaßnahmen erfolgen auf der Gemarkung Beimerstetten im Alb-Donau-Kreis. Angrenzende Gemarkungen sind nicht betroffen.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Ulmer Norden wurde durch das Land Baden-Württemberg, dieses vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen, den Alb-Donau-Kreis, die Stadt Ulm und die Gemeinden Dornstadt und Beimerstetten das Gesamtkonzept „Ulmer Norden“ aufgestellt.

Das Konzept umfasst den Neubau der Ortsumgehung Beimerstetten, der Albrecht-Berblinger-Str. (K 7302) und eines Doppelanschlusses an die BAB 8. Dieser umfasst die bestehende Anschlussstelle (AS) Ulm-West und die neue AS Ulm-Nord. Die Albrecht-Berblinger-Str. wurde Ende 2020 für den Verkehr frei gegeben, die Fertigstellung des Doppelanschlusses ist für 2021 geplant. Die Ortsumgehung Beimerstetten ist der finale Baustein zur Umsetzung des Gesamtkonzepts „Ulmer Norden“.

Das vorliegende Verfahren wurde mit Antrag vom 15.12.2020, hier eingegangen am 17.12.2020, begonnen.

2.1. Der Neubau der Ortsumfahrung von Beimerstetten und eines Wirtschaftsweges östlich der L 1239

Die L 1239 beginnt südwestlich von Beimerstetten am Knotenpunkt L 1239 / K 7403 und endet nördlich von Beimerstetten an der L 1165. Die L 1165 / L 1239 stellen eine wichtige Nord-Süd-Verbindung aus dem Großraum Ulm in den Raum Heidenheim dar. Die L 1165 beginnt an der B 10 bei Jungingen und führt über Gerstetten zur B 29 bei Aalen.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Ulmer Norden wurde durch das Regierungspräsidium Tübingen, den Alb-Donau-Kreis, die Stadt Ulm und die Gemeinden Dornstadt und Beimerstetten das Gesamtkonzept „Ulmer Norden“ aufgestellt. Das Konzept umfasst den Neubau der Ortsumgehung Beimerstetten, der Albrecht-Berblinger-Str. (K 7302) und eines Doppelanschlusses an die BAB 8. Dieser umfasst die bestehende Anschlussstelle (AS) Ulm-West und die neue AS Ulm-Nord. Die Albrecht-Berblinger-Str. wurde Ende 2020 für den Verkehr frei gegeben, die Fertigstellung des Doppelanschlusses ist für 2021 geplant. Die Ortsumgehung Beimerstetten ist der finale Baustein zur Umsetzung des Gesamtkonzepts „Ulmer Norden“.

Der Wirtschaftsweg entspricht den Planungsziel des Radwegkonzeptes des Alb-Donau-Kreises und dient in diesem Konzept als Lückenschluss. Mit dem geplanten Wirtschaftsweg parallel zur L 1239 ist eine durchgängige Radwegverbindung von Beimerstetten nach Dornstadt hergestellt.

Auf der Gemarkung Beimerstetten verläuft die L 1165 gegenwärtig durch die Ortslage von Beimerstetten und weist dort die Streckencharakteristik einer Ortsstraße auf, mit Einmündungen und Kreuzungen zur Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete, sowie Zufahrten zu den Grundstücken an der L 1165. Durch das starke Verkehrsaufkommen, hauptsächlich Durchgangsverkehr, ist die Ortslage durchschnitten und wird gleichzeitig durch Abgas- und Lärmemissionen belastet. Sie führt dabei aus südlicher Richtung von Jungingen kommend in die Ortschaft hinein und nach einem rechts und einem links jeweils beinahe rechtwinkligen Richtungswechseln nördlich wieder aus der Ortschaft heraus. Möglichkeiten zur Verbesserung der Linienführung ist durch die bestehende Bebauung nicht gegeben. Die Gehwegbreite beträgt an mehreren Stellen weniger als 1,00 m, so dass hier die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann.

Die Maßnahme beginnt an der L 1239 von Dornstadt herkommend ca. 100 m vor der bestehenden Einmündung in die K 7403 nach Tomerdingen. Der bestehende Knotenpunkt wird in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut, an dessen vierten Ast die neue Ortsumgehung Richtung Norden anbindet. Die L 1165 neu verläuft auf einer Länge von ca. 600 m parallel zur Bahnlinie und zum „Alten Beimerstetter Weg“. Kurz vor dem Waldrand schwenkt die Trasse nach Osten ab, kreuzt die Bahnlinie Stuttgart – Ulm und verläuft anschließend in West-Ost-Richtung weiter bis zur Breitinger Straße / L 1165. Am Bauende wird die Ortsumgehung Beimerstetten über einen weiteren Kreisverkehrsplatz mit dem bestehenden Straßennetz (L 1165) verknüpft.

Die Ortsumgehung Beimerstetten wird in der vorliegenden Planung als anbaufreie Straße mit einer Kronenbreite von 10,0 m geplant. Durch die Orientierung der Trasse in Lage und Höhe am bestehenden Gelände und aufgrund der Zwangspunkte wird die Trasse zu ca. 2/3 im Einschnitt und ca. 1/3 in Dammlage geführt. Die Streckencharakteristik zeichnet sich durch eine bewegte Linienführung in Lage und Höhe aus. Darüber hinaus wird ein bestehender Grasweg, der parallel zur Bahnlinie verläuft, als bituminöser Wirtschaftsweg ausgebaut.

Wegen der erwarteten Zunahme des Verkehrsaufkommens die Verkehrssicherheit weiter zu gewährleisten, ist eine getrennte Führung des langsamen Verkehrs (landwirtschaftliche Fahrzeuge, Radverkehr) vom schnellen Verkehr (PKW, LKW) erforderlich. Der hierfür vorgesehene Wirtschaftsweg schließt direkt am Böschungsfuß

der L 1239 an und erhält zwei Anschlüsse an bei km 0+275 und 0+670. Die Neubaulänge beträgt 880 m, beginnend mit 0+000 am Kreisverkehrsplatz Albrecht-Berlinger-Str. und endend mit 0+880 am geplanten Kreisverkehrsplatz L 1239 / K7403. Die asphaltierte Wegbreite beträgt 3,00 m. Links und rechts schließen jeweils 0,75 m breite Bankette an. Durch die Umgehungsstraße kommt es zu einer Neubeanspruchung von ca. 7 ha Fläche und einer umfangreichen Neuversiegelung (2,8 ha).

Die Straßenentwässerung erfolgt im Abschnitt 1, Bauanfang bis Bau-km 0+250, über eine flächenhafte Versickerung über Bankette und Böschungen. Gesammeltes Oberflächenwasser wird über Versickermulden gereinigt, zurückgehalten und dem Grundwasser zugeführt. Im Abschnitt 2, Bau-km 0+250 bis 0+570 und im Abschnitt 3, Bau-km 0+570 bis Bau-km 0+860, erfolgt die Straßenentwässerung über eine flächenhafte Versickerung über Bankette und Böschungen. Das gesammelte Oberflächenwasser aus der L 1165 und den Böschungen am tiefen Rand der Straße wird in Rückhalte- mulden gesammelt, gereinigt und gedrosselt dem „Kettelgraben“ zugeführt. Das Oberflächenwasser aus Böschungen am hohen Rand der Straße wird am Muldenende breitflächig in das anstehende Gelände abgegeben und dem Kettelgraben zugeführt.

In dem Abschnitt 4, Bau-km 0+860 bis Bau-km 1+440, und im Abschnitt 5, Bau-km 1+440 bis Bauende, wird das über Mulden gesammelte Wasser in Rückhalte-/ Versickerbecken gesammelt und zurückgehalten.

2.2. Landschaftspflegerische Begleitplanung

Um die baubedingten Auswirkungen der Straße so gering wie möglich zu halten, hat der Vorhabenträger zunächst Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen wie die Schaffung bauzeitlicher Tabuflächen, Bauzeitenregelungen sowie eine bodenkundliche und ökologische Baubegleitung vorgesehen.

Daneben sieht die Planung Kompensationsmaßnahmen wie die Entwicklung von Lebensräumen und Aufforstungen sowie Baumpflanzungen vor. Zudem sind Maßnahmen geplant, welche der vorgezogenen Eingriffskompensation dienen (z. B. Anlage von Ersatzhabitaten für Zauneidechsen, Anlagen von Kraut- und Saumstreifen). Die gesamte Fläche der geplanten dauerhaften Ausgleichsmaßnahmen beläuft sich auf ca. 194.725,00 m².

Die Maßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 19.1) im Einzelnen aufgeführt.

2.3. Bauzeit und Kosten

Die Bauzeit beträgt ca. 3 Jahre, wobei die für den Artenschutz erforderlichen CEF-Maßnahmen bereits 1-3 Jahre vor Baubeginn umzusetzen sind.

Die geschätzten Gesamtkosten betragen ca. 11,3 Mio. €. Kostenträger der Gesamtmaßnahme ist das Land Baden-Württemberg. Die Beteiligung Dritter richtet sich nach der Gesetzeslage und Vereinbarungen.

2.3. Flurbereinigung

Derzeit ist nicht vorgesehen, im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren für den Grunderwerb ein Verfahren nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (Zweckverfahren, „Unternehmensflurbereinigung“) durchzuführen.

Die Antragstellung zur Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung obliegt der Enteignungsbehörde, § 87 FlurBG. Ein derartiger Antrag wurde bislang nicht gestellt. Er ist aber auch nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens und hat daher auf den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine Auswirkungen.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

3.1. Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung

Für das Vorhaben ergibt sich aus §§ 7 Absatz 1, 12 Absatz 2 des Umweltverwaltungsgesetzes (UVwG) i. V. m. § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Pflicht zur Feststellung der UVP-Pflicht. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Bau einer sonstigen Landes- oder Kreisstraße mit einer durchschnittlichen Länge von 1 km bis weniger als 10 km für den gem. Nr. 1.4.2 der Anlage 1 UVwG eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen ist. Diese Voraussetzung ist bei der Ortsumfahrung Beimerstetten, deren durchgehende Baustrecke sich auf 1.641 km beläuft, gegeben. Die Prüfung ergab, dass von dem Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen ausgehen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

3.2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der anerkannten Naturschutzverbände und der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit können die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen gemäß § 24 UVPG wie folgt zusammengefasst dargestellt werden:

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

Mensch

Die Ortsumgehung führt zu einer deutlichen innerörtlichen Entlastung. Die innerörtliche Verkehrsentlastung bewirkt gleichzeitig eine Entlastung der Luft- und Lärmbelastung an der Ortsdurchfahrt. Mit der Umgehungsstraße können die Grenz- und Orientierungswerte für Wohn- und Mischgebiete am jeweils betroffenen Ortsrand von Beimerstetten vollständig eingehalten werden. Auch für die westlich der Bahn gelegene Hofstelle am Tomerdinger Weg werden die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. Die Berechnungen zur Luftschadstoffbelastung durch die Umgehungsstraße zeigen, dass die Grenz- und Prüfwerte der 39. BImSchV und EG-Richtlinie 2008/50/EG bereits am Fahrbahnrand deutlich unterschritten werden.

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Durch den Bau und die Anlage der Ortsumgehung gehen Biotoptypen mit hoher und mäßiger Bedeutung verloren (Feldgehölze und -hecken z. T. nach § 33 NatSchG geschützt, Fettwiese mittlerer Standorte, Waldmeister-Buchenwald FFH-LRT 9130, Laub- und Nadelbaum-Bestand, Ruderal- und Saumvegetation, Tümpel). Außerdem gehen durch Neuversiegelung geringwertige Biotoptypen wie Acker, Dominanzbestände, Gestrüpp, unbefestigte Wege, Graswege und Gleisbereiche verloren. Die Zerschneidung von Wald durch den Straßenbau bewirkt, dass südlich der Trasse eine Fläche aufgrund ihrer geringen Größe und fehlendem Waldinnenklima ihre Funktion als Wald verliert und in ein Feldgehölz umgewandelt wird.

Boden/Fläche

Durch die Umgehungsstraße kommt es zu einer Neubeanspruchung von ca. 7 ha Fläche und einer umfangreichen Neuversiegelung (2,8 ha). Durch Versiegelung erfolgt der anlagebedingte Verlust von Bodenfunktionen. Darüber hinaus werden durch das Baufeld sowie durch die Anlage von Böschungen, Nebenflächen und Versickerungsmulden Funktionsverluste von bedeutenden Bodenfunktionen bewirkt. Im Umfeld des Straßenneubaus befinden sich archäologische Denkmale, die durch Flächeninanspruchnahme oder Funktionsverlust erheblich beeinträchtigt werden können.

Wasser

Erhebliche Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser werden durch die vorgesehenen Maßnahmen vermieden.

Klima

Erhebliche Auswirkungen durch das Vorhaben auf das örtliche (Klein-) Klima werden nicht erwartet. Es ist mit Treibhausgasemissionen von 103,48 t CO₂-Äquivalenten

pro Jahr durch den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Ortsumfahrung zu rechnen (Lebenszykusemissionen). Durch den zu erwartenden Kfz-Verkehr ist zusätzlich mit einem CO₂-Äquivalent von 10 927 t/a auszugehen. Aufgrund des Neubaus selbst und dem zukünftig darauf geführten Verkehr ist mit einem erhöhten CO₂-Aufkommen zu rechnen. Nicht berücksichtigt wird hierbei die Entlastung in anderen Gebieten, die der Straßenneubau mit sich bringt, da der Verkehr verlagert wird. Großräumig ist daher zu erwarten, dass sich der CO₂-Ausstoß, der durch den Verkehr zustande kommt, insgesamt reduziert, da mit einem verbesserten Verkehrsfluss zu rechnen ist und hiermit ein geringerer Kraftstoffverbrauch einhergeht. Zusätzlich werden bestehende Verkehrsabschnitte geringer belastet und der notwendige Instandhaltungsaufwand wird reduziert. Die durch den Bau der Ortsumfahrung in Anspruch genommenen Treibhausgasenken wie Wälder, Grünlandflächen und mineralische Böden können durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen langfristig wiederhergestellt werden.

Hinsichtlich der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels lassen sich drei Bereiche unterscheiden:

- Erhöhte Windwurfgefährdung der Waldbestände durch Zunahme von Starkwindereignissen. Diesem Aspekt wird durch die neue Gestaltung der Waldränder im Norden von Beimerstetten Rechnung getragen. Die zukünftigen Ränder sind so gestaltet, dass umstürzende Bäume nicht in den Verkehrsraum gelangen können.
- Anfälligkeit gegenüber zunehmenden Hochwasserereignissen. Die Rückhaltung des Straßenoberflächenwassers ist größtenteils so dimensioniert, dass erst bei einem Starkregenereignis mit einer Jährlichkeit von > 100 Jahren ein Überlauf in die Vorfluter erfolgt. Davor findet eine Drosselung statt. Gegenüber dem Bestand ohne Umgehungsstraße ergeben sich dadurch keine Verschlechterungen. Gefährdungen der Straße durch Hochwasserereignisse sind unwahrscheinlich, da das Einzugsgebiet der Vorfluter klein und die Gewässerquerungen sehr groß dimensioniert sind.
- Schäden der Straßenoberfläche durch Hitzeeinwirkungen durch die Zunahme der Anzahl heißer Tage. Diese Auswirkungen sind zu erwarten und lassen sich nur im Rahmen der Unterhaltung minimieren. Dabei handelt es sich allerdings um Auswirkungen, die alle Straßenwege betreffen, und vom konkreten Vorhaben der Umgehungsstraße unabhängig eintreten werden.

Landschaft und Erholung

Die Anlage der Straße bewirkt die Überprägung von landschaftsbildtypischen Oberflächenformen und Veränderungen von Sichtbeziehungen durch das Einbringen

technischer Baukörper (Brückenbauwerke, Dammböschungen, Versickerungsmulde) und den Einschnitt im Wald. Darüber hinaus gehen bau- und anlagebedingt prägende Landschaftsbildelemente, wie der Waldrand und naturnahe Waldbestände, sowie Feldgehölze und -hecken verloren.

Kultur und sonstige Sachgüter

Hinsichtlich der archäologischen Denkmalpflege sind Beeinträchtigungen wahrscheinlich, da ein Teil der Trasse in einem Gebiet verläuft, in dem Reste früherer Besiedlungen vermutet werden. Es werden aber Vorkehrungen getroffen, um den archäologischen Wert betroffener Denkmale rechtzeitig zu sichern. Erhebliche Umweltauswirkungen sind daher für dieses Schutzgut nicht zu erwarten. Weitere Angaben ergeben sich aus dem UVP-Bericht der Planunterlagen 19.4.1.

Vermeidung und Minimierung

Zur Vermeidung und Minimierung der vorgenannten Eingriffe und Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter sind insbesondere die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

Die folgenden Entwurfsoptimierungen wurden in den Planungen berücksichtigt:

- Reduzierung des Waldverlustes und des Verlustes landwirtschaftlicher Fläche durch Trassenoptimierung nördlich von Beimerstetten.
- Absenkung der Trasse im Bereich der Flurstücke Nrn. 2124 und 2127/2 zur Minderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche.
- Überführung der Bahn (BW 2), dadurch Minderung der Lärmimmissionen und Minderung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds.
- Aufrechterhaltung des Wegenetzes durch Beibehaltung des Alten Beimerstetter Weges, die Feldwegeüberführung (BW 3), Ausbau und Anschluss des bestehenden Wegenetzes.
- Erhalt der Durchgängigkeit des Keltelgrabens für Funktionsbeziehungen der Fledermäuse und Erhalt der Gewässerstruktur (BW 1).
- Anlage von Versickerungsmulden zur Vermeidung eines erhöhten Oberflächenwasserabflusses durch Versiegelung.
- Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Abdichtungsmaßnahmen im Böschungsbereich.
- Erhalt des Wirtschaftsgebäudes mit Fledermausquartieren bei Bau-km 1+280.

Des Weiteren sind die folgenden Landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geplant:

Artenschutz

Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Beschädigungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG werden vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) durchgeführt. Für die Feldlerche werden Ackerrandstreifen angelegt. Damit werden die Ackerflächen in ihrer ökologischen Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für die Feldlerche aufgewertet. Durch das frühzeitige Anbringen von Nisthilfen für den Feldsperling in den Gehölzen am Kettelgraben werden Verstöße für die Art vermieden. Für die Weidenmeise werden Birken und Weiden als bevorzugte Bruthölzer in den neu zu entwickelnden Wald integriert, aus denen sich im Laufe der Zeit ein ausreichendes Angebot an Habitatbäumen entwickelt. Eine gestufte Übergangszone von Grünland zum Waldrand wird als Ersatzhabitat für die Klappergrasmücke geschaffen. Der Verlust von Sommerquartieren streng geschützter Fledermausarten wird kurzfristig durch künstliche Ersatzquartiere, mittel- bis langfristig durch Entwicklung einer Altbaumgruppe ausgeglichen. Für die Dauer der Bauzeit werden auf bestehenden Ackerflächen Habitate für die Zauneidechse angelegt und im Bereich des bestehenden Habitats am Bahndamm optimiert. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen der Zauneidechse sowohl die alten Böschungsbereiche als auch die durch den Bau der Westumfahrung entstehenden neuen Straßenböschungen als Lebensraum zur Verfügung. Im Bereich des bahnparallelen Wirtschaftsweges wird das Baufeld durch einen gut sichtbaren Reptilienzaun beschränkt. Für die Haselmaus werden in direkter Nachbarschaft zum bisherigen Lebensraum Gehölze gepflanzt, die das Nahrungsangebot der Haselmaus verbessern. Die Gehölzflächen im Baufeld werden, wo möglich, geschützt. Zur Kompensation von beschädigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus wird das Höhlenangebot kurzfristig durch spezielle Haselmausnistkästen und die Optimierung eines Habitats östlich der Bahn verbessert und langfristig das natürliche Höhlenangebot im Wald im Gewann Filde erhöht. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Hinblick auf europäische Vogelarten, Fledermäuse und die Haselmaus gelten Bauzeitenbeschränkungen für das Fällen von Gehölzbeständen und die Einrichtung des Baufelds. In Bereichen, in denen Transferstrecken von Fledermäusen die Straße kreuzen, werden Gehölzreihen gepflanzt und Holzwände aufgestellt. An diesen Gehölzreihen und Holzwänden können sich die Fledermäuse dann orientieren und sicher die Straße überqueren. Damit wird eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos mit Fahrzeugen vermieden. Damit Fledermäuse in der Dämmerung und nachts nicht von den Scheinwerfern der Autos geblendet werden, sind an der Brücke über den Kettelgraben Irritationsschutzwände vorgesehen. Um baubedingte Störungen durch die Beleuchtung der Nachtbaustellen weitmöglichst zu minimieren, muss die Beleuchtung von den Randbereichen hin zu den Baustellenbereichen erfolgen. Ein-

zelne Zauneidechsen werden im Bereich der Bahnquerung sowie entlang der Straßenböschungen der K 7403 und der L 1239 aus dem Baufeld abgefangen. Die gefangenen Tiere werden in die vom Eingriff nicht betroffenen und rechtzeitig angelegten Ersatzhabitats umgesetzt. Ein Reptilienzaun sorgt dafür, dass die Eidechsen nicht ins Baufeld zurückwandern. Entlang des bahnparallelen Wirtschaftsweges werden die Tiere aus dem bauzeitlichen Eingriffsbereich vergrämt. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG im Hinblick auf die lokalen Populationen der Haselmaus wird vermieden, indem isolierte Teilflächen an größere Waldbestände angebunden werden ein neuer Waldbestand von ausreichender Größe entwickelt und ein Habitat optimiert wird.

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Um eine erhebliche Beeinträchtigung der Roten Waldameise zu vermeiden wird die Größe des Baufelds in den Waldbeständen mit Nachweisen von Ameisennestern so weit wie möglich verringert. Die Waldbestände werden durch einen Bauzaun vor baubedingten Kollateral-schäden geschützt. Bei der Entwicklung des Feldgehölzes dürfen die Nester der Roten Waldameise nicht beschädigt werden. Beeinträchtigungen der Reptilienarten Blindschleiche und Waldeidechse werden im Zuge der Maßnahmen für die Zauneidechse vermieden. Baubedingte Beeinträchtigungen von Biotoptypen besonderer Bedeutung wie dem Waldmeister-Buchen-Wald (FFH LRT 9130), Nadel- und Laubbaum-Beständen sowie nach § 33 NatSchG geschützten Feldhecken können durch Beschränkung des Baufeldes durch einen Bauzaun gemindert werden. Durch die Baufeldbeschränkungen im Wald werden drei potenzielle Quartierbäume für Fledermäuse vor baubedingten Beeinträchtigungen geschützt.

Boden

Durch Baufeldbegrenzungen können Beeinträchtigungen im Baufeld stellenweise vermieden werden. Auflagen im Bereich des Baufeldes zum Erhalt von Bodenstrukturen und der Wiederherstellung der Böden nach Ende der Bauarbeiten können die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen mindern oder vermeiden. Für die Minderung von bau- und anlagebedingten Funktionsverlusten des Bodens wird außerdem der Oberboden bei Andeckung von Böschungen und Nebenflächen wiederverwendet. Im gesamten Baufeld sind Vorabuntersuchungen zur Archäologie durchzuführen.

Kompensationsmaßnahmen

Neben den Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Auswirkungen auf die Schutzgüter sind verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, mit denen die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen kompensiert werden. Bei den Kompensationsmaßnahmen sind die folgenden Schwerpunkte geplant:

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Um die erhebliche Beeinträchtigung von Fledermaus-Jagdgebieten gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG auszugleichen, werden im Offenland artenreiches Grünland und Ackerlandstreifen entwickelt. Im Wald werden Bestandsalter und Laubwaldanteil erhöht. Der bau- und anlagenbedingte Verlust von Wald wird durch die Neuentwicklung von naturnahem Laubwald und gestuften Waldrändern ausgeglichen (Maßnahme 7). Hierbei muss der Verlust des FFH-LRT 9130 Waldmeister-Buchenwald gleichartig ausgeglichen werden. Der anlage- und baubedingte Verlust von Feldgehölzen und Feldhecken mittlerer Standorte, die überwiegend nach § 33 NatSchG geschützt sind, wird durch die Neupflanzung von Feldhecken und Feldgehölzen im Baufeld und auf neuen Straßenböschungen ausgeglichen. Die anlage- und baubedingte Beanspruchung von Fettwiesen mittlerer Standorte kann durch die Neuentwicklung von artenreichem Grünland sowie die Wiederherstellung von Fettwiese im Baufeld ausgeglichen werden.

Boden

Erhebliche bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen von Boden-funktionen werden durch die Verbesserung von Ackerböden durch Auftrag von geeignetem, überschüssigem Oberboden aus dem Bauvorhaben teilweise ausgeglichen. Auch der Rückbau nicht mehr benötigter versiegelter Flächen dient dem Ausgleich von erheblichen Bodenbeeinträchtigungen. Zur vollständigen Kompensation werden auch schutzgutübergreifende Ersatzmaßnahmen herangezogen.

Landschaft (Landschaftsbild und Erholung)

Eine Einbindung des neuen Straßenbauwerks in die Landschaft erfolgt im Bereich des Waldes durch die Entwicklung gestufter Waldränder, Neuentwicklung von Wald und einer Feldhecke sowie durch die Pflanzung von Bäumen. Im Offenland wird die landschaftsgerechte Neugestaltung mit der Entwicklung einer arten- und strukturreichen Saumvegetation auf den Böschungen erreicht. Die Einbindung der großen Versickerungsmulde im Norden, des Irritationsschutzes für die Fledermäuse am Keltelgraben, der siedlungszugewandten Dammböschung südlich der Tomerdinger Straße und die Abgrenzung der artenreichen Saumvegetation von der ackerbaulichen Nutzung erfolgt mittels der Entwicklung von Niederhecken.

Lärmschutzmaßnahmen

Es wurde eine Isophonenberechnung durchgeführt. Mit der Umgehungsstraße können die Grenz- und Orientierungswerte für Wohn- und Mischgebiete am jeweils betroffenen Ortsrand von Beimerstetten vollständig eingehalten werden. Auch für die

westlich der Bahn gelegene Hofstelle am Tomerdinger Weg werden die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. Hier sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Im Weiteren wurden Berechnungen zur Lärmfernwirkung in den umliegenden Gemeinden durchgeführt. Dabei wurde ermittelt, für welche Gebäude bzw. Gebäudefassaden Lärmschutz dem Grunde nach zu gewähren ist. Die Berechnungen wurden für die Gemeinden durchgeführt, bei denen sich aufgrund der Ortsumgehung Beimerstetten (Westumgehung) eine Verkehrszunahme ergibt. Dies sind die Gemeinden Breitingen, Weidenstetten und Neenstetten. Ergänzend wurden aufgrund der Erhöhung des Schwerverkehrsanteils in der Ortsdurchfahrt die Berechnungen auch für die Gemeinde Bernstadt durchgeführt. Im Ergebnis besteht für zwei Gebäude im Zuge der Ortsdurchfahrt in Bernstadt und vier Gebäude im Zuge der Ortsdurchfahrt Weidenstetten im Erdgeschoss der jeweils straßenseitigen Geschossfassade ein Anspruch auf Lärmschutz (Lärmschutzfenster) infolge der Lärmfernwirkung.

3.3. Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)

Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG erfolgt bei der Abhandlung der zwingenden materiell-rechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung.

4. Verkehrsuntersuchung

4.1. Allgemeines und Methodik

In der Vergangenheit in den Jahren 2010 bis 2013 wurden von dem vom Vorhabenträger hier beauftragten Sachverständigenbüro für die Raumschaft um Beimerstetten, nämlich im nördlich und südlich der BAB 8 gelegenen Planungsraum zwischen Langenau und Dornstadt bzw. zwischen Elchingen und den nördlichen Ulmer Stadtteilen Jungingen und Lehr, verschiedene umfangreiche Verkehrsuntersuchungen für verschiedene staatliche Auftraggeber erstellt. Das Thema Mautausweichverkehr wurde in den Untersuchungen von 2010 im Detail beleuchtet.

Um die verkehrliche Wirkung der Umfahrung Beimerstetten darzustellen, wurde das dem Gutachter für die Raumschaft im Rahmen der genannten Untersuchungen vorliegende Verkehrsmodell auf das Analysejahr 2015 fortgeschrieben. Dabei steht insbesondere die Ortslage Beimerstetten als Planungsraum und der dargestellte erweiterte Planungsraum im Vordergrund. An den Knotenpunkten Dornstadter Straße/Ulmer Straße/Bahnhofstraße und Ulmer Straße/Breitinger Straße/Bernstadter Straße jeweils in Beimerstetten wurden zusätzliche Verkehrserhebungen durchgeführt. Ferner liegen aus den oben genannten Untersuchungen Zählungen der Knotenpunkte Lange Straße (L 1165)/ Gerstetter Straße (L 1165)/ Im Bantel (K 7309) in Altheim/ Alb, Ulmer Straße (L 1165)/ Altheimer Straße (L 1165)/ Neenstetter Straße (L 1232) in Weidenstetten, Breitinger Straße (L 1165)/ L 1170 (Kreisverkehr „Zigeunersäule“)

aus dem Jahr 2013 vor. Um neben der Verkehrsstärke aktuelle Daten der Verkehrsstruktur zu gewinnen, wurden auf der L 1165 und der L 1239 Verkehrsbefragungen durchgeführt. Mit den dabei ermittelten Quelle-Ziel-Relationen wird die im Modell vorhandene Verkehrsstrommatrix (Verkehrsnachfrage) aktualisiert. Das verwendete Verkehrsmodell VISUM ist Bestandteil des Programmsystems PTV-Vision. Die Verkehrsumlegungen (Verteilung der einzelnen Fahrten auf das Straßennetz) erfolgen unter Berücksichtigung der zeitkürzesten Verbindungen in Abhängigkeit der Auslastung von Knotenpunkten und Strecken (sog. Capacity- Restraint-Verfahren). Diese vorliegenden Prognosegrundlagen wurden vollständig überprüft und auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Auf Basis des prognostizierten Verkehrsaufkommens wird die verkehrliche Wirkung einer Westumfahrung (Planfall 1) und einer Ostumfahrung (Planfall 2) überprüft und gegenübergestellt.

Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass mit der den Verkehrsuntersuchungen zugrundeliegenden Methodik in der Größenordnung zutreffende Ergebnisse zu den für das Prognosejahr 2030 zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den verschiedenen Straßenabschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz und insbesondere auch zu den zu erwartenden Verlagerungspotentialen erzielt werden können. Schließlich können mit einem Verkehrsmodell, wie es hier verwendet wird, Wechselwirkungen innerhalb eines Verkehrsnetzes dargestellt werden. Im Übrigen liegt es in der Natur der Sache und ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar und auch im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in öffentliche und private Belange hinzunehmen, dass jede Prognose wegen der immer bestehenden Ungewissheiten über die künftige weitere Entwicklung mit Unsicherheiten verbunden ist. Dass bei Verwendung eines Verkehrsmodells auch Vereinfachungen vorgenommen werden, die sich in der Realität so nicht exakt wiederfinden, ist ebenfalls plausibel und hinzunehmen, um den Vorteil einer das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz im Untersuchungsraum mit seinen Wechselwirkungen erfassenden Verkehrsprognose zu erreichen. Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Verkehrsprognosen in den vorgelegten Verkehrsuntersuchungen unter Verwendung anerkannter Methoden erstellt worden sind. Für Gegenteiliges sind keine durchgreifenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insbesondere sind die Erstellung des Analyse-Nullfalls 2015 und die Berechnung des Prognose-Nullfalls 2030 als Grundlage für die weiteren Verkehrsprognosen zu den einzelnen Planungsfällen methodisch nicht zu beanstanden.

4.2. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen

Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass sowohl die West- als auch die Ostumfahrungsalternative geeignet sind, die Ortsdurchfahrt Beimerstetten wirksam vom

Durchgangsverkehr zu entlasten. Bei Gegenüberstellung von West- und Ostumfahrung ist jedoch erkennbar, dass die Westumfahrung zu einer stärkeren Verkehrsbündelung als die Ostumfahrung führt, die Westumfahrung geeignet ist, sowohl die Dornstadter als auch die Breitinger Straße zu entlasten, während die Ostumfahrung nur die Breitinger Straße entlastet und die Westumfahrung die verkehrliche Funktion der Albrecht-Berblinger-Straße stärkt. Aus verkehrlicher Sicht ist die Westumfahrung daher wirkungsvoller.

4.3. Einwendungen zur Verkehrsuntersuchung

4.3.1. IG Schutz der Alb e.V. 1.04

Die Einwenderin hat sich mit Schreiben vom 21.06.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Ihre Einwendungen richten sich zum einen gegen eine als unzureichend beschriebene Ermittlung des Verkehrsaufkommens auf der künftigen OU Beimerstetten sowie gegen eine als unzureichend beschriebene Ermittlung der Lärmimmissionsbelastung durch das geplante Vorhaben für die Ortslage von Beimerstetten.

In Bezug auf die aus ihrer Sicht mangelhafte Ermittlung des Verkehrsaufkommens führte sie aus, dass es grundsätzlich zu bemängeln sei, dass der Planfeststellungsantrag hinsichtlich der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf einer Bewertung der Verkehrssituation des Jahres 2015 beruhe. Im Hinblick auf die erheblichen Veränderungen im Bereich der A 8 und auch des mittlerweile erfolgten Baus der Albrecht-Berblinger-Straße sowie des erheblichen Mautausweichverkehrs, der Beimerstetten enorm belaste, sei eine Aktualisierung der Analyse der Verkehrssituation auf dem Stand 2021 und eine darauf aufbauende Verkehrsprognose 2030, besser 2035 zwingend erforderlich. In der Verkehrsuntersuchung vom 30.06.2016 sei der Mautausweichverkehr nicht berücksichtigt worden. Darin werde lediglich darauf hingewiesen, das Thema Mautausweichverkehr sei in den Untersuchungen von 2010 im Detail beleuchtet worden. Derzeit (Stand 2016) sei auf der L 1079 zwischen dem Gewerbegebiet Langenau (Knotenpunkt mit der L 1170) und dem Rasthof Seligweiler ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr > 12 t zulässiges Gesamtgewicht eingerichtet (Verkehrsuntersuchung vom 30.06.2016, S. 4). Dies werde den in Beimerstetten täglich festzustellenden Schwerlastverkehrsverhältnissen nicht gerecht. Weiter sei in der Verkehrsuntersuchung vom 30.06.2016 der Ausbau des Containerterminals im Bereich Ulm-Nord nicht ausreichend berücksichtigt worden. In der Verkehrsuntersu-

chung sei lediglich ein geplantes zweites Containermodul berücksichtigt, nach dessen Inbetriebnahme mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 1.100 Lkw pro Tag (SV/24h) gerechnet werde (Verkehrsuntersuchung vom 30.06.2016, S. 19). Dies sei nicht mehr der aktuelle Planungsstand. Nach unserer Kenntnis soll das Containerterminal in den nächsten Jahren von 120.000 Einheiten auf 300.000 Einheiten ausgebaut werden. Dies bedeute eine Steigerung um das Zweieinhalbfache. Dies bedeute zugleich mehr Schwerlastverkehr auch im Bereich Beimerstetten. Die Verkehrsprognose sei daher auch insoweit zu aktualisieren. Sie fordere daher die Planfeststellungsbehörde auf, den Vorhabenträger zu veranlassen, die Verkehrsprognose zu aktualisieren und dabei insbesondere den weitergehenden Ausbau des Containerterminals Ulm-Nord und den Mautausweichverkehr zu berücksichtigen.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 ergänzt sie ihren Vortrag dahingehend, dass eine Diskrepanz zwischen den Angaben der Deutschen Bahn und den Zahlen im Verkehrsgutachten hinsichtlich des Ausbaus des Containerbahnhofs bestünde. Aufgrund des Ausbaus sei mit einer deutlichen Zunahme der Lkw-Fahrten zu rechnen. geht zudem von einem Mautausweichverkehr zur Autobahn A7 nach Langenau aus.

Der Vorhabenträger stellt klar, dass keine Zahlen zum Mautausweichverkehr von Ulm-Nord über Beimerstetten zur A7/Langenau vorliegen. Genaue Aussagen könnten nur durch eine Befragung der Fahrer ermittelt werden. Dies sei nicht vorgesehen und auch andernorts sei dies bislang nicht erfolgt. Auf Nachfrage bestätigt der Vorhabenträger, dass die Ortsdurchfahrt in Beimerstetten nach Fertigstellung der Umgehung von einer Landesstraße zur Gemeindestraße heruntergestuft werde. Für die Maßnahme zur Ortsumfahrung Beimerstetten seien die Verkehrsbelastungen im Analyseverkehr durch umfangreiche Verkehrserhebungen (Zählungen, Befragungen, Verwendung von Daten der Straßenbaulastträger) ermittelt worden. Diese Erhebungen hätten zum großen Teil im Jahr 2015 stattgefunden. Im Rahmen der Erhebungen seien auch die zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Mautausweichverkehre im Bestandsnetz miterfasst worden. Das Verkehrsmodell sei mit diesen Erhebungsdaten geeicht, die Ergebnisse sind im Verkehrsgutachten als Analysenullfall 2015 dargestellt worden. Alle Änderungen, die seit 2015 durchgeführt worden seien (z.B. Aufsiedelungen, Straßenbaumaßnahmen, wie z.B. der Bau des Doppelanschlusses Ulm-West und der Albrecht-Berblinger-Straße) seien in der Prognose aufgenommen worden. Eine Aktualisierung der Bestandsdaten sei nicht erforderlich, da alle maßgebenden Änderungen im weiteren Untersuchungsverlauf für die Erstellung der Prognose

berücksichtigt seien. Die Aufbereitung der Verkehrssituation in Form eines Analysen-ullfalls, der fünf Jahre vor dem Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens liege, sei ein übliches Vorgehen, das fachlich einschlägig anerkannt und hinsichtlich der Methodik nicht zu bemängeln sei. Für die Berechnung der Prognose sei eine Datenabfrage bei allen umliegenden Kommunen sowie teilweise bei den anliegenden Firmen durchgeführt worden. Die Prognose sei insofern mit detaillierten Grundlagen zu den Entwicklungen (Flächengrößen, Branchen, Verkehrsverteilung, zeitlicher Horizont) durchgeführt worden. Die Erweiterung des Containerterminals sei in der Prognose wie folgt berücksichtigt worden: es sei von einer Zunahme von 1.100 SV-Fahrzeugen am Tag ausgegangen worden. Aktuell werde – wie seitens der „IG Schutz der Ulmer Alb e.V.“ dargestellt – eine Steigerung um 180.000 Ladeeinheiten im Jahr geplant. Bei voller Umsetzung entspräche dies ca. 720 Ladeeinheiten pro Tag (Summe aus ein- und ausgehenden Transporten). Somit sei mit der Annahme in der Prognose auch abgedeckt, dass teilweise Leerfahrten entstünden. Diese Daten seien in das der vorliegenden Planung zugrundeliegende Verkehrsmodell eingespeist und für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen in der Prognose verwendet worden. Diese Methodik entspreche dem aktuellen Stand der Entwicklungen und sei für Verkehrsuntersuchungen zu Umgehungsstraßen üblich. Die Ausführung hinsichtlich des Mautausweichverkehrs und der Sperrung der Ortsdurchfahrt Albeck im Zuge der L 1079 und dass „dies den in Beimerstetten täglich festzustellenden Schwerlastverkehrsverhältnissen nicht gerecht wird“ stütze vielmehr die vorliegende Maßnahme zum Bau einer Ortsumfahrung für Beimerstetten. Durch den Bau der Ortsumfahrung Beimerstetten ergebe sich eine deutliche verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Beimerstetten. Das Erfordernis zur Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung werde daher seitens des Vorhabenträgers nicht gesehen, da u.a. der weitergehende Ausbau des Containerterminals Ulm-Nord und der Mautausweichverkehr in die Verkehrsprognose eingeflossen seien.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 sagte der Vorhabenträger zu, zu prüfen, inwiefern die im Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Verkehrszahlen aufgrund des Ausbaus des Containerbahnhofs mit den prognostizierten Zahlen der DB übereinstimmen. Die nochmalige Überprüfung unter Berücksichtigung der Hinweise der Einwenderin ergab, dass in den in der Verkehrsuntersuchung genannten Gesamtverkehren von 3.000 Kfz/24h nicht nur die ein- und ausfahrende Lkw enthalten seien, sondern auch bereits alle weiteren Verkehre im Bereich des Terminals (z.B. Mitarbeiter, Fahrten

Containerterminal, Kunden, sonstige Versorgung und Lieferung). Für die 300.000 Ladeeinheiten entstünden ca. 1.200 beladene Fahrzeuge am Tag. Zudem seien noch zusätzlich entsprechende Leerfahrten berücksichtigt worden. Im Ergebnis sei daher davon auszugehen, dass die im Verkehrsgutachten angegebene Prognose nach den allgemeinen Grundsätzen insbesondere hinsichtlich der Fahrten in Richtung Beimerstetten realistisch sei.

Nach alledem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass Zweifel an der Richtigkeit der Prognosedaten nicht erkennbar sind. Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Einwände der Einwenderin davon überzeugt, dass mit der den Verkehrsuntersuchungen zugrundeliegenden Methodik in der Größenordnung zutreffende Ergebnisse zu den für das Prognosejahr 2030 zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den verschiedenen Straßenabschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz und insbesondere auch zu den zu erwartenden Verlagerungspotentialen erzielt werden können. Die konkrete und nachvollziehbare Überprüfung der Verkehrsuntersuchung bestätigte dieses Ergebnis.

4.3.2. Herrmann Brachmann 1.08

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 trägt der Einwender 1.08 gegen das vorgelegte Verkehrsgutachten vor, dass keine Unterscheidung zwischen Pkw und Lkw erfolgt sei. Auch fehle eine Berücksichtigung des Ausbaus des Containerbahnhofs. Zudem sei ein Mehrverkehr an Lkw, die vom Containerbahnhof zur Autobahn A7 wollen, zu erwarten.

Der Vorhabenträger entgegnet, es sei eine Differenzierung zwischen Pkw und Lkw erfolgt, was auch im Gutachten dargestellt sei. Ebenso sei eine Erweiterung des Containerbahnhofs in den Berechnungen berücksichtigt worden. Auch der Transitverkehr sei berücksichtigt worden. Die Route über die Autobahn stelle die schnellste/wirtschaftlichste Verbindung dar.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 sagte der Vorhabenträger zu, zu prüfen, inwiefern die im Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Verkehrszahlen aufgrund des Ausbaus des Containerbahnhofs mit den prognostizierten Zahlen der DB übereinstimmen.

Wie bereits unter Ziffer 4.3.1. ausgeführt, ergab die nochmalige Prüfung der Verkehrsuntersuchung, dass in den in der Verkehrsuntersuchung genannten Gesamtverkehren von 3.000 Kfz/24h nicht nur die ein- und ausfahrende Lkw enthalten seien,

sondern auch bereits alle weiteren Verkehre im Bereich des Terminals (z.B. Mitarbeiter, Fahrten Containerterminal, Kunden, sonstige Versorgung und Lieferung). Für die 300.000 Ladeeinheiten entstünden ca. 1.200 beladene Fahrzeuge am Tag. Zudem seien noch zusätzlich entsprechende Leerfahrten berücksichtigt worden. Im Ergebnis sei daher davon auszugehen, dass die im Verkehrsgutachten angegebene Prognose nach den allgemeinen Grundsätzen insbesondere hinsichtlich der Fahrten in Richtung Beimerstetten realistisch sei.

Daher kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass Zweifel an der Richtigkeit der Prognosedaten nicht erkennbar sind. Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Einwände des Einwenders davon überzeugt, dass mit der den Verkehrsuntersuchungen zugrundeliegenden Methodik in der Größenordnung zutreffende Ergebnisse zu den für das Prognosejahr 2030 zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den verschiedenen Straßenabschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz und insbesondere auch zu den zu erwartenden Verlagerungspotentialen erzielt werden können. Die konkrete und nachvollziehbare Überprüfung der Verkehrsuntersuchung bestätigte dieses Ergebnis.

4.4. Fazit Verkehrsuntersuchungen

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind die verfahrensgegenständlichen Verkehrsuntersuchungen nicht zu beanstanden, bilden sie eine sachgerechte Grundlage für die Beurteilung der Planrechtfertigung des Vorhabens der Ortsumfahrung Beimerstetten wie auch für darauf aufbauende weitere Berechnungen bei den Lärm- und Schadstoffimmissionen.

5. Planrechtfertigung

Eine straßenrechtliche Planung ist dann planerisch gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Straßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282ff., 285). Dies ist vorliegend der Fall.

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für die L 1165 Ortsumgehung Beimerstetten aus den nachfolgend dargelegten, mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen, nämlich die Entlastung der Ortsdurchfahrt Beimerstetten vom Durchgangsverkehr und von sonstigem überörtlichen Verkehr durch den Bau der Ortsumfahrung Beimerstetten.

Der ebenfalls geplante neue Parallelweg östlich der L 1239 vom Knotenpunkt Albrecht-Berblinger-Straße / L 1239 bis zum Knotenpunkt am Bauanfang dient dem Lückenschluss der Radwegverbindung Beimerstetten-Dornstadt und der Landwirtschaft. Der Weg ist aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen erforderlich. Insbesondere wird langsameren Verkehrsteilnehmern, wie beispielsweise Radfahrern und Landwirtschaftsmaschinen, eine sichere Möglichkeit gegeben, abgekoppelt vom schnelleren Verkehr der neuen Ortsumfahrung fahren zu können und Anschluss an das bisherige Rad- und Landwirtschaftswegenetz zu finden.

Wie sich aus dem Verkehrsgutachten (Planunterlage 21) und der dort dargestellten Entlastungswirkungen der beantragten Ortsumgehung Beimerstetten im Vergleich zum Prognose-Nullfall in der Ortsdurchfahrt ergibt, treten bei der beantragten Westumgehung prognostizierte Verkehrsabnahmen von 2.700/24h (Entlastung Dornstadter Straße), 4.700 Kfz/24h (Entlastung Breitinger Str. südlich Kirchstraße), 5.400 Kfz/24h (Entlastung Ulmer Str. zw. Dornstadter u. Breitinger Str.) und 2.500 Kfz/24h (Entlastung Ulmer Str. Süd.).

Die L 1165 erhält durch den vorliegenden Entwurf zudem eine RAL-konforme Ausbildung, womit eine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit einhergeht. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Beimerstetten erhöht zudem maßgeblich die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Ortsbereich, durch die Trennung der Verkehrsarten und eine Verringerung der Verkehrsbelastung. Zudem wird der überörtliche Verkehr beschleunigt und die Erschließung des Raums nördlich von Beimerstetten verbessert. Mit der erheblichen Reduzierung der Verkehrszahlen auf den qualifizierten Straßen in Beimerstetten, die durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung erfolgt, gehen auch die Lärm- und Abgasbelastungen für die Anwohner zurück. Weiter kann die Attraktivität des innerörtlichen Bereichs von Beimerstetten sowohl hinsichtlich des Wohnumfelds für die dortigen Anwohner und des dort ansässigen Gewerbes und Handels, sowie auch die dortigen Gestaltungsmöglichkeiten der Gemeinde erheblich verbessert werden.

6. Alternativenprüfung

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld mehrere mögliche Varianten geprüft. Hierbei ist zur Klarstellung des Prüfungsumfangs vorab festzuhalten, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle

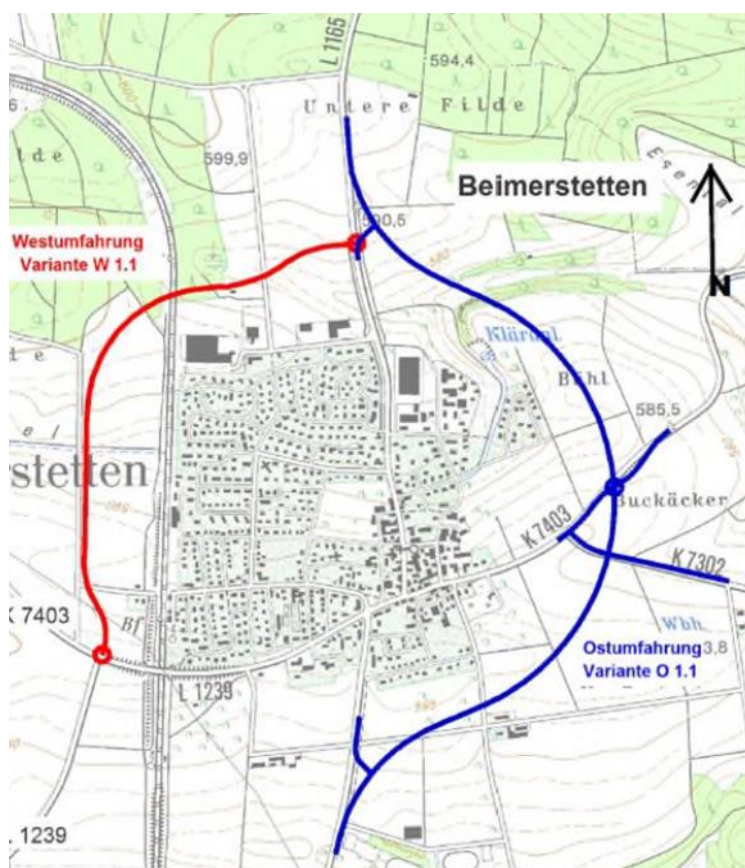
denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen in der Alternativenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so zu klären, wie 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 Ausscheiden 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.).

6.1. Beschreibung der Varianten

Bei der Ortsumfahrung Beimerstetten wäre eine Umfahrung sowohl in westlicher als auch in östlicher Richtung denkbar. Die ursprünglichen Ausbauvarianten W 1.0 und O 1.0 einschließlich entsprechender Teilvarianten wurden aufgrund ihrer Nachteiligkeit frühzeitig ausgeschossen. Ursächlich hierfür war insbesondere der Bau der Albrecht-Berblinger-Straße. Diese bewirkte eine Reduzierung des Verkehrs auf der L 1165 von Jungingen nach Beimerstetten, wodurch die Südvarianten einen Großteil ihre verkehrliche Wirkung in Beimerstetten verloren haben.

Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieser Ausschluss daher nicht zu bemängeln.

Schließlich wurden die beiden verbleibenden Varianten W 1.1 Westumgehung und O 1.1 Ostumgehung eingehend untersucht (vgl. Erläuterungsbericht S. 25 ff., Planunterlage 1).



Untersuchte Varianten

6.1.1. Variante W 1.1 Westumgehung (Antragstrasse)

Diese Variante verläuft südwestlich von Beimerstetten parallel zur Bahnstrecke Stuttgart – Ulm nach Norden und mündet nach der Querung der Bahnlinie nördlich von Beimerstetten in die L 1165. Der Baubeginn liegt an der L 1239 ca. 100 m südlich der Einmündung L 1239 / K 7403, das Bauende an der L 1165 ca. 280 m nördlich von Beimerstetten. Der Abstand zwischen den Knotenpunkten beträgt 1641 m.

Die L 1239 wird verlängert und über die Umgehung zur L 1165 geführt. Die K 7403 wird über einen Kreisverkehr direkt an die Ortsumgehung angeschlossen. Bei Beimerstetten wird am Bauanfang und Bauende über die Kreisverkehre angeschlossen. Die Tomerdinger Straße wird über eine Einmündung angeschlossen.

Die Maßnahme liegt in der Wasserschutzzone III mit unterschiedlichen Untergrundverhältnissen, die diverse Baumaßnahmen zum Wasserschutz (Grundwasser/ Oberflächenwasser) und der Rückhaltung erfordern.

Schwerwiegende Eingriffe in Eigentumsverhältnisse entstehen im Rahmen dieser Trassenplanung bei den Flurstücke 2136 am Bauanfang und 2121 bei Bau-km 0+920. Die beiden Flurstücke werden mittig zerschnitten. Weiter liegt das Flurstück 2270 in großen Teilen auf der neuen Trasse, die anderen betroffenen Flurstücke sind dagegen nur an den Rändern betroffen. Eine großräumige Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen ist insgesamt nicht gegeben.

6.1.2. Variante O 1.1 Ostumgehung

Diese Variante beginnt südlich von Beimerstetten im Zuge der L 1165 von Jungingen nach Beimerstetten und wird östlich am Ort vorbeigeführt, um anschließend nördlich von Beimerstetten in die L 1165 einzumünden. Baubeginn ist ca. 90 m südlich der Zufahrt zum Sportgelände an der L 1165. Bauende ist an der L 1165 ca. 550 m nördlich von Beimerstetten. Die Länge zwischen Bauanfang und Bauende beträgt 2.700 m.

Von der Einmündung Ulmer Straße bis zum Kreisverkehrsplatz mit der Anbindung der K 7403 verläuft die Trasse im Einschnitt. Anschließend wechseln sich Dammlage und Einschnittbereiche ab. Die maximale Einschnitttiefe beträgt ca. 3 m und die maximale Dammhöhe ca. 4 m. Mit dem Anschluss der K 7403 an die Ortsumgehung erhält die Kreisstraße einen zusätzlichen Knotenpunkt. Der Anschluss der K 7302 an die K 7403 wird beibehalten. Um die K 7302 an das Brückenbauwerk zur Querung der Ortsumgehung anzuschließen, muss diese im Bauwerksbereich um ca. 2 m angehoben werden. Mit dem Erreichen des Trockentals bei Bau-km 2+100 ist eine Querung des Naturdenkmals (Märzenbecher-Laubwald mit Felsen und Kleinsthöhlen) verbunden. Das Trockental wird mit einer Talbrücke, lichte Weite ca. 150 m und einer Höhe über Grund von max. 12 m gequert. Danach schwenkt die Trasse im Norden von Beimerstetten in einem leichten Bogen wieder auf die L 1165 zurück und wird plangleich angebunden.

Die Ortsumgehung wird im Zuge der L 1165 östlich um den Ort geführt. Direkt angeschlossen wird an der Ortsumgehung die K 7403 über einen Kreisverkehrsplatz. Die K 7302 überführt die Umgehung und schließt plangleich an der K 7403 an Beimerstetten wird am Bauanfang und Bauende über Einmündungen an die L 1165 angeschlossen. Der Hagener Weg quert die Ortsumgehung mit einem Bauwerk. Das Wegenetz muss anschließend angepasst werden.

Die Maßnahme zerschneidet großräumig landwirtschaftliche Flächen und erschwert die Bewirtschaftung durch die Zerstückelung.

6.2. Bewertung der Varianten

Mögliche Trassenvarianten und ihre jeweiligen Vor- und Nachteile wurden im für eine zweifelsfreie Entscheidung notwendigen Umfang ermittelt. Die zugrundeliegenden Erhebungen und Gutachten sind methodisch einwandfrei, in sich stimmig und plausibel. Die ergänzend zu den ursprünglichen Unterlagen erstellten Varianten und die Wahl einer aus der Diskussion mit den beteiligten Behörden hervorgegangenen Variante lässt zudem erkennen, dass der Vorhabenträger aufgezeigte Varianten ernsthaft in Betracht gezogen hat.

Im Ergebnis sind die beiden hier überprüften Varianten grundsätzlich in Bezug auf die verkehrliche Wirksamkeit, die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV, die Lage in den jeweils betroffenen Wasserschutzzonen III und der Höhe des Massenüberschusses als gleichwertig anzusehen.

Für die Westvariante W 1.1 spricht jedoch, dass die Kosten für den Bau und den Unterhalt geringer ausfallen, Einschränkungen der Bauleitplanung der Gemeinde ebenfalls geringer ausfallen und deutlich weniger Eingriffe in das private Eigentum erforderlich sind (Zerschneidung, Flächen), als die im Rahmen der Ostvariante 1.1 der Fall wäre. Weitere Vorteile gegenüber der Ostvariante 1.1 sind, dass das Wegenetz erhalten bleibt und die Eingriffe in Natur und Landschaft geringer ausfallen. Bei einer zusammenfassenden umweltfachlichen Betrachtung ist seitens des Vorhabenträgers nachvollziehbar ausgeführt worden, dass aus Sicht der Umweltverträglichkeit die Variante W 1.1 die umweltverträglichste Variante darstellt.

Die mit dieser Variantenführung verbundenen Nachteile, nämlich höhere Teilkosten für Folgemaßnahmen (Bahnbrücke), die Nichtbildungsmöglichkeit von verkehrswirksamen Abschnitten, eine im Vergleich zur Ostvariante 1.1 kurviger Linienführung mit vielen Zwangspunkte in Lage und Höhe sowie der erforderliche Eingriff in das Schienennetz der Deutschen Bahn AG. Im Gegensatz hierzu überwiegen bei der Ostvariante 1.1 die mit der dort vorgesehenen Trassenführung verbundenen Nachteile und werden durch die dort entstehenden Vorteile nicht kompensiert. Insbesondere sind die hierdurch verursachten Eingriffe in privates Eigentum und in Natur und Landschaft erheblich größer.

Damit bedeutet die Antragstrasse nicht nur die Trasse mit dem geringsten zusätzlichen Flächenverbrauch, sondern sie bringt naturschutzfachliche Interessen und den Schutz der bestehenden Wasserschutzzone III in den bestmöglichen Ausgleich. Aus diesem Grunde ist sie gegenüber der anderen Varianten eindeutig vorzugswürdig. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Verwirklichung der anderen Variante deutlich kostenintensiver wäre.

6.3. Einwände gegen die gewählte Trasse W 1.1

6.3.1. Einwender Alwin Bühler 1.01

Der Einwender hat mit Schreiben vom 14.06.2021 sich gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Er wies er darauf hin, dass das Flurstück 2264/1 Fildenhofen ist durch Ihre Trassenführung der neuen Umgehungsstraße maßgeblich betroffen. Das Flurstück sei bisher aufgeteilt in 43162 m² Mischwald, 5300 m² Dauergrünland mit Obstbäumen, 28356 m² Ackerland und 1190 m² Gebäude- und Wegflächen. Die Gesamtfläche des Flurstücks belaufe sich auf 78908 m².

Laut Plan würden von dem Flurstück 12467 m² für die Umgehungsstraße benötigt werden. Durch die Querung des Flurstücks würden zum Teil sehr kleine Parzellen entstehen, die kaum wirtschaftlich zu bearbeiten seien. Ebenso würden Teile des darauf befindlichen Mischwalds abgeholzt werden, so dass der verbleibende Wald anfällig für Windbruch und Sturmschäden sei. Da das Flurstück an die Bebauung grenze, habe es einen sehr hohen Wert, auch wenn es noch nicht als Bauerwartungsland ausgewiesen worden sei. Im Bereich der Unterführung der Bahnlinie würde zudem durch das Errichten einer Unterführung ein Bauwerk erstellt werden, das auch zum Teil auf seinem Flurstück errichtet werde und dieses daher als Baugrundstück zu werten sei. Die dort betroffenen Obstbäume seien von ihm vor ca. 25 Jahren selbst gesetzt worden und hätte daher eine große Bedeutung. Er bitte um Prüfung einer anderen Trassenführung oder einer Tunnellösung. Sollte es trotzdem zu der vorgesehenen Trassenführung kommen, so würde er Tauschflächen in Anspruch nehmen.

Hierzu teilte der Vorhabenträger in ihrer Stellungnahme mit, dass es sei richtig, dass für den Bau der Ortsumfahrung Beimerstetten, Teile des Flurstücks 2264/1 in Anspruch genommen werden müssten. Das Flurstück 2264/1 mit einer Gesamtgröße von 78.908 m² werde durch die Trasse der Ortsumfahrung durchschnitten. Erworben

werden müssten 9.421 m². 3.046 m² müssten vorübergehend für den Straßenbau in Anspruch genommen werden. Der Einwand, dass sich durch die Querung des Flurstücks sich zum Teil sehr kleine und kaum wirtschaftlich zu bearbeitende Parzellen ergeben würden, sei berechtigt. Diese Problematik sei jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im Rahmen des nachgearteten Grunderwerbs auf Basis des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zu klären. Unwirtschaftliche Restflächen würden auf Wunsch des Eigentümers von der Straßenbauverwaltung mit erworben werden. In Bezug auf die Waldproblematik wies der Vorhabenträger darauf hin, dass im betreffenden Bereich nach Abschluss der Baumaßnahmen ein gestufter Waldrand wiederaufgebaut werde, um die vom Einwender genannte Gefährdung von vornherein zu vermeiden (Maßnahmenbeschreibung Maßnahme 7). Während der Bauzeit und danach bis zur Etablierung des Waldrandbereichs sei diese Schutzfunktion des neuen Waldrands noch nicht gegeben. Im Rahmen des Grunderwerbs werde die Straßenbauverwaltung ein Entschädigungsgutachten durch einen Forst-sachverständigen erstellen lassen. Hinsichtlich der Einwände betreffend die Entschädigung und Tauschflächen wies der Vorhabenträger darauf hin, dass Gespräche über die Höhe der Grundstückspreise nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens auf Basis des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses erfolgen würden. Der Entwicklungszustand eines Grundstücks bemesse sich insbesondere nach dem Stand der Bauleitplanung zum Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren. Die Entschädigung bemesse sich nach dem für das jeweilige Flurstück vom zuständigen Gemeinsamen Gutachterausschuss ermittelte Verkehrswert. Sofern Obstbäume zu entfernen seien, werde die Straßenbauverwaltung im Rahmen des Grunderwerbs ein Entschädigungsgutachten eines Sachverständigen beauftragen. Inwieweit Tauschflächen zur Verfügung gestellt werden könnten, sei ebenfalls im Rahmen des Grunderwerbs nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Weiter teilte der Vorhabenträger mit, dass ein Variantenvergleich bereits im Zuge der sogenannten Entwurfsplanung für die Ortsumfahrung Beimerstetten erfolgt sei. Dabei seien mehrere Varianten für die Ortsumfahrung betrachtet worden, nämlich grundsätzlich eine westlich und eine östlich von Beimerstetten liegende Variante sowie für diese auch jeweils Untervarianten. In der Gesamtabwägung habe die Westvariante deutliche Vorteile gegenüber der Ostvariante. Bei der Westvariante seien z.B. die Kosten für den Bau und die Unterhaltung, die Einschränkungen der Bauleitplanung der Gemeinde, die Eingriffe in das private Eigentum und in Natur und

Landschaft geringer. Zusammenfassend stelle die gewählte und zur Planfeststellung beantragte Variante W 1.1 die wirtschaftlichste und umweltverträglichste Variante dar. Hinsichtlich der konkreten Inanspruchnahme des Flurstücks 2264/1 sei die Trassenführung bereits insoweit optimiert worden, dass die künftige Ortsumfahrung möglichst nah an der südlichen Flurstücksgrenze geplant worden sei. Eine weitere Verschiebung sei nicht möglich, da die Trasse im weiteren Verlauf in östliche Richtung das Gewerbegebiet „Filde“ im Norden umfahren müsse. Mit der im Bereich des Flurstücks 2264/1 gewählten Linie könne eine stetige, richtlinienkonforme Trassierung erreicht werden. Die Realisierung einer Tunnellösung wäre im Bau erheblich teurer als die gewählte Trassenführung und würde in der Unterhaltung auf Grund der erforderlichen Tunneltechnik dauerhafte Kosten erzeugen. Eine Tunnellösung für die Ortsumfahrung Beimerstetten scheidet deshalb aus.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 06.12.2022 macht der Einwender nochmals seine Grundstücksbetroffenheit geltend. Die künftige Straße führe über sein Grundstück, das dadurch zerschnitten werde. Waldflächen seien ebenfalls betroffen, wodurch ihm wirtschaftliche Einbußen wegen Windbruchs voraussichtlich entstehen würden. Zudem fragte er nach, ob eine vorhandene Wasserleitung im Zuge der Planung verlegt werden könne.

Der Vorhabenträger teilte hierzu in Bezug auf die Wasserleitung mit, dass zwar diese erneuert werden müsse, aber in der bisherigen Lage bestehen bleibe. Hinsichtlich der geäußerten Schadensbefürchtungen durch die geplanten Grundstücksinanspruchnahmen stellte der Vorhabenträger klar, dass möglicherweise hierdurch verursachte Schäden nicht durch den Vorhabenträger selbst, sondern durch ein Gutachten im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren beurteilt werde. Der Verhandlungsleiter ergänzt hierzu, dass die Inanspruchnahmen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werde und bewertet werde, ob die Einwände dem Gesamtverfahren entgegenstünden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine Belange des Einwenders durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Im Erörterungstermin wurden keine wesentlichen neuen Argumente eingebracht, die an dem vorgenannten Ergebnis etwas ändern würden. Die Einwände werden daher zurückgewiesen.

6.3.2. Einwender Christian Wittlinger 1.03

Der Einwender hat sich mit Schreiben vom 16.06.2021 allgemein gegen das geplante Bauvorhaben gewandt, ohne konkrete Einwände fristgerecht vorzubringen. Der Vorhabenträger hat die in Zusammenhang mit dem Flurstück denkbaren Belange trotzdem geprüft. Eine Trassenänderung ist durch denkbare Betroffenheiten des Flurstücks 2136 nicht begründbar. Auch sonstige zu berücksichtigende Betroffenheiten sind nicht erkennbar, die Planänderungen rechtfertigen würden.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 führte der Einwender aus, dass aus seiner Sicht eine Ostumfahrung von Beimerstetten aus verkehrlicher Sicht die bessere Alternative wäre. Er selbst wies aber darauf hin, dass von den Auswirkungen her die beantragte Trasse aber wohl diejenige mit den geringeren Belastungen sei. Weiter verweist er auf die Zerschneidung des Flurstücks Nr. 2136 infolge des südlichen Kreisverkehrs (Knoten L 1165/L 1239/K7403), wodurch die Grundstücksbewirtschaftung wesentlich erschwert werde. Er sei hier als Pächter betroffen. Er fragt nach, ob eine Verschiebung des Kreisverkehrs weiter nach Westen möglich sei. Dadurch wäre das Flurstück weniger betroffen und besser zu bewirtschaften. Der Vorhabenträger sagte hierauf zu, zu prüfen, ob eine solche Verschiebung des Kreisverkehrs mit einer geringeren Flächeninanspruchnahme möglich sei.

Der Vorhabenträger sagt jedoch zu, zu prüfen, ob eine Verschiebung des Kreisverkehrs mit einer geringeren Flächeninanspruchnahme möglich sei. Im Ergebnis wurde dabei festgestellt, dass unter Einhaltung der zwingenden Planvorgaben, insbesondere der nach der RAL 2012 einzuhaltenden Kurvenradien, eine Verschiebung des Kreisverkehrs nicht möglich und auch eine geringere Flächeninanspruchnahme ausgeschlossen sei.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Insbesondere ist in der Gesamtschau aller zu berücksichtigenden Punkte, wie oben dargestellt, von einer geringeren Belastung der beantragten Westumfahrung gegenüber der Ostvariante auszugehen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

6.3.3. Einwender Hans Erhard 1.06

Der Einwender hat sich mit Schreiben vom 29.07.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Er führte aus, dass er nicht bereit sei, für die aktuell geplante Trassenführung, Ackerfläche für den Neubau der Ortsumgehung und den Rad-/ Wirtschaftsweg zur Verfügung zu stellen. Bei der jetzigen Planung verschlechtere sich bei dem Flurstück Flst.-Nr. 2169 die weitere wirtschaftliche Bearbeitung der Ackerfläche. Auch bei dem geplanten Zugang für die Bewirtschaftung der Ackerfläche trete hier eine starke Verumständlichung ein.

Bei dem ersten Planungs-/ Raumordnungsverfahren sei der Streckenverlauf in diesem Abschnitt weiter westlich geplant gewesen. Dabei seien die Ackerflächen auf der östlichen Seite nicht in diesem Ausmaß betroffen gewesen. Für ihn stelle sich jetzt die Frage, aus welchen Gründen der Streckenverlauf in diesem Bereich auch noch näher zum Ort hin verschoben worden sei. Vermutlich erhöhe sich dadurch auch noch die Lärmbelästigung im nächstgelegenen Wohngebiet.

Der Vorhabenträger stellt zunächst klar, dass Teile des Flurstücks Nr. 2169 für den Bau eines Wirtschaftswegs parallel zur L 1239 in Anspruch genommen werden würden. Die Gesamtgröße des Flurstücks 2169 betrage 20.930 m². Dauerhaft für den Straßenbau (hier: Wirtschaftsweg) würden in Anspruch genommen werden 678 m² und vorübergehend würden 644 m² in Anspruch genommen werden. Der Bau des Wirtschaftswegs erfolge unmittelbar östlich angrenzend, parallel zur L 1239. Der Wirtschaftsweg sei aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen erforderlich. Im Analysenullfall betrage die Verkehrsstärke auf der L 1239 4.100 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7 %. Nach der Fertigstellung der Ortsumfahrung Beimerstetten werde die prognostizierte Verkehrsstärke auf der L 1239 für den Planfall 1 - Westumfahrung 9.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 10 % betragen. Um bei dieser Zunahme des Verkehrsaufkommens die Verkehrssicherheit weiter zu gewährleisten, sei eine getrennte Führung des langsamen Verkehrs (landwirtschaftliche Fahrzeuge, Radverkehr) vom schnellen Verkehr (PKW, LKW) erforderlich. Damit sei aus Sicht des Vorhabenträgers die Inanspruchnahme von Teilen des Flurstücks 2169 unverzichtbar. Als Verschlechterung der weiteren wirtschaftlichen Bearbeitung der Ackerfläche könne aus Sicht des Vorhabenträgers die Verringerung der Flurstückfläche durch die Flächeninanspruch-

nahme für den künftigen Wirtschaftsweg bewertet werden. Eine andere grundsätzliche Verschlechterung werde seitens des Vorhabenträgers nicht gesehen, da nur randliche Flächen des Flurstücks 2169 in Anspruch genommen werden würden. Die Inanspruchnahme von Flächen für den künftigen Wirtschaftsweg sei aus Sicht des Vorhabenträgers aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und gerechtfertigt. Die Erschließung des Flurstücks-Nr. 2169 sei auch zukünftig über die Zufahrt zum bestehenden Asphaltweg (Flurstück-Nr. 2166) bei Bau-km 0+670 möglich. An diesen Asphaltweg werde der neue, parallel zur L 1239 verlaufende Wirtschaftsweg angebunden. Aus Sicht des Vorhabenträgers ändere sich insofern die Anbindung des Flurstücks an das bestehende Straßennetz nicht. Der Vorhabenträger wies klarstellend darauf hin, dass vorliegend kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Es seien jedoch kleinräumige Alternativen für die Westvariante geprüft worden. Im Zuge der Vorplanung sei in den Jahren 2006/2007 am südlichen Knotenpunkt eine teilplanfreie Lösung untersucht worden (siehe nachfolgende Abbildung):

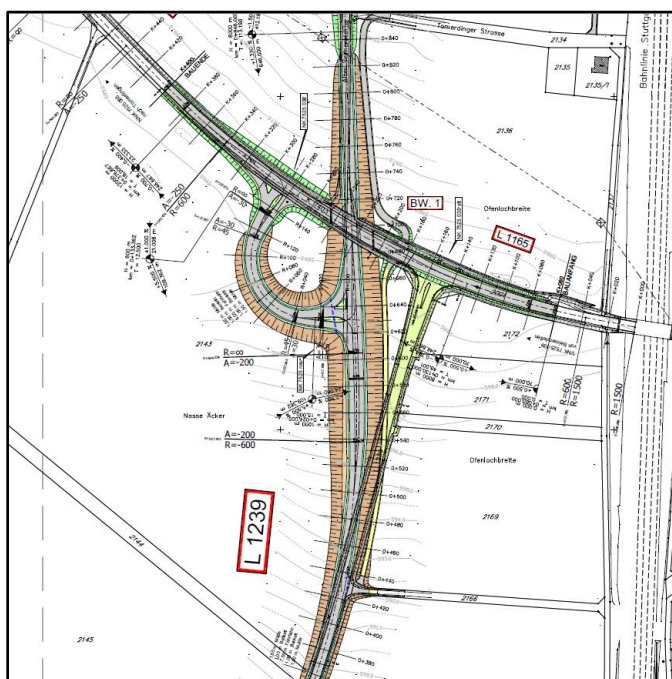


Abbildung: Lageplanauszug einer Trassenvariante aus dem Jahr 2007/2008

Im Vergleich zur gewählten Lösung mit Kreisverkehrsplatz seien in der oben abgebildeten Variante der Flächenverbrauch, die Baukosten (Tieferlegung eines Streckenabschnitts, zusätzliches Brückenbauwerk) und die Folgekosten (Instandhaltung des

Bauwerks) deutlich höher. Anstelle der bei der gewählten Trasse verhältnismäßig geringen, nur randlichen Flächeninanspruchnahme wären bei der Variante aus den Jahren 2007/2008 die Flächeninanspruchnahme westlich der L 1239 deutlich höher. Im Jahr 2009 sei eine Variante mit Kreisverkehrsplatz (KVP) entwickelt worden. Dieser KVP hätte weiter westlich als der KVP im Zuge der gewählten und zur Planfeststellung vorgelegten Trasse gelegen. Eine Inanspruchnahme des Flurstücks 2169 sei bei dieser Knotenpunktvariante nicht erfolgt.

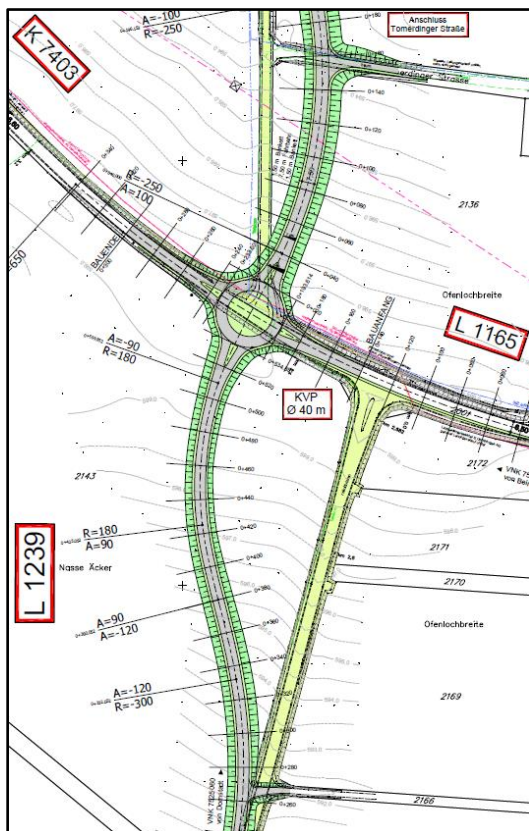


Abbildung: Lageplanauszug einer Trassenvariante aus dem Jahr 2009

Jedoch sei die Baulänge der Ortsumfahrung bei dieser Variante ca. 250 m länger und damit sind die Kosten höher als bei der gewählten Trasse. Weiterhin seien bei dieser Variante auf Grund der Neutrassierung der L 1239 bzw. der Ortsumfahrung die Flächeninanspruchnahmen bei den Flurstücken Nr. 2143, 2136 und 2129/3 deutlich höher, als bei der gewählten Trasse. Eine getrennte Wirtschafts- und Radwegführung sei hier noch nicht vorgesehen gewesen, die die Flächeninanspruchnahme weiter erhöht hätte. Daher sei die zur Planfeststellung vorgelegte Trasse weiterverfolgt worden. In Bezug auf den Einwand, dass es durch die geplante Trassenführung

zu einer Erhöhung Lärmbelastung im nächstgelegenen Wohngebiet kommen könnte, stellte der Vorhabenträger klar, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV mit der gewählten Trasse eingehalten werden würden und daher unzulässige Lärmbelastungen nicht auftreten würden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.3.4. Einwender Heinz Zanner 1.07

Der Einwender hat sich mit Schreiben vom 26.07.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Er führte aus, dass er nicht bereit sei, für die jetzige geplante Trassenführung Ackerfläche der beiden betroffenen Flurstücke (Flst.-Nr. 2171 und 2172) für den Neubau der Ortsumgehung und den Wirtschaftsweg, zur Verfügung zu stellen. Bei der jetzigen Planung würden Ackerflächen nördlich und südlich dem Kreuzungsbereich Kreisstraße K7403 Richtung Tomerdingen für eine sinnvolle Bewirtschaftung unbrauchbar gemacht werden. Bei einer Trassenführung ähnlich dem ersten Planungs-/Raumordnungsverfahren, sei der damalige Streckenverlauf weiter westlich geplant gewesen. Hierbei würden die Ackerflächen auf der östlichen Seite nicht in diesem Ausmaß tangiert werden, da sie weiterhin wirtschaftlich hätten bearbeitet werden könnten. Die Flächenzerstörung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf der westlichen Seite wäre weitaus nicht so ausgeprägt und die Ackerfläche könne weiterhin ohne Einschränkungen bewirtschaftet werden. Darüber hinaus würden die Straße und der Kreisverkehr weiter vom Ort wegrücken und die Lärmbelastung für die Anwohner im nächstgelegenen Wohngebiet sei ohne zusätzlichen Lärmschutz geringer.

Der Vorhabenträger nahm zu diesen Einwänden Stellung und bestätigte, dass Teile der Flst.-Nr. 2171 und 2172 für die Maßnahme in Anspruch genommen werden würden. Beide Flurstücke lägen südöstlich des Kreisverkehrsplatzes. Die Inanspruchnahme erfolge randlich für den Bau des Wirtschafts- bzw. Radwegs sowie die erforderlichen Böschungen. Nördlich der K 7403 und der L 1239 bzw. westlich der L 1239 lägen keine Grundstücke, die im Eigentum des Einwenders stünden. Der Bau des Wirtschafts- bzw. Radwegs erfolge unmittelbar östlich angrenzend, parallel zur L 1239. Von beiden Flurstücken mit den Nr. 2171 und 2172 würden in Summe insge-

samt 618 m² dauerhaft und 2.684 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die Gesamtgröße beider Flurstücke betrüge insgesamt 11.485 m². Die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen könnten nach dem Bau der Ortsumfahrung nicht mehr bewirtschaftet werden. Diese Fläche betrüge etwa 5,5 % der Gesamtfläche. Es verbleibe jedoch eine 10.867 m² große, gut bewirtschaftbare Fläche. Die Inanspruchnahme der Flurstücke Nr. 2171 und 2172 im Zuge der vorliegenden Baumaßnahme sei daher aus Sicht des Straßenbaulastträgers abgewogen und gerechtfertigt. In Bezug auf den Einwand hinsichtlich der vorgetragenen Trassenalternative stellte der Vorhabenträger klar, dass ein Raumordnungsverfahren nicht durchgeführt worden sei. Es seien jedoch kleinräumige Alternativen für die Westvariante geprüft worden. Im Zuge der Vorplanung sei in den Jahren 2006/2007 am südlichen Knotenpunkt eine teilplanfreie Lösung untersucht (siehe nachfolgende Abbildung) worden:

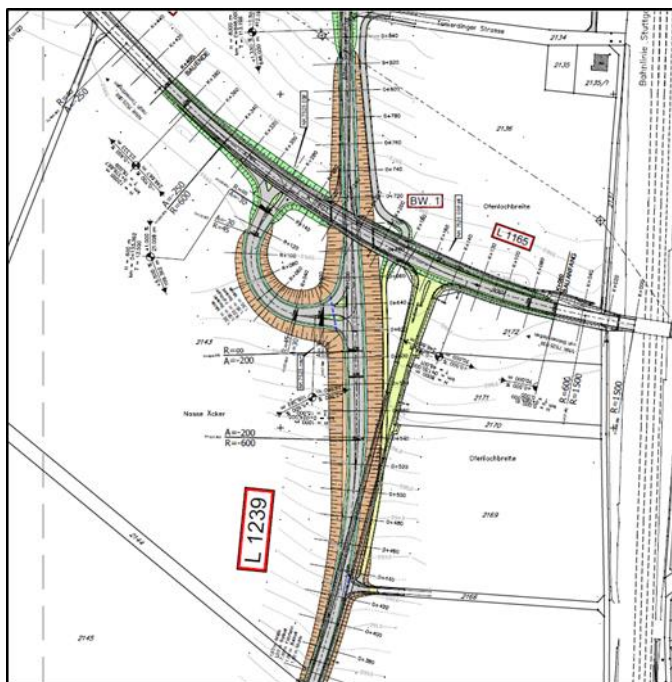


Abbildung: Lageplanauszug einer Trassenvariante aus dem Jahr 2007/2008

Im Vergleich zur gewählten Lösung mit Kreisverkehrsplatz seien in der oben abgebildeten Variante der Flächenverbrauch, die Baukosten (Tieferlegung eines Streckenabschnitts, zusätzliches Brückenbauwerk) und die Folgekosten (Instandhaltung des Bauwerks) deutlich höher. Anstelle der bei der gewählten Trasse verhältnismäßig geringen, nur randlichen Flächeninanspruchnahme wären bei der Variante aus den Jahren 2007/2008 die Flächeninanspruchnahme westlich der L 1239 deutlich höher.

Im Jahr 2009 sei eine Variante mit Kreisverkehrsplatz (KVP) entwickelt worden. Dieser KVP läge weiter westlich, als der KVP im Zuge der gewählten und zur Planfeststellung vorgelegten Trasse. Eine Inanspruchnahme der Flurstücke Nr. 2171 und 2172 wäre bei dieser Knotenpunktvariante nicht erfolgt.



Abbildung: Lageplanauszug einer Trassenvariante aus dem Jahr 2009

Jedoch sei die Baulänge der Ortsumfahrung bei dieser Variante ca. 250 m länger und damit die Kosten höher als bei der gewählten Trasse. Weiterhin seien bei dieser Variante auf Grund der Neutrassierung der L 1239 bzw. der Ortsumfahrung die Flächeninanspruchnahmen bei den Flurstücken Nr. 2143, 2136 und 2129/3 deutlich höher, als bei der gewählten Trasse. Eine getrennte Wirtschafts- und Radwegführung sei hier noch nicht vorgesehen. Diese hätte die Flächeninanspruchnahme weiter erhöht. In Bezug auf den Einwand, dass durch die nun gewählte Trassenführung, die näher am Ort verlaufe und hierdurch höhere Lärmbelastungen zu erwarten sein, stellte der Vorhabenträger klar, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV mit der gewählten Trasse eingehalten würden und daher unzulässige Lärmbelastungen somit

nicht auftreten würden. Im Ergebnis sei daher die beantragte Planung aus Sicht des Vorhabenträgers nach Abwägung aller abwägungsrelevanter Punkte zu favorisieren. Eine Berücksichtigung der angeführten Einwände sei, wie oben ausgeführt, deshalb seitens des Vorhabenträgers nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange des Einwenders durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.3.5. Einwender Hermann Josef Brachmann 1.08

Der Einwender hat sich mit Schreiben vom 23.07.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Er führte aus, dass das Lärmgutachten für die Umgehungsstraße von einer nicht korrekten Ausgangslage ausgehe. Grundlage der Prognose zur Lärmentwicklung sei eine Kfz-Zählung von 2015. Nach den Angaben in der online-Anhörung sei nicht angegeben worden, ob bei der Zählung zwischen PKW und LKW unterschieden worden sei. Dies sei aber eine wesentliche Grundlage, um den Lärm auf der Umgehungsstraße zu prognostizieren. Weiter halte er den Zeitraum von 2015 bis heute für eine Prognose für zu groß, zumal sich der LKW-Verkehr durch Beimerstetten in diesen letzten Jahren mehr als verdoppelt hätte. Vor der durch Baumaßnahmen erfolgten Sperrung der Ortsdurchfahrt von Bernstadt habe er häufiger bei der kurzen Fahrt mit dem PKW von der Autobahn über die L 1165 bis zur Ortseinfahrt Beimerstetten fünf und mehr LKW im Gegenverkehr gehabt. fünf LKW in drei Minuten Fahrzeit würden rund einhundert LKW in der Stunde ergeben. Die Anzahl der LKW würde deutlich den Lärmpegel auf der Umgehungsstraße ansteigen lassen. Es gäbe natürlich die Möglichkeit den LKW-Verkehr durch Verkehrsbeschränkungen einzudämmen, zumal der weitaus größte Teil Mautflüchtlinge seien, die die Strecke vom Containerbahnhof bis zur Auffahrt auf die A 7 bei Langenau einsparen wollen, doch sei offen, ob dies umgesetzt werden würde. Somit sei zu beachten, dass die unzureichende Verkehrsprognose nicht als Grundlage für die Nichtberücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen dienen dürfe. Im Übrigen wäre der Landschaftsverbrauch und Lärmeinwirkung geringer, wenn die Umgehungsstraße unmittelbar neben dem Gleiskörper, 3 bis 4 Meter tiefer als der Gleiskörper, geführt worden wäre.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dass die Aufbereitung der Verkehrssituation in Form eines Analysenullfalls, der fünf Jahre vor dem Antrag auf Einleitung des Plan-

feststellungsverfahrens läge, und eine darauf basierende Verkehrsprognose ein übliches Vorgehen sei, fachlich einschlägig anerkannt und hinsichtlich der Methodik nicht zu bemängeln sei. Eine Unterscheidung zwischen PKW und LKW sei sowohl bei den Erhebungen im Jahr 2015, als auch bei den Erhebungen der Prognosedaten erfolgt. Für alle Änderungen, die seit 2015 durchgeführt worden seien und bis zum Prognosehorizont durchgeführt werden sollen (z.B. Aufsiedelungen, Straßenbaumaßnahmen wie z.B. der Bau des Doppelanschlusses Ulm-West und der Albrecht-Berblinger-Straße, Erweiterung des Containerterminals Ulm-Dornstadt) seien die Verkehre anteilig erhoben und in die Verkehrsprognose eingespeist worden (zur Methodik vgl. auch Planunterlage 21, Verkehrsgutachten, Kap. 2; zu den Erhebungen für die Prognosedaten vgl. auch Planunterlage 21, Verkehrsgutachten, Abbildungen 5.1 - 5.3 und Anlagen 2.1 - 2.12). Für die Lärmberechnungen seien die Tages- und Nachtanteile „p“ im Schwerverkehr entsprechend der zum Zeitpunkt des Antrags auf Planfeststellung geltenden Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Stand 1990 (RLS-90) ermittelt worden (vgl. Planunterlage 21, Verkehrsgutachten, Anlage 3.1 - 3.5). Hinsichtlich der angeführten privaten LKW-Zählung durch den Einwender wies der Vorhabenträger darauf hin, dass im Analysenullfall (Bestand) 2015 auf der L 1165, Ulmer Straße (südlich von Beimerstetten) eine Gesamtverkehrsmenge von 8.100 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7%, d.h. ca. 570 Fahrzeuge pro Tag mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ermittelt worden sei (vgl. Verkehrsuntersuchung, Abbildung 3.2). Da sich die Fahrzeuge nicht gleichmäßig auf 24 Stunden am Tag verteilen würden, bestätige die private Zählung von fünf LKW in drei Minuten in der Hauptverkehrszeit die gutachterlich berechnete Schwerverkehrsstärke. Weiter teilte der Vorhabenträger mit, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine ergänzenden Verkehrsbeschränkungen auf dem klassifizierten Straßennetz vorgesehen seien. Die Zuständigkeit für Prüfung und Festlegung von Verkehrsbeschränkungen läge beim Verwaltungsverband Langenau als untere Verkehrsbehörde. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung einschließlich der enthaltenen Verkehrsprognosen ist fachlich und methodisch korrekt. Ebenso die auf Basis der Prognose ermittelten Tages- und Nachtanteile, die in die Lärmberechnungen entsprechend der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Stand 1990 (RLS-90) einfließen. Das Ergebnis der Lärmberechnungen ist, dass die Lärmgrenzwerte gemäß 16. BImSchV nicht überschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Bei einer entsprechenden Trassierung wäre beginnend ab dem

südlichen Kreisverkehrsplatz zunächst ein Heranrücken an die Bahnlinie und darauf folgend ein unmittelbares Abrücken von der Bahnlinie erforderlich, um einen akzeptablen Querungswinkel für die Straßenunterführung zu erreichen. Hierdurch würde eine S-förmige Straßenführung in Einschnittslage mit nicht ausreichenden Sichtweiten entstehen. Der Vorschlag wird seitens des Vorhabenträgers deshalb als nicht realisierbar bewertet.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange des Einwenders durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7. Öffentliche und private Belange

7.1. Öffentliche Belange

7.1.1. Verkehrslärmschutz und Lärmfernwirkung

7.1.1.1. Verkehrslärmschutz

7.1.1.1.1. Allgemeines

Von zentraler Bedeutung bei der Abwägung der öffentlichen Belange und Konflikte, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beurteilen und zu bewältigen, ist der Lärm, der vom Betrieb der neuen Straße ausgeht und auf umliegende Siedlungen und Einzelanwesen einwirken wird.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsplanung eine nicht zu beanstandende Isophonenberechnung zur Ermittlung der von der geplanten Ortsumfahrung Beimerstetten ausgehenden Lärmimmersionen durchgeführt. Die maßgeblichen Grenzwerte der § 2 Absatz 1 Nr. 2 16. BImSchV (Tag 59 Dezibel (A) und 49 Dezibel (A)) werden für allgemeine Wohngebiete uneingeschränkt eingehalten. Es sind somit keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Detaillierte Berechnungen und Planunterlagen sind in der Planunterlage 17.1 sowie 17.1.1. bis 17.1.3 beigelegt.

7.1.1.1.2. IG Schutz der Alb e.V. 1.04

Die Einwenderin hat sich mit Schreiben vom 21.06.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt und hinsichtlich des Lärmschutzes vorgetragen, dass nur eine als unzureichend beschriebene Ermittlung der Lärmimmissionsbelastung durch das geplante Vorhaben für die Ortslage von Beimerstetten erfolgt sei.

Die Einwenderin führte aus, dass Grundlage der Beurteilung der Auswirkungen des von der geplanten Ortsumfahrung Beimerstetten ausgehenden Verkehrslärms die Schalltechnische Untersuchung vom 09.12.2020 sei. Hierbei sei fraglich, ob diese Schalltechnische Untersuchung belastbar sei. Dies ergebe sich zum einen daraus, dass diese Untersuchung auf dem Planungsstand vom Februar 2016 und zum anderen auf der Verkehrsuntersuchung vom 30.06.2016 mit einer Bewertung der Verkehrssituation des Jahres 2015 beruhe. Der Schalltechnischen Untersuchung zufolge basiere diese auf den Plan- bzw. Datengrundlagen des Vorentwurfs mit Stand Februar 2016 (Schalltechnische Untersuchung, S. 3). Dem Erläuterungsbericht zufolge sei die zur Planfeststellung beantragte Planung das Ergebnis vieler Optimierungen im Verlauf des Planungsprozesses (s. Erläuterungsbericht, S. 56/57). Es sei daher nicht nachvollziehbar, ob die Schalltechnische Untersuchung auf einer zutreffenden Planungsgrundlage aufbaue. So dürfte die auf der Brücke über den Keltelgraben geplante Irritationsschutzwand für Fledermäuse nicht berücksichtigt sein. Bei einer Höhe von 2 m und einer Länge von ca. 31 m könnte sich diese Wand lärmindernd auswirken. Lärmerhöhend könnte sich dagegen eine Aktualisierung der Verkehrsprognose auswirken. Dabei könnte insbesondere einem Mehr an Schwerlastverkehr bewirkt durch den weitergehenden Ausbau des Containerterminals Ulm-Nord und den Mautausweichverkehr erhebliche Bedeutung zukommen. Um ein klares Bild für die von der geplanten Ortsumfahrung ausgehenden Lärmbelastung für die Ortslage von Beimerstetten zu bekommen, sei es daher erforderlich, diese anhand der aktuellen Planung und einer aktualisierten Verkehrsprognose zu ermitteln. Sie fordere daher die Planfeststellungsbehörde auf, den Vorhabenträger zu veranlassen, die Schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der aktualisierten Verkehrsprognose sowie der aktuellen Planungsgrundlagen zu überarbeiten.

Der Vorhabenträger führte hierzu aus, dass die Schalltechnische Untersuchung für die vorliegende Antragstrasse auf Basis der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen gesetzlichen Vorgabe (hier: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, Ausgabe 1990) erstellt worden sei. Basis für die Lärmberechnungen sei die zur Planfeststellung vorliegende Trassenvariante sowie die im Rahmen der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ermittelten Prognosezahlen. Dieses Vorgehen zur Ermittlung der Lärmimmissionen auf Basis von prognostizierten Verkehrszahlen entspreche den rechtlichen Vorgaben. Der Schalltechnischen Untersuchung sei die vorliegende Antragstrasse zugrunde gelegt worden. Die Irritationsschutzwand über den

Kettelgraben sei als Bauwerk berücksichtigt worden. In diesem kurzen Teilabschnitt werde die auf die Umgebung einwirkenden Lärmimmissionen geringer. Die für die Beurteilungspegel von 69 („dunkelorange“) und 64 („hellorange“) dBA würden im Bereich des Brückenbauwerks nicht erreicht werden.

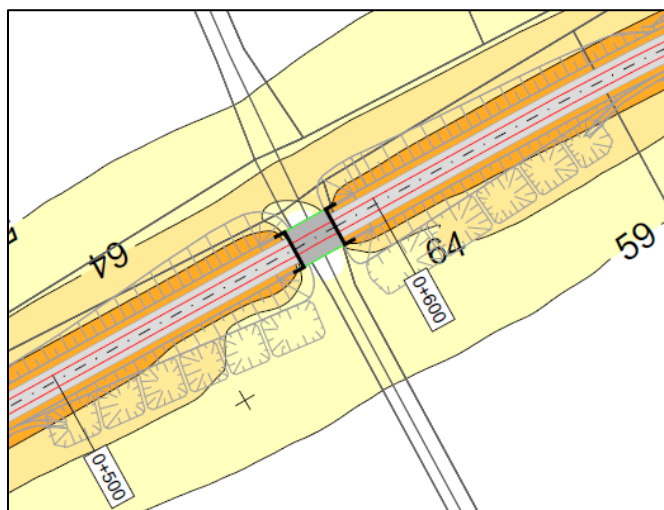


Abbildung: Auszug aus dem Isophonenplan tags (Planunterlage 17.1, Blatt 1)

Zur Methodik der Verkehrsuntersuchung und zu den in die Verkehrsprognose eingeflossenen Parameter werde auf die vorangehenden Erläuterungen verwiesen. Insbesondere die durch den Ausbau des Containerterminals Ulm-Nord zu erwartenden Mehrverkehre seien in die Verkehrsprognose eingeflossen und insofern in den vorliegenden Schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt worden. Das Erfordernis einer Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung und darauf basierend der Schalltechnischen Untersuchung werde seitens des Vorhabenträgers nicht gesehen, da die vorliegende Verkehrsuntersuchung fachlich und methodisch korrekt sei. Insbesondere seien die genannten Faktoren (Mautausweichverkehr, Ausbau des Containerterminals Ulm-Nord) wurden bei der Prognose berücksichtigt worden.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 äußerte sich der Vertreter der Einwenderin zur Trassenführung, dass bei einer Bürgerversammlung im Oktober 2019 zur Ortsumgehung Beimerstetten der Landtagsabgeordnete Thomas Marwein MdL vorgetragen habe, dass eine Umfahrung mindestens 300 Meter vom Ortsrand entfernt liegen sollte. Die geltenden Lärmgrenzwerte seien seiner Ansicht nach völlig überholt.

Hierauf wurde klargestellt, dass für die vorliegende Entscheidung allein die gesetzlich maßgeblichen Grenzwerte maßgeblich seien. Der Vorhabenträger wies zudem da-

rauf hin, dass die in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und in der Norm DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau geregelten Lärmschutzwerte durch das geplante Straßenvorhaben eingehalten bzw. unterschritten würden.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 trug die Einwenderin 1.04 ergänzend vor, dass aufgrund der geplanten Ortsumfahrung es zu keiner Verlagerung der Lärmbelastung vom Ortskern an den Ortsrand stattfinden dürfe. Es werde daher eine Lärmschutzwand entlang der Ortsumfahrung gefordert.

Der Vorhabenträger stellt hierzu die Ergebnisse der Lärmuntersuchung (Planunterlage Nr. 17.1) vor und stellt klar, dass nur dort, wo die gesetzlich geregelten Grenzwerte tatsächlich überschritten werden, Anspruch auf Lärmschutz bestehe. Darüber hinaus bestehe keine Möglichkeit für freiwilligen Lärmschutz. Im Rahmen der geplanten Ortsumfahrung kommt es zu keiner Überschreitung einschlägigen Grenzwerte. Daher bestehe auch kein Anspruch auf Lärmschutz.

Die Planfeststellungsbehörde sieht im Ergebnis keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Insbesondere sind die angegriffenen Gutachten methodisch richtig erstellt worden. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.1.1.2. Lärmfernwirkung

Neben der Prüfung des unmittelbar von der geplanten Ortsumfahrung Beimerstetten ausgehenden Lärmimmissionen hat der Vorhabenträger auch eine Prüfung der durch den geplanten Straßenneubau verursachten Fernlärmmwirkung geprüft. Unter Berücksichtigung der aus dem Neubau der Ortsumfahrung Beimerstetten resultierenden Verkehrsverschiebungen wurde untersucht, ob aufgrund der Lärmfernwirkung in den umliegenden Gemeinden Lärmschutz dem Grunde nach zu gewähren ist. Betrachtet wurden die Immissionswerte in den Gemeinden, für die sich im Planfall 1 – Westumfahrung, Prognose 2030, der L 1165, Ortsumfahrung Beimerstetten, eine Verkehrszunahme in Bezug auf den Prognosebezugsfall 2030 ergibt.

Die Geräuschimmissionen an der Bebauung wurden über eine Ausbreitungsberechnung mit dem Programm SoundPLAN, Version 8.2, für Verkehrsgeräusche nach RLS 90 ermittelt.

7.1.1.2.1. Prüfung der Lärmfernwirkung

Die Prüfung der Lärmfernwirkung erfolgt unter Berücksichtigung eines fünfschrittigen Prüfungsschemas.

Zur Beurteilung der Lärmfernwirkung, die aus dem Bau der Ortsumfahrung Beimerstetten resultieren wird, werden in einem ersten Prüfungsschritt zunächst die im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen ermittelten Verkehrsstärken im „Prognosebezugsfall 2030“ (einschließlich unter Berücksichtigung des Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord an die BAB 8, des Neubaus der Albrecht-Berblinger-Straße bis zur L 1239 und des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Ulm-Elchingen und Ulm-West) und im zur Realisierung vorgesehenen „Planfall 1 – Westumfahrung, Prognose 2030“ (unter Berücksichtigung der neuen Ortsumfahrung Beimerstetten) betrachtet. Zwischen diesen beiden Prognosefällen wird die Differenz gebildet. Für die Gemeinden in deren Ortsdurchfahrt sich eine positive Differenz ergibt, wird die Lärmfernwirkung berechnet.

Im zweiten Prüfschritt erfolgt die Prüfung, ob zwischen der geplanten Straßenbaumaßnahme und den zu erwartenden Verkehrszunahmen auf anderen Straßen ein eindeutiger, nicht unerheblicher Ursachenzusammenhang besteht.

Der dritte Prüfschritt umfasst die Prüfung, ob für die Straßen, für die ein Ursachenzusammenhang besteht, im Planfall 1 – Westumfahrung, Prognose 2030, die Werte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts überschritten werden. Diese Werte sind analog der Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete definiert. Liegen die ermittelten Lärmpegel unter diesen Orientierungswerten ist kein Lärmschutz infolge der Lärmfernwirkung dem Grunde nach zu gewähren.

Liegt eine Überschreitung der Orientierungswerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts vor, wird im vierten Prüfungsschritt geprüft, ob die Erhöhung des Lärmpegels durch die Straßenbaumaßnahme größer als die Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) (gerundet 3 dB(A)) ist. Die Erhöhung des Lärmpegels entspricht den berechneten Lärmdifferenzen zwischen dem Prognosebezugsfall und dem Planungsfall 1 – Westumfahrung. Sofern mindestens einer der beiden Orientierungswerte und gleichzeitig die Erheblichkeitsschwelle überschritten sind, ist Lärmschutz infolge der Lärmfernwirkung dem Grunde nach zu gewähren.

Abschließend ist in einem fünften Prüfungsschritt schließlich zu prüfen, ob der Lärmpegel auf ≥ 70 dB(A) am Tag oder auf ≥ 60 dB(A) in der Nacht im Planfall 1 – Westumfahrung erhöht wird oder ob der Lärmpegel von ≥ 70 dB(A) am Tag oder von ≥ 60 dB(A) in der Nacht vom Prognosebezugsfall zum Planfall 1 – Westumfahrung weiter erhöht wird. Liegt eine entsprechende Erhöhung vor, ist Lärmschutz infolge der Lärmfernwirkung dem Grunde nach zu gewähren.

7.1.1.2.2. Ergebnis der Lärmfernwirkungsprüfung

Zwischen der geplanten Straßenbaumaßnahme und den prognostizierten Verkehrszunahmen vom Prognosebezugsfall zum Planfall 1 – Westumfahrung wurde ein eindeutiger Ursachenzusammenhang ermittelt, weshalb für die Gemeinden Breitingen, Weidenstetten, Neenstetten und Bernstadt auf Basis der Lärmkennwerte zur Ermittlung der Lärmfernwirkung die Lärmimmissionen berechnet wurden.

Für die danach ermittelnden Gebäude wurde für jede Geschossfassade, in dem die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und/oder 54 dB(A) nachts erreicht oder überschritten sind, überprüft, ob die Erhöhung des Lärmpegels größer als die Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) ist.

Im Ergebnis besteht Anspruch auf Lärmschutz (Lärmschutzfenster) infolge der Lärmfernwirkung dem Grunde nach für die im Folgenden aufgelisteten Gebäude im Zuge der L 1170 in Bernstadt und der L 1165 in Weidenstetten. Der Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ist differenziert nach Geschossen. Die Anspruchsberechtigung dem Grunde nach ergibt sich für die jeweilige straßenseitige Geschossfassade. Detaillierte Berechnungen sind als Planunterlage 17.1.4 beigefügt.

Straße	Hausnr.	PLZ	Gemeinde	Geschoss
Platzgasse	1	89182	Bernstadt	Erdgeschoss straßenseitig
Schmiedgasse	15	89182	Bernstadt	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	50	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	54	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss Straßenseitig
Ulmer Straße	62	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss Straßenseitig

Ulmer Straße	64	89197	Weidenstetten	Erdgeschoss straßenseitig
--------------	----	-------	---------------	------------------------------

7.1.2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen

7.1.2.1. Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Nach § 13 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Sofern dies nicht möglich ist, sind nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit auch dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Die Zulassungsvoraussetzungen sind in den §§ 14 ff. BNatSchG geregelt.

Nach Prüfung der in §§ 14 und 15 BNatSchG enthaltenen Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zulässig sind. Das Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Es werden jedoch gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen. Zudem werden gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnahmen). Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) sind auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken und landwirtschaftlich genutzten Flächen angemessen. Der Beurteilung liegen insbesondere der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) (s. Planunterlage 19.1) zugrunde.

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

Im LBP sind die anlagebedingten, baubedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens der geplanten Ortsumfahrung dargestellt. Für die Einzelheiten wird auf die Ausführungen hierzu im LBP verwiesen. Diese Darstellung ist nach Auf-

fassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und umfassend. Auswirkungen (im Sinne von Eingriffe auslösende Faktoren) ergeben sich bei dem Vorhaben der geplanten Ortsumfahrung danach insbesondere in folgender Hinsicht:

Es kommt dabei zu anlagebedingten Auswirkungen. Insbesondere durch die Versiegelung und Veränderung der Nutzung von Grundflächen mit direktem Flächenentzug für Straßen, Anschlüsse und befestigte (Wirtschafts-) Wege bzw. mit indirektem Flächenentzug für Straßennebenflächen wie etwa Böschungen und Entwässerungsmulden, durch Zerschneidungswirkungen der Straße mit ökologischen, funktionalen und gestalterischen Barriereeffekten (insbesondere Einengung von Lebensräumen, Barriere für wandernde Tiere in vormals unzerschnittenen Lebensräumen, Veränderung des Bodenwasserhaushalts und damit verbundene Veränderung der Standortverhältnisse mit Auswirkungen auf die Lebensraumkomplexe und Behinderung des Luftaustauschs), durch visuelle Störungen infolge der Veränderung von Landschaftsbild und Landschaftsstruktur durch das Bauwerk „Straße“.

Weiter kommt es dabei zu baubedingten Auswirkungen, insbesondere durch Störungen durch den Baubetrieb (insbesondere Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen sowie Zwischenlagerungen, Abtrag des Oberbodens und Verdichtung des Untergrunds, Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser aus dem Baufeld samt Entwässerung, Belastungen durch den Baustellenverkehr), durch Störungen durch die Unterbringung bzw. Entsorgung von z. B. Überschussmassen, nicht verwertbarem Aushub oder Abbruchmaterialien.

Schließlich kommt es auch zu betriebsbedingt Auswirkungen, insbesondere durch Schadstoffimmissionen (insbesondere Abgase, Stäube, Reifen- und Straßenabrieb, Mineralölprodukte) mit Belastungen vor allem der Seitenräume der Straße, durch verschmutztes Oberflächenwasser von der Straße, durch Belastung der Seitenräume der Straße durch Lärm (mit Lärmbelastung für Tiere und in der freien Landschaft), durch die Unterhaltung der Straße einschließlich Einsatz von Auftausalzen.

Diese Auswirkungen führen beim Vorhaben der Ortsumfahrung schwerpunktmäßig insbesondere zu den nachfolgend genannten erheblichen Beeinträchtigungen bzw. Konflikten:

In Bezug auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist damit zu rechnen, dass der geplante Ortsumfahrungsbau und die damit verbundene direkte Flächeninanspruchnahme durch Baubetrieb und Anlage können zu Verlust oder Verkleinerung von Lebensräumen und Biotoptypen, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Arten, Verschlechterung des Erhaltungszustands von Lebensraumtypen und Populationen sowie zu Individuenverlusten führen. Während des Baus können Störungen durch Lärm, Erschütterungen und nicht tradierte Fahrzeug- und Personalbewegungen auftreten. Diese sind erheblich, wenn die Störung zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen lokalen Tierpopulationen führt. Der Bau, die Anlage und der Betrieb der Umgehungsstraße führt zu dauerhaften Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln, Fledermäusen und der Haselmaus sowie zum vorübergehenden Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse. Die Baufeldfreimachung und Gehölzfällungen können die Tötung von Individuen dieser Tierarten(gruppen) sowie von gehölzbrütenden Vogelarten bewirken. Darüber hinaus gehen baubedingt Nester der Roten Waldameise verloren. Wo Transferstrecken von Fledermäusen von der Straße geschnitten werden, kann es zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos kommen. Durch die Straße werden die Lebensstätten der vorkommenden Haselmauspopulationen zerschnitten, sodass es zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Teilpopulationen kommen kann. Bei den genannten Beeinträchtigungen der Tiere handelt es sich um erhebliche Beeinträchtigungen, sofern artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verursacht werden. Durch stark trübstoffbefrachtetes Baustellenabwasser können während des Baus Belastungen von empfindlichen Lebensräumen entstehen. Beim Keltelgraben handelt es sich um ein Gewässer mit nur periodischer Wasserführung ohne typische Gewässerfauna, sodass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Das Schutzgut Boden ist durch Versiegelung betroffen. Die Versiegelung von Böden durch Fahrbahn und Bankett geht mit einem vollständigen Funktionsverlust der Böden einher und führt daher immer zu erheblichen Beeinträchtigungen der Böden und des Wasserhaushalts. Weiter können baubedingte erhebliche Beeinträchtigungen durch Verdichtung des Unterbodens bei Befahrung der Böden in sehr feuchtem Zustand eintreten. Stoffliche Belastungen von natürlichen Böden finden nicht statt, da die Immissionen von möglicherweise schädigenden Stoffen überwiegend im Bereich

der Bankettflächen, Mulden und den unmittelbar angrenzenden Böschungs- oder Wegeflächen erfolgen.

In Bezug auf das Schutzgut Wasser ist hinsichtlich des Grundwasser zu berücksichtigen, dass durch das Vorhaben keine Eingriffe in das Grundwasserstockwerk erfolgen und sich keine Veränderungen der horizontalen Wasserbewegung ergeben. Darüber hinaus ist zur Vermeidung von Grundwasserverunreinigungen durch Straßenabwässer vorgesehen, dass die Böschungen und Mulden entsprechend den Vorgaben der RiStWag angelegt und abgedichtet werden. Daher sind keine erheblichen Schadstoffeinträge während des Baues zu erwarten. Hinsichtlich des Oberflächenwassers gilt, dass im Zuge des Baus der Ortsumgehung zwar die Überquerung des Keltelgrabens mit einem Brückenbauwerk erforderlich ist. Aufgrund der ausreichend dimensionierten Abmessungen des Brückenbauwerks kommt es jedoch zu keinen dauerhaften nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften, sodass keine erhebliche Beeinträchtigung durch Überbauung vorliegt. Eine betriebs- und anlagebedingte Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenabflusses ist durch Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers der neuen versiegelten Flächen in Fließgewässer anzunehmen. Betriebsbedingte Schadstoffeinträge werden durch die Entwässerungsplanung vermieden.

Der geplante Straßenbau führt zu erheblichen Eingriffen in das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild und Erholung). Durch die Anlage der Umgehungsstraße erfolgt in vorliegendem Fall eine Veränderung des Erscheinungsbilds und von Sichtbeziehungen in Landschaftsbildeinheiten mit mittlerer und hoher Bedeutung. Darüber hinaus gehen landschaftsbildprägende Elemente verloren. Dies führt im vorliegenden Fall zu erheblichen Beeinträchtigungen im Bereich von Brückenbauwerken, geplanter Dammlagen des Straßenbauwerks im Offenland und im Bereich der großdimensionierten Versickerungsmulden im nördlichen Abschnitt, die von vielen Stellen aus einsehbar sind. Auch der Anschnitt von Waldflächen ist als erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbilds zu werten. Im vorliegenden Fall besitzen die Waldflächen und die Streuobstflächen eine besondere Bedeutung für die Erholungsfunktion. Da die vom Straßenbauvorhaben unmittelbar betroffenen Waldflächen jedoch eine geringe Erholungsinfrastruktur und geringe Frequentierung durch Erholungssuchende aufweisen, wird nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ausgegangen. Eine erhebliche Beeinträchtigung bedeutender Erholungsräume durch Lärm ist ebenfalls nicht anzunehmen, da die Überschreitung des Orientierungswertes für

landschaftsgebundene Erholung von 50 dB(A) nur in einem schmalen Bereich am nördlichen Waldrand prognostiziert wird, der bereits durch die bestehende L 1165 und die viel befahrene Bahnlinie Stuttgart-Ulm vorbelastet ist. Das Wegenetz wird aufrechterhalten.

Dagegen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Klima, Luft. Im vorliegenden Fall sind die bestehenden lokalen Kaltluftabflüsse und klima-ökologischen Ausgleichsflächen von geringer siedlungsklimatischer Relevanz. Das überörtlich wirksame lokale Luftaustauschsystem ist unempfindlich gegenüber kleinräumigen Veränderungen. Die Ergebnisse der Schadstoffuntersuchung (Planunterlage 17.2) bestätigt, dass es zu keinen erheblichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe kommt. Erhebliche Beeinträchtigungen von Klima und Luft sind daher nicht zu erwarten.

7.1.2.2. Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Sie ist vor dem Hintergrund des Vorsorgeprinzips darauf gerichtet, negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Vorhaben von vornherein möglichst gering zu halten, indem solche Auswirkungen völlig vermieden bzw. zumindest soweit möglich minimiert werden. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Bei dem hier planfestzustellenden Vorhaben unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP auf den Seiten 116 f., 120ff. dargestellt.

Im Rahmen des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist, um eine erhebliche Beeinträchtigung der Roten Waldameise zu vermeiden vorgesehen, die Größe des Baufelds in den Waldbeständen mit Nachweisen von Nestern der Art so weit wie möglich zu verringern. Die Waldbestände werden durch einen Bauzaun vor baubedingten Kollateralschäden geschützt (Maßnahmen 4 und Nr. 10). Im Rahmen der Entwicklung des Feldgehölzes (Maßnahme 8) dürfen die Nester der Roten Wald-

ameise nicht beschädigt werden. Beeinträchtigungen der Reptilienarten Blindschleiche und Waldeidechse werden im Zuge der Maßnahmen für die Zauneidechse vermieden (Maßnahme 2 und 10). Baubedingte Beeinträchtigungen von Biotoptypen besonderer Bedeutung wie der Waldmeister-Buchen-Wald (FFH LRT 9130), Nadel- und Laubbaum-Bestände sowie nach § 33 NatSchG geschützte Feldhecken können durch Beschränkung des Baufeldes durch einen Bauzaun (Maßnahme 10) gemindert werden. Durch die Baufeldbeschränkungen im Wald werden drei potenzielle Quartierbäume für Fledermäuse vor baubedingten Beeinträchtigungen geschützt (Maßnahme 10).

Für das Schutzgut Boden gilt, dass durch Baufeldbegrenzungen Beeinträchtigungen im Baufeld stellenweise vermieden werden können (Maßnahme 10). Auflagen im Bereich des Baufeldes zum Erhalt von Bodenstrukturen und der Wiederherstellung der Böden nach Ende der Bauarbeiten können die Beeinträchtigungen auf Bodenfunktionen mindern oder vermeiden (Maßnahme 11). Für die Minderung von bau- und anlagebedingten Funktionsverlusten des Bodens wird außerdem der Oberboden bei Andeckung von Böschungen und Nebenflächen wiederverwendet (Maßnahme 12). Im gesamten Baufeld sind Vorabuntersuchungen zur Archäologie durchzuführen. Hierbei wird auf der gesamten Fläche des vorgesehenen Oberbodenabtrags vor Beginn der Baumaßnahme geprüft, ob archäologische Belange tangiert sind (Straßentrasse und Baufeld). Die Bergung und Dokumentation von Funden wird innerhalb dieser Zeit abgewickelt (Maßnahme 13).

Die anlagebedingte Überprägung betreffend das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild und Erholung) von landschaftsbildtypischen Oberflächenformen und Veränderungen von Sichtbeziehungen durch Brückenbauwerke, Dammböschungen und Versickerungsmulden im Offenland sowie durch den Einschnitt im Wald kann nicht vermieden werden. Durch die Beschränkung des Baufeldes wird der baubedingte Verlust landschaftsbildprägender naturnaher Waldbestände auf ein Mindestmaß reduziert (Maßnahme 10).

7.1.2.3. 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). Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen,

wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. 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 neugestaltet ist.

Wegen der geplanten Ortsumfahrung kommt es insbesondere zu den nachfolgend zusammengefasst aufgeführten unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (s. dazu die an Konfliktbereichen und Schutzgütern orientierte Darstellung im LBP auf den Seiten 116ff., die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und vollständig ist). Der Vorhabenträger hat solche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft in einem Maßnahmenkonzept vorgesehen. Das Maßnahmenkonzept ist an verschiedenen allgemeinen, übergeordneten Zielsetzungen orientiert.

Um die erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Natur gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG auszugleichen, werden im Offenland artenreiches Grünland und Ackerlandstreifen entwickelt (Maßnahmen 9, 17, 19 und 20). Im Wald werden Bestandsalter und Laubwaldanteil erhöht (Maßnahmen 6, 7 und 22). Der bau- und anlagenbedingte Verlust von Wald wird durch die Neuentwicklung von naturnahem Laubwald und gestuften Waldrändern ausgeglichen (Maßnahme 7). Die anlage- und baubedingte Beanspruchung von Fettwiesen mittlerer Standorte kann durch die Neuentwicklung von artenreichem Grünland sowie die Wiederherstellung von Fettwiese im Baufeld ausgeglichen werden (Maßnahmen 17 und 19). Der baubedingte Verlust von Fettwiese, Intensivgrünland und Acker wird teilweise, wo es möglich ist, auf der gleichen Fläche nach Fertigstellung der Baumaßnahme wiederhergestellt (Maßnahme 19).

In Bezug auf die erheblichen Eingriffe in das Schutzgut Boden werden diese die Verbesserung von Ackerböden durch Auftrag von geeignetem, überschüssigem Oberboden aus dem Bauvorhaben teilweise ausgeglichen (Maßnahme 18). Auch der Rückbau nicht mehr benötigter versiegelter Flächen dient dem Ausgleich von erheblichen Bodenbeeinträchtigungen (Maßnahme 21). Weiterhin werden die Neuentwicklung

von naturnahem Wald auf Ackerflächen, die Pflanzung von Feldgehölzen und -hecken, die Neuentwicklung von artenreichem Grünland auf ehemaligen Ackerflächen und die Extensivierung von Grünland zum Ausgleich der Bodenbeeinträchtigungen herangezogen (Maßnahmen 7, 8, 17 und 20). Als Ersatzmaßnahme dient der Umbau von naturfernem Nadelwald in naturnahen Laubwald (Maßnahme 22).

Für das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild und Erholung) gilt, dass eine Einbindung des neuen Straßenbauwerks in die Landschaft im Bereich des Waldes durch die Entwicklung gestufter Waldränder, Neuentwicklung von Wald und einer Feldhecke sowie Einzelgehölzpflanzungen im Zuge der Leitpflanzungen für Fledermäuse (Maßnahmen 7, 8, 3) erfolgt. Im Offenland wird die landschaftsgerechte Neugestaltung mit der Entwicklung einer arten- und strukturreichen Saumvegetation auf den Böschungen erreicht (Maßnahme 23). Die Einbindung der großen Versickerungsmulde im Norden, des Irritationsschutzes für die Fledermäuse am Keltelgraben, der siedlungszugewandten Dammböschung südlich der Tomerdingen Straße und die Abgrenzung der artenreichen Saumvegetation von der ackerbaulichen Nutzung erfolgt mittels der Entwicklung von Niederhecken (Maßnahme 8). Bei der landschaftsgerechten Neugestaltung im Offenland wird darauf geachtet, zusätzliche Kulissenwirkungen für die Feldlerche so weit wie möglich zu vermeiden. Die Verluste der landschaftsbildprägenden bedeutsamen Elemente Feldhecken und naturnahe Waldränder und Waldbestände können durch die Ausgleichsmaßnahmen 7 und 8 ausgeglichen werden. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen werden durch die landschaftsbildwirksamen Maßnahmen 9, 17, 20, 22, und 23 kompensiert.

Eine weitere Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft ist bei diesem Vorhaben für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

7.1.2.4. Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen.

Nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder

Ersatz auch durch Maßnahmen der Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Direkter Entzug landwirtschaftlicher Fläche durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt im vorliegenden Fall durch die Umwandlung von 0,916 ha Ackerfläche und 0,03 ha Grünland in Wald aufgrund der artenschutzrechtlichen Erfordernisse und wegen der Notwendigkeit des waldrechtlichen Ausgleichs (Maßnahme 7). Im Anschluss an diese Fläche wird auf einer Fläche von rund 0,6 ha Acker in Grünland (Maßnahme 17: ca. 0,54 ha) und einen 10 m breiten Krautsaum (Maßnahme 14.1: ca. 0,05 ha) umgewandelt. Die Anlage von bauzeitlichen Ersatzhabitaten für die Zauneidechse (Maßnahme 14) ist temporärer Art. Nach Ende der Baumaßnahmen werden diese Flächen mit Ausnahme von Maßnahme 14.1 (ca. 0,046 ha) wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Im Zuge der Maßnahme 23 wird überwiegend auf neuen Straßenböschungen, kleinflächig (315 m²) aber auch im Baufeld auf ehemaligen Ackerflächen artenreiche Ruderalvegetation entwickelt. Die Maßnahmen 17 und 23 erfolgen auf Restflächen zwischen der geplanten Umgehungsstraße und Altem Beimerstetter Weg, welche wegen des Zuschnitts und der Größe nur noch bedingt für eine ackerbauliche Nutzung geeignet sind. Die Maßnahmenplanung erfolgte in Abstimmung mit der Unteren Landwirtschaftsbehörde sowie Information und Beteiligung der Bewirtschafter. Die Anlage von Ackerrandstreifen auf 6 000 m² stellt eine produktionsintegrierte Maßnahme dar (Maßnahme 9). Hiervon werden aktuell 4 570 m² als Ackerland und 1 430 m² als Grasweg genutzt. Der Weg wird für die Maßnahme umgewidmet. Bei den übrigen Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich fast ausschließlich um Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, die der ökologischen Aufwertung von Flächen dienen wie der Extensivierung von Grünland (Maßnahme 20) oder der Umbau von naturfernem in naturnahen Wald (Maßnahme 22).

Insgesamt wird bei den Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Erfordernis der Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG ausreichend Rechnung getragen, ohne den erforderlichen Eingriffsausgleich zu gefährden. Auch wenn bei der Erarbeitung der LBP-Maßnahmen darauf geachtet wurde, die LBP-Maßnahmen eher auf Flächen vorzusehen, die landwirtschaftlich weniger leistungsfähig sind, kann dennoch nicht vollständig auf die

Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke oder Grundstücksteile für LBP-Maßnahmen verzichtet werden. Es wurde aber bei der Erstellung des LBP-Maßnahmenkonzepts versucht, Setzung von Schwerpunkten durch Bündelung der Maßnahmen zu erreichen, was tendenziell ebenfalls den Interessen der Landwirtschaft entgegenkommt. Aus alledem wird deutlich, dass bei der Erstellung des LBP-Maßnahmenkonzepts soweit möglich die Belange und Interessen der Landwirtschaft beachtet wurden und insbesondere auf eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme geachtet wurde.

7.1.2.5. Verhältnismäßigkeit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Beschluss vom 07.07.2010 - 7 VR 2.10 -, NuR 2010, 646) gebietet es der Schutz des Eigentums nach Artikel 14 Abs. 1 GG, Ausgleichs- und Ersatzflächen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind. Diese Maßgabe wird beim Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten eingehalten.

Zum einen befindet sich die Mehrzahl der Grundstücke, auf denen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, im Eigentum der öffentlichen Hand, bzw. liegen die entsprechenden Einwilligungen der betroffenen Eigentümer vor. Zum anderen werden die meisten der Grundstücke in Privateigentum für Kompensationsmaßnahmen vielfach nur mit kleineren Flächenanteilen und überdies nur randlich in Anspruch genommen. Da diese Flächeninanspruchnahmen in Verbindung mit den Kompensationsmaßnahmen, die auf im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Flächen geplant sind, erfolgen, ist die mehr ergänzende Inanspruchnahme von Flächen in Privateigentum erforderlich, um die mit den einzelnen Kompensationsmaßnahmen verfolgten naturschutzfachlichen Zielsetzungen, insbesondere im Sinne einer Vernetzung mit vorhandenen Schutzgebieten und im Sinne einer örtlichen und damit gerade auch flächensparenden Konzentration der LBP-Maßnahmen, erreichen zu können.

7.1.2.6. 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. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger.

Zur Gewährleistung der Einhaltung der in der Planunterlage 9.2 aufgeführten LBP-Maßnahmen wurde als Nebenbestimmung Ziffer 5.1 angeordnet, dass die Vorgaben in den LBP-Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.2.) einzuhalten sind, sofern in diesem Beschluss keine abweichenden Regelungen, insbesondere zur Unterhaltungspflicht, zum Monitoring und zur Kontrolldichte, enthalten sind.

Hinsichtlich der Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen sieht § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor, dass der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen ist. Zur rechtlichen Sicherung der Maßnahmen sehen Grunderwerbsverzeichnis und –plan (Planunterlagen 10.1 – 10.3) größtenteils vor, dass für die dauerhaft aufrechtzuerhaltenden LBP-Maßnahmen erforderlichen Flächen, die nicht im Eigentum des Landes stehen, mit einer dauerhaften Belastung versehen werden. Die LBP-Maßnahmen 05 VCEF, 06 VCEF, 15 VCEF sind für 25 Jahre und die LBP-Maßnahmen 03 Va, 07 VCEF AW A, 08 Va A G, 09 VCEF A E, 16 Va, 17 A E, 19 A, 20 A E, 22 A E, 23 A E dauerhaft zu unterhalten. Die entsprechenden Vorgaben zu Herstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur dauerhaften Unterhaltungspflege finden sich in den Maßnahmenblättern. Diese Belastung ist durch Eintragung einer entsprechenden dinglichen Sicherung im Grundbuch festzuhalten und auch für die Zukunft abzusichern. Dies sieht der Grunderwerbsplan auch vor. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist in der Nebenbestimmungen 5.2. geregelt.

7.1.2.7. Vorbringen der Naturschutzverwaltung und anderer Träger öffentlicher Belange

7.1.2.7.1. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen Referat 52 3.05

Das Referat 52 des Regierungspräsidiums Tübingen gab in seiner Stellungnahme vom 21.06.2021 an, gegen die naturschutzfachlichen Planungen grundsätzlich keine Einwände zu haben. Es wies aber in Bezug auf den Themenbereich Bodenschutz

darauf hin, dass die sachgerechte Umsetzung bodenbezogener Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen bei Abtrag, Zwischenlagerung und Bodenauftrag sowie während des Baustellenbetriebs entsprechenden bodenkundlichen Sachverstand voraussetze. Aus Sicht des Bodenschutzes sei deshalb aufgrund der hohen Betroffenheit des Schutzguts Boden die Bestellung einer bodenkundlichen Baubegleitung unabdingbar. Ob die bodenkundliche Baubegleitung von der in den Unterlagen benannten 'Umweltbaubegleitung' wahrgenommen werden könne, hänge maßgeblich davon ab, ob diese nachweislich über den erforderlichen bodenkundlichen Sachverstand verfüge. Ein Nachweis hierüber sollte gefordert und der Unteren Bodenschutzbehörde zur Überprüfung vorgelegt werden.

Der Vorhabenträger erklärte hierzu, dass bei allen Maßnahmen mit direktem Bezug zum Schutzgut Boden ausdrücklich eine spezifische bodenkundliche Baubegleitung vorgesehen sei, was sich aus den entsprechenden Maßnahmenblättern als Auflage vermerkt (Planunterlage 9.2, S. 37 ff und S. 59) ergebe.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf das Referat 52 des Regierungspräsidiums Tübingen durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Es besteht daher kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Beschluss zu dieser Problematik.

7.1.2.7.2. Stellungnahme des Landratsamts Alb-Donau-Kreis 3.10

In seiner Stellungnahme vom 15.07.2021 wies das LRA ADK in Bezug auf den Bodenschutz darauf hin, dass ein bodenkundlicher Sachverständiger die Auffüllmaßnahme zu begleiten und zu dokumentieren habe. Dieser sei zu Baubeginn namentlich zu benennen. Ein etwaiger Wechsel sei unverzüglich anzuzeigen. Von der bodenkundlichen Baubegleitung sei darauf zu achten, dass das Oberbodenmaterial welches auf die Flst.Nr. 2170 und 2440 aufgebracht werden solle, die entsprechenden Boden- und Grünlandgrundzahlen aufweise. Den Auffüllungen der Flst.Nr. 2121, 2122, 2123, 2124 und 2128/2 werde unter der Voraussetzung zugestimmt, dass der Oberboden auf dem Grundstück aufgebracht werde, auf dem er anfallt. Auf allen zu bebauenden oder befestigten Flächen sei vor Beginn der Baumaßnahmen der Oberboden separat abzutragen, unverdichtet und unvermischt zu lagern und frühest möglich für Vegetationszwecke wieder zu verwenden. Der Mutterboden sei bis zur

Wiederverwendung in Mieten abseits des Baubetriebes mit einer Schütthöhe von maximal 2 m zu lagern. Die Mieten seien zu profilieren (Seitenneigung 2%), zu glätten und vor Vernässung zu schützen und ab einer Dauer von 6 Monaten zu begrünen. Es dürfe nur Oberboden aufgebracht werden. Der Bodenaushub sei so weit wie möglich auf dem Grundstück, wo er anfalle, gleichmäßig und an die Nachbargrundstücke angepasst einzubringen.

In Bezug auf den Bereich Boden teilte der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme mit, dass für die Maßnahme 18 A „Bodenverbesserung durch Oberbodenauftrag auf Ackerflächen“ eine bodenkundliche Baubegleitung vorgeschrieben sei (siehe Planunterlage 9.2, S. 60). Die Beauftragung erfolge nach Abschluss des PFV durch das Baureferat. Eine bodenkundliche Baubegleitung sei außerdem bei den Maßnahmen 11 V M und 12 M vorgesehen. Die bodenkundliche Baubegleitung werde darauf achten, dass das Oberbodenmaterial welches auf die Flst.Nr. 2170 und 2440 aufgebracht werden soll, die entsprechenden Boden- und Grünlandgrundzahlen aufweist, die < 60 seien. Zu dem Hinweis des LRA ADK, dass den Auffüllungen der Flst.Nr. 2121, 2122, 2123, 2124 und 2128/2 unter der Voraussetzung zugestimmt werde, dass der Oberboden auf dem Grundstück aufgebracht werde, auf dem er anfalle, teilte der Vorhabenträger mit, dass dies in den Planungen vorgesehen werde und die Unterlagen entsprechend ergänzt werden würden. Für die weitere Beschreibung der geplanten Maßnahmen werde auf die Ausführungsbeschreibung von Maßnahme 11 verwiesen. Zudem sei kein Auftrag von Unterboden vorgesehen. Außerdem werde ein grundstücksgetreuer Auftrag so weit wie möglich angestrebt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf das Landratsamt Alb-Donau-Kreis durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Es besteht daher kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Beschluss zu dieser Problematik.

7.1.2.7.3. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen Referate 55/56 3.14

Das Referat 55/56 (Gewässer und Boden) des Regierungspräsidiums Tübingen bestätigte in seiner Stellungnahme vom 02.08.2021 insbesondere, dass die Unterlagen zum Artenschutz ausführlich und die Maßnahmen in entsprechenden Maßnahmenblättern und Plänen fachlich hochwertig und detailliert hergeleitet worden seien. Es

werde die Einschätzung geteilt, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden würden und damit im Ergebnis keine Ausnahme erforderlich sei. Dennoch werde um Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise gebeten.

In Bezug auf die betroffenen Fledermäuse gab Referat 55/56 an, dass die geplanten Kastenangebote in Kombination mit der vorgesehenen Herausnahme einer Altbaumgruppe aus der forstlichen Nutzung die Wirksamkeit der Maßnahme verbessert werden würde. Daher solle die Herausnahme vorrangig mit entsprechendem zeitlichen Vorlauf vorangetrieben werden. Um die Prognosesicherheit für die Maßnahmen M3 (Leitpflanzungen von 14 Bäumen und Leiteinrichtungen als Querungshilfe für Fledermäuse) und M8 (Neupflanzung von Feldgehölzen mittlerer Standorte und Entwicklung von Niederhecken) zu erhöhen, sollten höhere Pflanzqualitäten gewählt oder die Vorlaufdauer der Pflanzmaßnahmen von 3 auf mind. 5 Jahre erhöht werden.

Hinsichtlich auf die betroffenen Zauneidechsen teilte Referat 55/56 mit, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen durchdacht, aber komplex seien. Sie müssten zwingend von einer ökologischen Baubegleitung engmaschig überwacht und einer Erfolgskontrolle unterzogen werden. Weiter sei noch darzustellen, dass der vorgesehene Maßnahmenumfang auch unter konservativen Annahmen ausreicht, um eine ggf. größere Population zu stützen.

Betreffend die Haselmäuse wies Referat 55/56 darauf hin, dass beide betroffenen Individuengemeinschaften lebensfähig erhalten werden müssten. Da keine funktionale Verbindung zwischen beiden Teilpopulationen bestünde, könnten Maßnahmen auf einer Seite auch nicht das eventuelle Aussterben der Population auf der anderen Seite ausgleichen, da diese nicht im räumlich-funktionalen Zusammenhang stünden. Weiter sei klarzustellen, dass auch im Falle eines Erlöschens der Populationen in den südlichen Sektoren die den beiden nördlichen Populationen zur Verfügung stehenden Flächen jeweils ausreichend dimensioniert seien und diese funktional an den Wald angebunden blieben, so dass kein Netto-Verlust in der Individuenzahl zu erwarten sei. Wie im Falle der Zauneidechse sei auch hier die eigentliche Populationsgröße nicht bekannt. Daher solle von konservativen Annahmen für die Bemessung des Maßnahmenumfangs ausgegangen werden. Die Haselmausnisthilfen „auf gemeindeeigenen Wald-/ Gehölzflächen im Gewann Filde östlich der Bahnlinie“ gem. Maßnahmenblatt 05 VCEF seien im Maßnahmenplan nach unserer Prüfung nicht aufzufinden und sollten nachgetragen werden. Auch sei davon auszugehen, dass

dieser Teil der Maßnahme im nordöstlichen Sektor läge; der südöstliche Sektor dürfte infolge der Fragmentierung nicht mehr populationsgeeignet sein.

In Hinsicht auf die betroffenen Spelz-Trespen machte Referat 55/56 deutlich, dass die streng geschützte Art hätte in der saP behandelt werden solle. Dem LBP sei zwar zu entnehmen, dass die Art nicht nachgewiesen worden sei. Die letzte Erfassung habe jedoch im Jahr 2016 stattgefunden und läge damit fünf Jahre zurück. Bis zur voraussichtlichen Genehmigung sei daher eine erneute Suche nach der vergleichsweise unsteten Art geboten, die gegenwärtig bereits durchgeführt werden würde.

Bezüglich der betroffenen Feldbrüter wies Referat 55/56 auf summative Wirkungen mit der Entwicklung des Vorranggebiets für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen Dornstadt/Beimerstetten hin. Nach dem Umweltbericht zum Regionalplan erwarte die artenschutzrechtliche Bewertung ein hohes Risiko aufgrund möglicher Auswirkungen auf Feldbrüter. Dies betreffe z.B. wertgebende, wenn auch nur besonders geschützte Arten wie Feldlerche, Schafstelze und Wachtel. Sollten sich dahingehend Verbotstatbestände bei den streng geschützten Arten abzeichnen, werde um erneute Beteiligung der Höheren Naturschutzbehörde gebeten.

Schließlich wies Referat 55/56 allgemein darauf hin, dass die Maßnahmen sowie die Bestellung, Aufgaben und Tätigkeit einer ökologischen Baubegleitung formell in die Planfeststellung aufzunehmen seien. Aufgrund der verbleibenden Prognoseunsicherheiten sei ein angemessenes Monitoring erforderlich und ggf. ein Risikomanagement zu entwickeln, das mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen sei.

Der Vorhabenträger führte in Bezug auf die die Fledermäuse betreffenden Hinweise aus, dass die Maßnahme mit der Waldeigentümerin (Stadt Ulm) abgestimmt sei. Die Altbaumgruppe sei bereits identifiziert und die betreffenden Bäume seien bereits, gemeinsam ausgezeichnet worden. Die Herausnahme der Bäume aus der forstlichen Nutzung sei damit faktisch bereits realisiert. Die Pflanzqualität für Maßnahme M 3 sei als Hochstamm, mindestens 3x verpflanzt, benannt (siehe Planunterlage 9.2, S. 13). Als Pflanzqualitäten für Maßnahme M 8 seien ebenfalls Hochstämme, mindestens 3x verpflanzt, benannt, sowie für die Niederhecken 3x verpflanzte Sträucher. Dabei handle es sich bereits um eine – für Pflanzungen im Außenbereich – hohe Pflanzqualität. Die höheren Pflanzqualitäten (ab 4x verpflanzt), die in Baumschulen durchaus auch angeboten werden, seien für die Verwendung bei repräsentativen Plätzen in Innenstädten oder für markante Einzelbaumpflanzungen vorgesehen. Bei Natur- und

Artenschutzrechtlich legitimierten Maßnahmen werde von größeren Bäumen dringend abgeraten, da der Anwuchs umso schwieriger sei, je größer die Bäume seien. Da die Pflanzungen erst nach Abschluss der Baumaßnahme realisiert werden könnten, sei eine vorgezogene Realisierung nicht möglich. Die Angaben zur Pflanzqualität bei den Hochstämmen werde in den Maßnahmenblättern noch durch die Angabe des Stammumfangs von mindestens 16-18 cm ergänzt. Darüber hinaus sei die Prognose-sicherheit, dass eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch die Maßnahme M 3 vermieden werde, bereits als hoch einzustufen, denn die Fledermäuse, die entlang der Bahntrasse flögen, könnten weiterhin der Bahnlinie folgen und die Straße in Anlehnung an die Brücke queren. Das Brückenbauwerk selbst stellt ein Leitelement dar, das den durch die neue Trasse hervorgerufenen Zerschneidungseffekt weitgehend kompensiert. Zur Minderung des Kollisionsrisikos, bis die neugepflanzten Gehölze die notwendige Höhe erreicht hätten, dienten weiterhin die temporären Leitzäune. Außerdem werde eine Erhöhung des Kollisionsrisikos durch weitest möglichen Erhalt größerer Bäume beidseits der Trasse gemindert.

In Bezug auf die die Zauneidechse betreffenden Hinweise führte der Vorhabenträger aus, dass eine Umweltbaubegleitung vorgesehen sei (siehe Planunterlage 9.2, S. 11). Da die Berechnung von Populationsgrößen der Zauneidechse nicht verlässlich möglich sei, stelle die Grundlage zur Ermittlung des Maßnahmenumfangs die betroffene Fortpflanzungs- und Ruhestätte dar und nicht die lokale Population (SCHNEEWEIS et al. 2014 sowie BLANKE & VÖLKL 2015). Hiernach müsse die Kompensationsfläche im Regelfall mindestens gleich groß oder größer sein als die vom Eingriff oder Vorhaben betroffene Fortpflanzungs- oder Ruhestätte. Im vorliegenden Fall werde so verfahren. Dem Verlust von 4.950 m² Fortpflanzungs- und Ruhestätten stünden zum Zeitpunkt des Eingriffs ausreichend funktionsfähige Ersatzhabitate im Umfang von 5.630 m² gegenüber.

Hinsichtlich der die Haselmaus betreffenden Hinweise führte der Vorhabenträger aus, dass in den Unterlagen ausführlich dargelegt werde, dass die den beiden nördlichen Populationen zur Verfügung stehenden Flächen ausreichend dimensioniert seien. Konkret sei als kurzfristiger Ersatz für den Entfall von Habitatqualität die Installation von 15 Haselmauskästen beidseits der Bahntrasse vorgesehen (siehe Planunterlage 9.2 S. 17 f.). Als langfristige wirksame Kompensation von essenziellen Nahrungsbiotopen sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus werde auf den

Flurstücken 2120, 2121 und 2049 im direkten Verbund mit der vorhandenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ein strauchreicher Gehölzbestand unter Verwendung von Nährgehölzen wie Haselnuss, Schlehe, Geißblatt, Efeu, Brombeere und Waldrebe entwickelt.“ (Planunterlage 9.2, S. 24). Da die Größe der Population nicht bekannt sei, werde, wie bei den Zauneidechsen, bei der Herleitung des Maßnahmenumfangs die beeinträchtigte Fläche der Fortpflanzungs- und Ruhestätte zugrunde gelegt. Diese belaufe sich im vorliegenden Fall insgesamt auf ca. 1 ha. Zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte werde auf einer Fläche von rund 1,45 ha naturnaher Laubwald und gestufte Waldränder als Lebensraum für die Haselmaus neu entwickelt (Maßnahme 7). Rund 1 ha würden hiervon mit einem zeitlichen Vorlauf von 3 Jahren westlich der Bahn gepflanzt. Hierin enthalten sei auch die Anbindung der Hecke auf dem westlichen Bahngrundstück an den benachbarten Waldbestand. Der Maßnahmenumfang sei daher grundsätzlich ausreichend dimensioniert unter der Annahme, dass die Bahnlinie zwischen der östlichen und westlichen Population zwar eine Barriere darstelle, diese jedoch für die Tiere durchlässig sei und so ein Verstoß gegen das Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG im Hinblick auf die lokale Population der Haselmaus vermieden werden könne. Bei erneuter Prüfung sei jedoch festgestellt worden, dass die räumliche Abgrenzung der lokalen Population laut BfN durch Offenland, Straßen sowie Waldwege und Fließgewässer erfolge, die so breit seien, dass sich über ihnen keine Astbrücken ausbilden könnten. Die zusätzlichen vorgezogenen Maßnahmen seien nun im Wald östlich der Bahnlinie im Bereich der Maßnahme 5 und hieran angrenzend konzipiert (Gemeindewald Flst. Nrn. 2250/1 und 2260, sowie DB-Grundstück Flst. Nr. 2049).

In Bezug auf die die Spelz-Trespe betreffenden Hinweise führte der Vorhabenträger aus, das 2021 erneute Begehungen durchgeführt worden seien. Die Spelz-Trespe konnte auch diesmal nicht nachgewiesen werden.

In Bezug auf die die Feldbrüter betreffenden Hinweise führte der Vorhabenträger aus, dass artenschutzrechtlich die betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu betrachten seien. Für die Straße sei dies geschehen. Für den Verlust würden CEF-Maßnahmen ergriffen werden, sodass sich keine Veränderungen am Angebot an Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergebe. Ein möglicherweise weiteres Projekt, wie das geplante Gewerbegebiet, müsse genauso für sich betrachtet werden und ggf. für Funktionserhalt sorgen. Dadurch könne es nicht zu einer Summation kommen. Die

zur Umgehungsstraße vorgesehenen CEF-Maßnahmen seien durch das geplante Gewerbegebiet in ihrer Funktion nicht gefährdet. Das geplante Gewerbegebiet sei nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

In Bezug auf die allgemeinen Hinweise führte der Vorhabenträger aus, dass die Ökologische Baubegleitung in Form der „Umweltbaubegleitung“, sowie gesondert der „Bodenkundlichen Baubegleitung“ berücksichtigt werde. Sie seien also bereits „formell“ Teil der Planfeststellungsunterlagen und werden somit als Auflage planfestgestellt. Ein angemessenes Monitoring erfolge im Rahmen der speziellen Pflege- und Funktionskontrolle, die explizit im Aufgabenumfang der Umweltbaubegleitung enthalten seien. Sollten die Ergebnisse des Monitorings eine vertiefende Betrachtung im Rahmen eines Risikomanagements indizieren, so sei dieses – in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde – von der Umweltbaubegleitung zu entwickeln.

Der Vorhabenträger sagt für den Fall zu, dass die Ergebnisse des Monitorings eine vertiefende Betrachtung im Rahmen eines Risikomanagements indizieren sollten, dieses in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde entwickelt werde (siehe Zusagen Ziffer 4.1).

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf das Referat 55/56 (Gewässer und Boden) des Regierungspräsidiums Tübingen durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Es besteht daher kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Beschluss zu dieser Problematik.

7.1.2.8. Kompensations-Verzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde

Im Hinblick auf § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) wird dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Straßenbauverwaltung, als Vorhabenträger und damit Verursacher der mit dem Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe mit einer Nebenbestimmung gemäß der Ziffer 5.2. auferlegt, jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer zu übermitteln.

Nach § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen; hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Um ihrer Überwachungsaufgabe nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, dem Vorhabenträger bereits mit diesem Beschluss mit einer Nebenbestimmung entsprechende Berichtspflichten aufzuerlegen. Außerdem dienen diese Berichtspflichten dazu, die Angaben zum Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO zu erhalten und in das Kompensationsverzeichnis aufnehmen zu können.

7.1.2.9. Ergebnis

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich dessen Ergänzung geeignet und erforderlich und insbesondere auch im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft und privater Grundstückseigentümer 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 vollständig zu kompensieren.

7.1.3. FFH-Vorprüfung

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Der Inhalt dieser Verträglichkeitsprüfung konzentriert sich darauf, ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt vorbehaltlich einer abweichenden Prüfung nach den Absätzen 3 und 4 unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Allerdings erübrigt sich eine Verträglichkeitsprüfung, wenn schon nach einer Vorprüfung erhebliche vorhabenbedingte Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets offensichtlich ausgeschlossen sind. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (s. BVerwG, Beschluss v. 13.08.2010 - 4 BN 6.10 -, NuR 2010, 797 m. w. N.).

Die Bestände östlich der Bahnlinie können dem FFH-Lebensraumtyp 9130 Waldmeister-Buchenwald zugeordnet werden. Baubedingte Beeinträchtigungen von Biototypen besonderer Bedeutung wie der Waldmeister-Buchen-Wald (FFH LRT 9130), Nadel- und Laubbaum-Bestände, sowie nach § 33 NatSchG geschützte Feldhecken können durch Beschränkung des Baufeldes durch einen Bauzaun (Maßnahme 10) gemindert werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist von einer Verträglichkeit des Vorhabens der Ortsumfahrung Beimerstetten mit den Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets auszugehen. § 34 Abs. 2 BNatSchG steht dem Vorhaben nicht entgegen.

7.1.4. Sonstige Schutzgebiete

7.1.4.1. Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete

Durch das Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen von Naturschutzgebieten zu erwarten. Im Einwirkungsbereich der beantragten Trasse befinden sich keine Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete.

7.1.4.2. Gesetzlich geschützte Biotope

Am nordwestlichen Waldrand, im Bereich der Querung der Bahnlinie, am Anschluss der Breitinger Straße und im Bereich des Keltelgrabens kommt es zum Verlust/ Teilverlust von nach § 33 NatSchG geschützten Feldhecken. Diese Biotopflächen unterfallen dem Schutz nach § 30 Absatz 2 Satz 1, Absatz 8 BNatSchG. i.V.m. § 30 Absatz 1 Nr. 6 LNatSchG. Durch das Vorhaben kommt es dennoch zu unvermeidbaren und nicht weiter minimierbaren bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen der oben aufgeführten Biotopfläche, die zu einem teilweisen oder völligen Verlust des jeweiligen Biotops führen, so dass hinsichtlich dieses Biotops jeweils der Verbotstatbestand nach § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG erfüllt ist. Dieser Verlust wird durch Neupflanzung von Feldhecken im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen. Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom

15.07.2021 ihr Einvernehmen ausgesprochen. Unter Ziffer 2.2. (Nebenentscheidungen) wird für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen die Zulassung von Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bestimmt.

7.1.4.3. Flächenhaftes Naturdenkmal

Flächenhafte Naturdenkmäler sind durch die geplante Ortsumfahrung Beimerstetten nicht betroffen.

7.1.5. Artenschutzrechtliche Prüfung

7.1.3.1. Allgemeines

§§ 44 und 45 BNatSchG beinhalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. Die artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände stehen neben dem Gebietsschutz nach §§ 33f. BNatSchG und neben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach §§ 14f. BNatSchG.

In § 44 Abs. 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Danach ist es verboten, - wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),

- wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG. Der hier relevante Wortlaut dieses Absatzes lautet: „Für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft [...] gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff ... betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs ... kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor.“

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011 - 9 A 12.10 -, Rn 119 ist hinsichtlich des in § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG angesprochenen Tötungsverbots zu beachten, dass Artikel 12 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) keine dem entsprechende Begrenzung des Tötungsverbots enthält. Anders als das deutsche Recht schränkt die unionsrechtliche Norm allerdings das Tötungsverbot auf absichtliche Tötungen ein. Absichtliches Handeln setzt den Nachweis voraus, dass der Handelnde die Tötung eines Exemplars einer geschützten Tierart gewollt oder zumindest in Kauf genommen hat (s. EuGH, Urteil vom 18.05.2006 - Rs. C-221-04 - Rn 71). Zu beachten ist nach dem o. g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Rn 117) auch, dass dann, wenn das Vorhaben in bestimmter Hinsicht zu Beeinträchtigungen führt, die den Vorgaben der Eingriffsregelung widersprechen, der Eingriff unzulässig ist mit der Folge, dass die Privilegierung nach den Regelungen in § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG verwehrt bleibt.

Unbeschadet dieser Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt es bei der Prüfung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei Planungen mit Eingriffen nach wie vor darauf an, ob die ökologische Funktionalität von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Darüber hinaus kommt beim Verbotstatbestand nach § 44 Abs.

1 Nr. 2 BNatSchG dem Merkmal der Erheblichkeit der Störung zentrale Bedeutung zu. Eine erhebliche Störung liegt nur dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebensraumsprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen. Anerkannt ist damit, dass insoweit nicht der Schutz jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers vorausgesetzt wird (siehe BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075.04), sondern es einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung bedarf, für die der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative einzuräumen ist (s. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05).

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften nach §§ 44 und 45 BNatSchG liegt die in Planunterlage 12.6 enthaltene spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 29.09.2023 zugrunde.

7.1.3.2. Methode der Bestandserfassung

Nach Beschlüssen des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.03.2008 - 9 VR 10.07 - (NuR 2008, 495) und vom 18.06.2007 - 9 VR 13.06 - (NuR 2008, 36) sowie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 - Rn 54 setzt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere nach § 44 BNatSchG, entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr 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. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst. Der individuumbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu

überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann die Planfeststellungsbehörde beurteilen, ob Verbotstatbestände erfüllt sind.

Die Untersuchungen zu den Vorkommen der rechtlich relevanten Arten erfolgten in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2019 und 2020. Für eine ausführliche Darstellung des methodischen Vorgehens bei der Erfassung und Auswertung der der saP zugrundeliegenden Daten wird auf den LBP (Planunterlage 19.1, Kap. 2.2.2) verwiesen. Die jeweilige Bestandserfassung wird als Grundlage der artenschutzfachlichen Beurteilung den vorgenannten Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gerecht. Zusammengefasst dargestellt wurde die Bestandserfassung danach im Wesentlichen wie folgt durchgeführt (für Einzelheiten wird auf den LBP (Planunterlage 19.1, Kap. 2.2.2) Bezug genommen):

Vögel

Die Erfassung der Vögel erfolgte im Wesentlichen nach der Methode der Revierkartierung (SÜDBECK et al. 2005) im Jahr 2014 bei reduziertem Behebungsaufwand an vier Terminen (25.03., 24.04., 23.05. und 10.06.2014) im gesamten Untersuchungsgebiet. 2016 wurden auf den nordwestlich des Untersuchungsgebiets gelegenen Ackerflächen, welche für vorgezogene funktionserhaltender Maßnahmen für die Feldlerche vorgesehen sind, ergänzende Untersuchungen durchgeführt. Für die Erfassung der Feldlerche erfolgten in Anlehnung an SÜDBECK et al. (2005) drei Begehungen (06.05., 27.05. und 24.06.2016). Im Jahr 2019 wurden die Vögel im gesamten Untersuchungsgebiet (Abb. 3), einschließlich der westlich angrenzenden Maßnahmenfläche für die Feldlerche, bei insgesamt acht Begehungen nochmals untersucht. Hiervon wurde das gesamte Untersuchungsgebiet zweimal bei Nacht unter Einsatz von Klangattrappen verhört. Im Februar 2020 erfolgte eine ergänzende Verhörung von Eulen. Mit Hilfe der Tageskarten wurden anschließend in Anlehnung an die Revierkartierungsmethode (SÜDBECK ET AL. 2005) die Revierzentren der erfassten Brutvogelarten festgelegt. Tabelle 1 zeigt die Behebungstermine der Jahre 2019/2020. Die Erfassung der Brutvögel und deren Verortung basiert zu Teilen auf akustischen Hinweisen. Teilweise werden auch bereits flügge und mobile Jungvögel erfasst. Daher sind die festgelegten und dargestellten Revierzentren mit einer gewis-

sen Ungenauigkeit zu betrachten und können von der eigentlichen Brutstätte abweichen. Ende März/Anfang April 2019 erfolgte im laubfreien Zustand außerdem eine Höhlen-/Horstkartierung. Sofern noch einsehbar, wurden diese Bäume bei jeder Vogelbegehung kontrolliert.

Fledermäuse

Die Bestandserfassung der Fledermäuse erfolgte im Mai und Juni 2014 für das gesamte Untersuchungsgebiet. Im Rahmen einer Übersichtsbegehung wurde eine Einschätzung der Eignung des Untersuchungsgebiets als Lebensraum für Fledermäuse vorgenommen. Potenzielle Quartiere wurden gezielt nach Hinweisen auf eine Nutzung durch Fledermäuse begutachtet. Bei der Quartiersuche wurden tagsüber am 13.06.2014 die Gehölze im Bereich der geplanten Trasse, ein Schuppen und ein Bahndurchlass eingehend untersucht. Hierbei wurde vor allem der Aspekt der Eignung als Quartier berücksichtigt. Die Bäume wurden mit einem Fernglas nach vorhandenen Höhlen, Stammanrissen und Spalten abgesucht. Vorhandene und zugängliche Baumhöhlen wurden mit Hilfe eines Endoskops auf anwesende Fledermäuse oder deren Spuren (Haare, Mumien, Kot) untersucht. Mit Hilfe eines Ultraschalldetektors wurde geprüft, ob Soziallaute anwesender Fledermäuse hörbar waren. Bei allen Transektbegehungen wurde speziell auf Fledermäuse geachtet, die möglicherweise von Quartieren abflogen bzw. diese in den Morgenstunden wieder aufsuchten. Es wurden drei Transektbegehungen (17.5., 13.6., 21.6.2014) durchgeführt, bei denen Ultraschalllaute der Fledermäuse mittels Fledermausdetektoren hörbar gemacht und aufgezeichnet wurden. Der Transektverlauf folgte dem geplanten Trassenverlauf in einem Korridor von ca. 50 m beidseitig der Achse. Ungefähr 20 % der Transektzeit wurde in der Umgebung des Trassenkorridors bis zu einer Entfernung von ca. 500 Metern verbracht, um Hinweise zur Fledermausaktivität in der Umgebung zu erhalten und um eine Einschätzung der lokalen Population zu ermöglichen. Ergänzt wurden diese Untersuchungen durch automatische Lautaufzeichnungen über einen Zeitraum von insgesamt 8 Nächten (13.6.-21.6.2014) um längerfristige Daten zur Raumnutzung im Bereich der höchsten Fledermausaktivität zu erhalten. Dabei wurden alle Ultraschalllaute, die eine gewisse Intensitätsschwelle überschritten, digital aufgezeichnet und abgespeichert. Alle erfassten Daten wurden mit speziellen Computerprogrammen ausgewertet. Die Standorte der automatischen Lautaufzeichnungen sind Abbildung 6 zu entnehmen. Im Jahr 2019 wurde eine Aktualisierung der erhobenen Daten mit Schwerpunkt der für Fledermäuse kritischen Bereiche im Querungsbereich

der Bahnlinie Stuttgart-Ulm durchgeführt. Die im Mai und Juni 2014 erhobenen Daten wurden im Jahr 2019 durch Begehungen am 26.05.2019, 08.06.2019, 29.06.2019 und 17.07.2019 ergänzt. An diesen vier Tagen wurde das im Jahr 2014 gefundene Quartier der Zwergfledermaus in einem Schuppengebäude kontrolliert, nach Quartieren in der Umgebung gesucht und das Flugverhalten der aus Beimerstetten anfliegenden Fledermäuse im geplanten Trassenverlauf geprüft. Im Anschluss wurden Detektorbegehungen im weiteren Trassenverlauf durchgeführt. Bei den Begehungen wurden Lautaufnahmen jagender Fledermäuse erstellt.

Bei der Quartiersuche 2019 wurde jeweils tagsüber das 2014 gefundene Schuppenquartier kontrolliert und mit Hilfe eines Ultraschalldetektors geprüft, ob Soziallaute anwesender Fledermäuse hörbar waren. Des Weiteren wurde nach Spuren anwesender Tiere gesucht. Der Baumbestand wurde mit einem Fernglas nach möglichen Quartieren abgesucht und die gefundenen potentiellen Quartiere soweit möglich endoskopisch begutachtet. Bei allen Transektbegehungen wurde speziell auf Fledermäuse geachtet, die möglicherweise von Quartieren abflogen bzw. diese in den Morgenstunden wieder aufsuchten. Bei den Transektbegehungen 2019 wurden Echoortungslaute von jagenden und vorbeifliegenden Fledermäusen mit einem Fledermausdetektor hörbar gemacht, digital aufgezeichnet und mit Hilfe eines speziellen Computerprogramms ausgewertet. Zusammen mit weiteren Daten aus Sichtbeobachtungen bzw. dem Flugverhalten und dem Vergleich der aufgezeichneten Rufe mit Lauten aus einer umfangreichen Referenz-Datenbank, die alle europäischen Fledermausarten umfasst, ist in gewissen Grenzen eine Artzuordnung möglich. Alle erstellten Lautaufzeichnungen wurden archiviert.

Holzkäfer

Untersucht wurden von der geplanten Westumgehung betroffene Altholzbestände. Das Untersuchungsgebiet wurde an zwei Terminen aufgesucht. Am 16.04.2015 erfolgte eine Übersichtsbegehung mit einer anschließenden Artenerfassung. Eine weitere, umfangreiche Artenerfassung wurde am 16.06.2015 durchgeführt. Der Schwerpunkt der Untersuchungen lag auf der FFH-Art Eremit/Juchtenkäfer (*Osmoderma eremita*) und weiteren Arten, die sich in Baumhöhlen entwickeln. Hierzu wurden Mitte April alle Altbäume auf größere Höhlenbildungen hin begutachtet, im Wipfelbereich mit Hilfe eines Fernglases. Am Stammfuß von mehreren Buchen mit Höhlenbildung

wurde die Streu auf typische Kotpellets und Käferfragmente hin durchgesiebt. Die erreichbaren Höhlen wurden hinsichtlich ihrer Tiefe und dem Vorhandensein von Mulmmaterial sondiert und bewertet. Außerdem wurde an beiden Terminen eine allgemeine Artenerfassung über verschiedene Handfangmethoden (Klopfproben an Morschholz, Netzfänge auf Blüten, Gesiebe), die Suche nach Larven, Puppen und Käfern im Holz und unter Rinden sowie die Suche nach arttypischen Fraßbildern durchgeführt.

Haselmaus

Am 17.07.2014 wurden 20 Niströhren in der Strauchschicht geeigneter Habitats im Untersuchungsgebiet installiert und bis Ende September mehrfach kontrolliert (24.07., 22.08., 10.09., 26.09.2014). Zum Nachweis der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) wurden am 09.05.2019 in geeigneten Habitats, die im Umfeld der geplanten Trasse liegen, insgesamt 35 Haselmaus-Tubes angebracht (siehe Abb. 9). Die Tubes wurden an Gebüsch und Sträuchern befestigt und weisen untereinander einen Abstand von ca. 20 m auf. Die genaue Lage jeder Röhre wurde mit einem GPS-Gerät erfasst. Eine Kontrolle der einzelnen Röhren auf Besiedelung wurde am 24.06.2019, 21.08.2019 und 15.10.2019 sowie bei der Abnahme aller Tubes am 11.12.2019 durchgeführt. Als qualitativer Nachweis der Haselmaus wird deren Sichtbeobachtung oder der Fund eines Haselmausnestes in einer Tube gewertet.

Reptilien

Zur Untersuchung des Vorkommens von Reptilien im Untersuchungsgebiet, insbesondere der Zauneidechse, wurden in den Jahren 2014 und 2015 insgesamt 6 Begehungen entlang der geplanten Straßentrasse (4 Termine zwischen März und Juni 2014) und an 2 Terminen entlang des geplanten Radweges (August und September 2015) durchgeführt.

Nachweise erfolgten insbesondere über Sichtbeobachtungen. Die relevanten Strukturen wurden langsam (ca. 500 m/h) abgelaufen und anwesende bzw. flüchtende Tiere in eine Karte eingetragen. Im Unterschied zu den Erhebungen von 2014/2015 wurde bei den aktuellen Untersuchungen im Jahr 2019 die gesamte Bahnstrecke im Untersuchungsgebiet abgesucht. Im Jahr 2014/2015 beschränkten sich die Untersuchungen auf das engere Umfeld der geplanten Straßentrasse. Zur Erfassung der

Reptilien im Jahr 2019 wurde an 5 Terminen zwischen April und August das Untersuchungsgebiet entlang der Bahn und der L 1239 begangen und nach sich sonnenden Tieren abgesucht. Die Fundorte wurden punktgenau in luftbildgestützte Tageskarten (M. 1:5 000) eingetragen. Bei allen Begehungen herrschte günstiges Reptilienwetter mit Ausnahme am 31.05.2019. Diese Begehung musste wegen kühler Witterung mit auffrischem Wind abgebrochen werden. Das Teilgebiet entlang der Straße nach Breitingen konnte aufgrund von Bauarbeiten nicht ordnungsgemäß bearbeitet werden.

Sonstige Arten/Artgruppen

Es wurden keine systematischen Untersuchungen sonstiger Arten/Artgruppen durchgeführt. Die Erfassung erfolgte über Beibeobachtungen im Rahmen der Untersuchungen zu anderen Arten bzw. Artengruppen.

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

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

7.1.3.3. Prüfung der einzelnen Verbotsbestände nach § 44 Absatz 1 BNatSchG

7.1.3.3.1. Allgemeines

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen mit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) (Planunterlage 19.3.1) in Verbindung mit dem Landschaftspflegerischem Begleitplan sowie der oben beschriebenen Bestandserhebung in ausrei-

chendem Umfang die für die artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlichen artenschutzfachlichen Erkenntnisse vor. Diese Datenerhebung ist geeignet, den Artenbestand im von dem Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten betroffenen Bereich hinreichend zutreffend zu beschreiben.

Vorab ist festzuhalten, dass in der AB im Untersuchungsraum keine Vorkommen streng oder besonders geschützter Pflanzenarten festgestellt wurden. Daher ist eine Prüfung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG nicht erforderlich. Ferner ist festzuhalten, dass es sich bei den mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen Eingriffen um Eingriffe handelt, die im Sinne von § 15 BNatSchG zulässig sind. Dann aber liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines solchen Eingriffs ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor, wenn andere besonders geschützte Arten betroffen sind, die nicht europäische Vogelarten, in den Anhängen IV Buchstabe a oder IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführte Arten sind. Dies bedeutet, dass eine Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG in Bezug auf die vorgenannten anderen besonders geschützten Arten nicht veranlasst ist.

7.1.3.3.2. Prüfung der Verbotstatbestände zu einzelnen Arten

7.1.3.3.2.1. Europäische Vogelarten

Waldlaubsänger

2014 wurden zwei Reviere des Waldlaubsängers in dem Eichen-Sekundärwald nordwestlich von Beimerstetten festgestellt (Abb. 1). Das Vorkommen konnte 2019 nicht bestätigt werden und wird daher als unregelmäßig eingestuft. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Art in manchen Jahren dort noch brütet. Die negative Entwicklung ist durch die anhaltenden starken Bestands- und Arealverluste des Waldlaubsängers in ganz Baden-Württemberg zu erklären.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Der besiedelte Waldbestand liegt außerhalb des Baufeldes. Eine anlage- oder baubedingte Zerstörung bzw. Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte ist nicht zu erwarten. Dasselbe gilt für betriebsbedingte, dauerhaft wirksame teilweise Entwertungen durch Verkehrslärm¹, da die festgestellten Revierzentren außerhalb des artspezifischen Wirkberei-

ches der Planung liegen (vgl. Abb. 1). Der Waldlaubsänger weist eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Straßenverkehrslärm auf. Bei der erwarteten Kfz-Menge von < 10.000 Kfz/24h wird eine Abnahme der Habitataignung um 20 Prozent vom Fahrbahnrand bis zu einer Entfernung von 100 m angenommen. Darüber hinaus ist keine negative Auswirkung zu erwarten (GARNIEL et al. 2010). Der besiedelte Waldbestand liegt vollständig außerhalb der 100 m breiten Wirkzone. Die ermittelten Revierzentren weisen einen Abstand von 200 bis 300 m zur Trasse auf. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist nicht betroffen. Der besiedelte Waldbestand liegt außerhalb des Baufeldes. Anlage-, bau- oder betriebsbedingte Individuenverluste sind nicht zu erwarten.

Auch das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht betroffen. Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Bluthänfling

2019 wurden zwei Reviere des Bluthänflings festgestellt. Ein Revier lag am nördlichen Ortsrand Beimerstettens, ein weiteres wurde an der Bahnlinie festgestellt

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Die Reviere des Bluthänflings liegen außerhalb des Baufeldes. Eine anlage- oder baubedingte Zerstörung bzw. Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte ist nicht zu erwarten. Dasselbe gilt für betriebsbedingte¹, dauerhaft wirksame teilweise Entwertungen durch Verkehrslärm, da die festgestellten Revierzentren außerhalb des artspezifischen Wirkungsbereiches der Planung liegen. Der Bluthänfling weist eine schwache Empfindlichkeit gegenüber Straßenverkehrslärm auf. Bei der erwarteten Kfz-Menge von < 10.000 Kfz/24h wird eine Abnahme der Habitataignung um 20 Prozent vom Fahrbahnrand bis zu einer Entfernung von 100 m angenommen. Darüber hinaus ist keine negative Auswirkung zu erwarten. Die ermittelten Revierzentren weisen einen Abstand von 150 bis 210 m zur Trasse auf. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Anlage-, bau- oder betriebsbedingte Individuenverluste durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Feldlerche

Die offenen Ackerflächen im Untersuchungsgebiet sind von der Feldlerche stetig, aber mit einer geringen Revierdichte besiedelt. Siedlungsdichte und Lage der Revierzentren variieren zwischen den Jahren, wie der Vergleich der Kartierergebnisse aus den Jahren 2014, 2016 und 2019 zeigt. Die Revierdichte liegt zwischen 1,1 und 1,3 Brutpaaren pro 10 ha. Als Fortpflanzungs- und Ruhestätte sind die gesamten offenen Ackerflächen mit ausreichendem Abstand zu starken Sichtkulissen wie Wald- und Siedlungsrand zu betrachten

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Durch den Bau der Umgehungsstraße kommt es zu einer Abnahme der Habitateignung von Ackerfläche, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte von der Feldlerche genutzt werden. Die Versiegelung offener Ackerfläche sowie die Kulissenwirkung im näheren Umfeld von Gehölzpflanzungen entlang der Straße führen zu einer vollständigen anlagebedingten Entwertung als Brutgebiet. Die Beanspruchung als Baufeld führt zu einer baubedingten vollständigen Entwertung, die auf die Dauer der Bauzeit beschränkt ist. Zusätzlich entsteht betriebsbedingt eine dauerhaft wirksame teilweise Entwertung durch die Straße¹. Bei der erwarteten Kfz-Menge von < 10.000 Kfz/24h liegt die Abnahme der Habitateignung bei 20 Prozent vom Fahrbahnrand bis zu einer Entfernung von 100 m und bei 10 Prozent in einer Entfernung von 100 m bis 300 m (GARNIEL et al. 2010), wobei Vorbelastungen durch bereits bestehende Straßen berücksichtigt werden. In der Summe ergibt sich durch diese Wirkungen in beiden Untersuchungsperioden ein anlagebedingter, dauerhafter Verlust von aufgerundet 1 Brutpaar. Dieser setzt sich 2019 zusammen aus einer Abnahme der Habitateignung für 1 Brutpaar, das seinen Reviermittelpunkt im Bereich mit 20 Prozent Habitatminderung hat (2014: 1 Brutpaar) und 2 Brutpaaren mit Reviermittelpunkt im Bereich mit 10 Prozent Habitatminderung

(2014: 1 Brutpaar). Hinzu kommt ein baubedingter temporärer Verlust von 1 Brutpaar durch die Lage eines Revierzentrums innerhalb des Baufeldes.

Zur Vermeidung des Verstoßes gegen das Beschädigungsverbot müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergriffen werden (Für weitere Angaben hierzu siehe Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP), Planunterlage 19.3.1., S. 11). Es ist davon auszugehen, dass die Eignung von Brachstreifen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme als sehr hoch zu bewertet werden kann, da die Maßnahme eine kurze Entwicklungsdauer aufweist und mehrere Wirksamkeitsbelege vorliegen. Die Funktionsfähigkeit der Maßnahme ist gegeben, sobald die Flächen angelegt sind. Die fachlich korrekte Umsetzung der Maßnahme im Gelände ist zu überprüfen.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Während der Brutzeit kann die Baufeldfreimachung zur Schädigung von Jungtieren oder Eiern und damit zu Verstößen gegen das Tötungsverbot führen. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot muss die Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. zwischen Anfang Oktober und Ende Februar oder unmittelbar nach der Ernte erfolgen (Maßnahme 1).

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Vogelarten der offenen Feldflur

In dieser Gilde sind Arten zusammengefasst, die ihren Verbreitungsschwerpunkt in großflächigen, strukturarmen Ackerlandschaften haben. Die Nistplätze liegen am Boden in der krautigen Vegetation, hoch aufragende Strukturen (Sichtkulissen) werden gemieden. 2019 wurde ein Revier der Wachtel an der südlichen Grenze des Untersuchungsraumes festgestellt. Die Vorkommen der Schafstelze lagen 2016 nördlich, 2019 südlich der K 7403. In beiden Jahren wurden 3 Reviere festgestellt.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Eine anlage- oder baubedingte Zerstörung bzw. Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu erwarten. Dasselbe gilt für betriebsbedingte, dauerhaft wirksame¹ teilweise Entwertungen von Biotopstrukturen, die von den Arten Schafstelze und Wachtel als Fortpflanzungs- und Ruhestätte genutzt werden, da die festgestellten Revierzentren außerhalb des jeweiligen artspezifischen Wirkungsbereiches der Planung liegen. Dieser liegt bei der erwarteten Kfz-Menge < 10.000 Kfz/24h für die Schafstelze bei einer Entfernung von bis zu 100 m und für die Wachtel bei einer Entfernung von bis zu 50 m vom Fahrbahnrand. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Anlage-, bau- oder betriebsbedingte Individuenverluste durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Vogelarten der halboffenen Feldflur

Hierunter sind die Arten zusammengefasst, die halboffene, mehr oder weniger kleingliedrige und strukturreiche Acker-Grünland-Komplexe mit Hecken, Baumreihen und Feldgehölzen besiedeln. Die Vorkommen von Goldammer (10 Reviere), Feldsperling (4 Reviere) und Klappergrasmücke (2 Reviere) befinden sich überwiegend entlang der Bahntrasse, entlang des Keltelgrabens sowie zwischen Wald- und Siedlungsrand nördlich Beimerstettens. Der Neuntöter wurde 2016 am Keltelgraben, der Star 2014 in dem Streuobstbestand südlich Beimerstettens östlich der Bahnlinie festgestellt.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Es wurden keine Revierzentren innerhalb des Baufeldes festgestellt. Eine anlage- oder baubedingte Zerstörung bzw. Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu erwarten. Das Revierzentrum der Klappergrasmücke liegt aufgrund der die Baufeldbeschränkung knapp außerhalb des Baufeldes. Durch den Bau der Umgehungsstraße kommt es aber zu einer betriebsbedingten, dauerhaft wirksamen teilweisen Entwertung von Bi-

otopstrukturen¹, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte genutzt werden. Bei der erwarteten Kfz-Menge von < 10.000 Kfz/24h liegt die Abnahme der Habitataignung für die wertgebenden Arten Klappergrasmücke, Goldammer, Feldsperling und Star bei 20 Prozent für Reviere, die in einer Entfernung von bis zu 100 m vom Fahrbahnrand liegen. Für Goldammer (2 betroffene Reviere), Klappergrasmücke (1 betroffenes Revier) und Feldsperling (1 betroffenes Revier) ergibt sich dadurch aufgerundet der rechnerische Verlust eines Brutpaares. Die Vorkommen von Neuntöter und Star liegen außerhalb des Wirkraumes des Planvorhabens.

Die Goldammer ist Charaktervogel der halboffenen bis offenen Kulturlandschaft und besiedelt v.a. die trockenen Bereiche mit struktur- und abwechslungsreichen Elementen, z.B. Bahndämme, Hecken- und Gebüschgebiete und Gärten in Ortsrandlage. Exponierte Stellen sind als Singwarten von besonderer Bedeutung (HÖLZINGER 1997). Die Kartiererergebnisse aus den verschiedenen Untersuchungsjahren zeigen, dass die Revierzentren der Goldammer im Untersuchungsgebiet variieren. Aus der festgestellten räumlichen Verteilung lässt sich ableiten, dass ausreichend geeignete Brutplätze für die 2 betroffenen Reviere außerhalb des Wirkraums des Planvorhabens, d.h. in einer Entfernung von mehr als 100 m vom Fahrbahnrand, vorhanden sind. Für das betroffene Revier am Keltelgraben ist eine Verlagerung nach Westen möglich, wo in den Jahren 2014 und 2016 Revierzentren lagen, die 2019 nicht besetzt waren; für das betroffene Revier nördliche Beimerstettens ist eine Verlagerung nach Norden an den Waldrand möglich, wo nur im Jahr 2014, aber nicht im Jahr 2019 ein Brutpaar festgestellt wurde. Die Beeinträchtigung ist somit nicht als verbotsrelevant im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG einzustufen, da die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.

Die Klappergrasmücke besiedelt halboffenes bis fast ganz offenes Gelände mit Feldgehölzen, Buschgruppen und Jungwuchs, sowie allgemein die Übergangszonen von Grün- und Ödland zu Busch- und Gehölzrändern. Die dauerhafte betriebsbedingte Entwertung des Reviers nördlich von Beimerstetten durch das Planvorhaben führt zu einem Verstoß gegen das Beschädigungsverbot. Zur Vermeidung dieses Verstoßes müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergriffen werden. Eine geeignete Maßnahme ist die Entwicklung einer gestuften Übergangszone von

Grünland zum Waldrand (Maßnahmen 7 und 14.1). Wichtig ist, dass in den Anpflanzungen ausreichend Schlehe und Liguster als bevorzugte Brutgehölze der Klappergrasmücke enthalten sind.

Der Feldsperling ist als Höhlenbrüter auf das Vorhandensein von Bruthöhlen in geeigneten Habitaten angewiesen. Die dauerhafte betriebsbedingte Entwertung des Reviers nördlich von Beimerstetten durch das Planvorhaben führt zu einem Verstoß gegen das Beschädigungsverbot. Zur Vermeidung dieses Verstoßes müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergriffen werden. Eine geeignete Maßnahme ist das Ausbringen von Nisthilfen (3 Stück, in den Gehölzen entlang des Kettelgrabens außerhalb des Wirkraumes des Planvorhabens, d. h. in einer Entfernung von mehr als 100 m vom Fahrbahnrand (Maßnahme 15).

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Während der Brutzeit können alle Eingriffe in Gehölz- und Saumstrukturen zur Schädigung von Jungtieren oder Eiern und damit zu Verstößen gegen das Tötungsverbot führen. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot müssen Eingriffe in die Gehölz- und Saumstrukturen außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt werden. Erfolgt der Baubeginn nicht unmittelbar im Frühjahr nach der Baufeldfreimachung, sind die Gehölze und Saumstrukturen kurz zu halten, damit sich bis zum Baubeginn keine neuen Habitate entwickeln können (Maßnahme 1).

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Vogelarten des Waldes

Als europäische Vogelarten sind alle festgestellten Arten der Gilde nach BNatSchG besonders geschützt. Von hervorgehobener artenschutzrechtlicher Relevanz sind Mittelspecht (*Dendrocopos medius*, */*/I)4, Schwarzspecht (*Dryocopus martius*, */*/I), Sperlingskauz (*Glaucidium passerinum*, */*/I), und Weidenmeise (*Parus montanus*, V*/-). Weitere Arten: Fichtenkreuzschnabel, Haubenmeise, Kernbeißer, Misteldrossel, Tannenmeise, Waldbaumläufer, Wintergoldhähnchen. Wertgebende Vogelarten

des Waldes wurden in dem Waldgebiet nördlich Beimerstettens festgestellt. Der Sperlingskauz (2 Reviere) brütet in Nadelholzbeständen östlich der Bahnlinie, der Mittelspecht (1 Revier) im Eichen-Sekundärwald westlich der Bahnlinie. Schwarzspecht (2 Reviere) und Weidenmeise (5 Reviere) siedeln auf beiden Seiten der Bahnlinie

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Das Vorhaben führt zu einem anlagebedingten Verlust von Gehölzen nördlich Beimerstettens, wo die Trasse durch den Wald verläuft. Davon betroffen ist ein Revier der Weidenmeise. Die Weidenmeise brütet in allen denkbaren Waldtypen bis hin zum relativ offenen Weidengebüsch. Die einzige erkennbare Bedingung ist das Vorhandensein morscher Baumstämme mit mindestens 7 cm Durchmesser zur Anlage der Nisthöhle, die die Weidenmeise selbst hackt, ausnahmsweise werden auch künstliche Nisthilfen angenommen. Die dauerhafte betriebsbedingte Entwertung des Reviers nördlich von Beimerstetten durch das Planvorhaben führt zu einem Verstoß gegen das Beschädigungsverbot. Zur Vermeidung dieses Verstoßes müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergriffen werden. Eine geeignete Maßnahme ist die Ausgestaltung des neu zu entwickelnden Waldes (Maßnahme 7) als Bruthabitat der Weidenmeise. Hierzu sind Birken und Weiden als bevorzugte Bruthölzer der Art in die Anpflanzung zu integrieren. Es ist davon auszugehen, dass sich an diesem im Laufe der Zeit ein ausreichendes Angebot an Habitatbäumen entwickelt. Für die Übergangszeit ist das Ausbringen von Nisthilfen (3 Stück) in dem Waldbestand westlich der Bahn in räumlicher Nähe zu dem betroffenen Revierzentrum vorzusehen (Maßnahme 15). Betriebsbedingte, dauerhaft wirksame teilweise Entwertungen von Waldbereichen, die von den Arten Sperlingskauz, Schwarzspecht, Mittelspecht und Weidenmeise als Fortpflanzungs- und Ruhestätte genutzt werden sind nicht zu erwarten, da die festgestellten Revierzentren außerhalb des jeweiligen artspezifischen Wirkungsbereiches der Planung liegen. Dieser liegt bei der erwarteten Kfz-Menge < 10.000 Kfz/24h bei einer Entfernung von bis zu 100 m vom Fahrbahnrand.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Während der Brutzeit können alle Eingriffe in Gehölze zur Schädigung von Jungtieren oder Eiern und damit zu Verstößen gegen das Tötungsverbot führen. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot müssen Eingriffe in die Gehölzbestände außerhalb der Vogelbrutzeit,

d.h. zwischen Anfang November und Ende Februar durchgeführt werden. (Maßnahme 1). Findet der Baubeginn nicht unmittelbar im Frühjahr nach der Baufeldfreimachung statt, sind die Gehölze und Saumstrukturen kurz zu halten, damit sich bis zum Baubeginn keine neuen Habitate entwickeln können (Maßnahme 1).

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Gebäudebrüter

In dieser Gilde werden Arten zusammengefasst, die ihre Nester i.d.R. an bzw. in Gebäuden bauen und daher eine enge Bindung an menschliche Siedlungsstrukturen aufweisen. Mindestens 4 Paare der Rauchschnalbe wurden 2014 in einem Stallgebäude des Aussiedlerhofes südlich der L 1239 festgestellt. Der Haussperling nistet in beiden Untersuchungszeiträumen am Gebäude des Bahnhofs Beimerstetten.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Rauchschnalbe und Haussperling liegen außerhalb des Baufeldes. Eine anlage- oder baubedingte Zerstörung bzw. Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu erwarten. Dasselbe gilt für betriebsbedingte, dauerhaft wirksame teilweise Entwertungen von Biotopstrukturen¹, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte genutzt werden (Abb. 7). Rauchschnalbe und Haussperling zeigen keine Empfindlichkeit gegenüber Straßenlärm am Brutplatz. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Anlage-, bau- oder betriebsbedingte Individuenverluste durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Häufige Gehölzbrüter

Zur Gilde der häufigen Gehölzbrüter Baden-Württembergs gehören alle nicht in den Roten Listen (BW und D inkl. Vorwarnliste) geführten, häufigen bis sehr häufigen Gehölzbrüter mit landesweiter Verbreitung, die eine hohe Stetigkeit in verschiedenen Lebensräumen aufweisen soweit diese anteilmäßigen Gehölze enthalten. Häufige Gehölzbrüter wurden in den Waldbereichen, in der Feldflur und am Siedlungsrand Beimerstettens festgestellt.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Das Entfernen von Gehölzen, die ausschließlich häufigen Gehölzbrütern als Fortpflanzungs- und Ruhestätte dienen, ist grundsätzlich nicht als verbotsrelevant im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG einzustufen. Die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 ist weiterhin erfüllt, weil eine zeitlich vorgezogene Entwicklung auf Landschaftsebene in den letzten Jahren stetig zu einem steigenden Gehölzbestand geführt hat. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Während der Brutzeit können alle Eingriffe in Gehölze zur Schädigung von Jungtieren oder Eiern und damit zu Verstößen gegen das Tötungsverbot führen. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot müssen Eingriffe in die Gehölzbestände außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt werden. Findet der Baubeginn nicht unmittelbar im Frühjahr nach der Baufeldfreimachung statt, sind die Gehölze und Saumstrukturen kurz zu halten, damit sich bis zum Baubeginn keine neuen Habitate entwickeln können (Maßnahme 1).

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Erhebliche Störungen, die zu einer temporären Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen, können ausgeschlossen werden, da keine Rückwirkungen auf die lokale Population zu erwarten sind. Dauerhaft wirksame Störungen werden dem Beschädigungsverbot zugerechnet. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

7.1.3.3.2.2. Arten der FFH-Richtlinie Anhang IV

Fledermausarten der Siedlungs- und Waldränder

In dieser Gilde werden typische Arten für landwirtschaftlich geprägte Bereiche in Siedlungs- und Waldrandnähe zusammengefasst. An einem landwirtschaftlichen Gebäude und einem nahegelegenen Lagergebäude nördlich von Beimerstetten wurde

eine Wochenstube der Zwergfledermaus mit bis zu 37 Tieren festgestellt, im Bahndurchlass konnte eine Sommerquartiernutzung durch eine einzelne Zwergfledermaus festgestellt werden. 17 Bäume wurden als potenzielle Baumquartiere für Fledermäuse eingestuft, in einem davon (Buche am Waldrand) konnte ein Balzquartier der Zwergfledermaus nachgewiesen werden. Besetzte Baumquartiere anderer Arten wurden nicht gefunden, sind aber in den Waldrandbereichen v. a. westlich der Bahnlinie denkbar (Fransenfledermaus, Braunes Langohr). Die Zwergfledermaus wurde flächendeckend, mit größter Dichte an den Waldsäumen erfasst. Die Breitflügelfledermaus wurde weit verbreitet, mit höchster Dichte über Wiesenflächen am Waldrand im nördlichen Bereich des Untersuchungsraumes festgestellt. Nachweise von Bartfledermaus, Fransenfledermaus und Braunem Langohr erfolgten überwiegend an den Waldrändern. Vom Abendsegler wurden vor allem hohe Überflüge verzeichnet. Regelmäßige Querungen von Fledermäusen erfolgten vor allem von den Wochenstubenquartieren der Zwergfledermaus zum Waldrand und zur Bahnlinie, entlang der Waldsäume und der Bahnlinie, aber auch entlang des Kettelgrabens Die bahnparallele Flugstraße wurde auch von Bart- und Breitflügelfledermäusen genutzt.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Die beiden festgestellten Wochenstubenquartiere und das Einzelquartier der Zwergfledermaus nördlich bzw. westlich Beimerstettens bleiben erhalten. Der anlagebedingte Verlust des Balzquartiers der Zwergfledermaus in einer Buche und von weiteren 7 potenziellen Baumquartieren in Waldbeständen, die innerhalb des Baufeldes liegen und im Zuge der Planung gerodet werden und potenziell als Sommer- und Übergangsquartiere für Zwerg- und Fransenfledermaus sowie das Braune Langohr geeignet sind, führt zu einem Verstoß gegen das Beschädigungsverbot. 3 potenzielle Baumquartiere für Fledermäuse können durch eine Baufeldbegrenzung (Maßnahme 10) erhalten werden. Zur Vermeidung des Verstoßes gegen das Beschädigungsverbot müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergriffen werden. Um den Quartierverlust kurzfristig zu kompensieren, werden vor Durchführung der Fällarbeiten 20 künstliche Ersatzquartiere (Fledermausflach- und Rundkästen) im angrenzenden Eichen-Sekundärwald angebracht. Als mittel- bis langfristig wirksame Maßnahme wird in demselben Waldbestand das natürliche Quartierangebot erhöht. Dazu wird zusätzlich zu den Anforderungen aus dem Alt- und Totholzkonzept eine Altbaumgruppe (10 Bäume) entwickelt und aus der forstwirtschaftlichen Nutzung genommen (Maßnahme

6). In der Literatur gibt es keine begründeten Mengenangaben bezüglich der Anzahl anzubringender Kästen bzw. Erhöhung des natürlichen Quartierangebotes (MKULNV NRW 2013). In Anlehnung an den Orientierungswert im Leitfaden der MKULNV (2013) von 5 – 10 Kästen pro entfallendem Quartier werden im vorliegenden Fall 4 künstliche Quartierhilfen für jeden entfallenden Baum angesetzt und je 2 Bäume dauerhaft aus der Nutzung genommen. Die Anzahl der anzubringenden Kästen liegt aufgrund gutachterlicher Einschätzung unter dem oben genannten Orientierungswert, da es sich bei 4 der 5 entfallenden Bäume nicht um nachgewiesene, sondern um potenzielle Quartierbäume handelt. Die Anzahl von 2 Altbäumen pro Baumverlust geht von der gutachterlichen Annahme aus, dass sich mehrere Höhlen in einem aus der Nutzung genommenen Baum entwickeln können.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): In allen Bereichen, in denen Transferstrecken von der Straße geschnitten werden, kann es zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos und damit zu Verstößen gegen das Tötungsverbot kommen. Zwischen den Wochenstubenquartieren und dem Waldrand sowie entlang des Keltelgrabens sind Flugrouten von Zwergfledermäusen betroffen, die Bahnunterführung Keltelgraben nutzt auch die Breitflügelfledermaus als Transferverbindung. Auf dem Flugweg entlang der Bahntrasse sind Zwergfledermäuse, Kleine Bartfledermäuse und Breitflügelfledermäuse betroffen. Dabei unterscheiden sich die Flugwege entsprechend der artspezifischen Ansprüche. Die kleine Bartfledermaus folgt als strukturgebunden fliegende Art direkt den Vegetationskanten bis in die Höhe der Gehölzkronen. Lücken in den Vegetationszügen werden bei weitgehendem Kronenschluss entweder im Kronenraum von Bäumen, ansonsten in Bodennähe bzw. entlang von Verbindungsstrukturen wie Zäunen, Mauern oder Böschungen überbrückt. Zwerg- und Breitflügelfledermäuse nutzen den Luftraum vorwiegend im Bereich von Gehölzstrukturen, entfernen sich aber durchaus auch bis zu 10-15 m von den Vegetationsstrukturen. Lücken in den linearen Landschaftselementen werden im freien Luftraum gequert. Einzelbäume, Mastenreihen, Pfeiler oder Gebüsche stellen dabei Orientierungspunkte dar. Die Breitflügelfledermaus kann auch große Freiflächen in größeren Flughöhen von um die 10 m über Grund frei überfliegen. Aktuell folgen die drei Arten dem geschlossenen Gehölzzug entlang der Bahn, wobei sie vorwiegend auf der zu den Gleisen orientierten östlichen Seite der Gehölze fliegen. Bartfledermäuse bewegen sich dabei eng in einem Abstand von 1-2 m zur Vegetationsaußenkante, Zwerg- und Bartfledermäuse in einem breiten Korridor, der auch über den

Wipfelbereich hinausreichen kann. Die aktuelle Planung sieht vor, dass die neue Straßentrasse quer zur bestehenden Bahnlinie unterführt wird (vgl. hierzu auch Planunterlage 9.4 Blatt 3 und 4). Im Bereich der Querung der Ortsumgehung wird die Bahn über ein neues Brückenbauwerk geführt. Damit werden die bestehenden Gehölzzüge entlang der Bahntrasse auf einer Breite von ca. 40 Metern unterbrochen. Diese Lücke wird durch einen temporären Leitzaun parallel zur Bahn und durch Gehölzpflanzungen beidseitig der neuen Trasse wieder reduziert (Maßnahme 3). Größere Bäume beidseits der neuen Straßentrasse sollen weitestmöglich erhalten werden. Das neue Brückenbauwerk zur Überführung der Bahn über die neue, abgesenkte Straßentrasse befindet sich im Bereich der bisherigen Flugwege, d. h. die Tiere müssen weder ihren Flugweg noch die Flughöhe ändern. Aus dem oben beschriebenen Flugverhalten der Fledermausarten lässt sich ableiten, dass Zwerg- und Breitflügel-Fledermäuse wie bisher entlang der Bahntrasse fliegen werden und den neuen Einschnitt im freien Luftraum in der üblichen Flughöhe queren. Als Orientierungshilfe dienen ihnen das neue Brückenbauwerk sowie die bahnparallelen Masten. Ein Absenken der Flughöhe unter das Niveau der Bahnlinie und damit in den Verkehrsraum hinein ist für diese Arten nicht zu erwarten. Die Bartfledermäuse werden wie bisher in geringem Abstand zu den Vegetationskanten entlang der Bahnlinie fliegen. Im Bereich der Trassenquerung werden sie sich an den temporären Leiteinrichtungen bzw. die Gehölznachpflanzung bis zum Brückenkörper orientieren und dann dem Brückenkörper folgend auf der anderen Seite des Einschnittes wieder an die bahnparallele Vegetation anschließen. Ein Absinken der Tiere in den neuen Straßeneinschnitt ist nicht zu erwarten, da mit dem Brückenbauwerk eine auf Höhe der bestehenden Flugstrecke und in deren Richtung verlaufende durchgehende Leitstruktur gegeben ist. Das Brückenbauwerk selbst stellt somit ein Leitelement dar, das die Voraussetzungen einer geeigneten Querungshilfe für die betroffenen Fledermausarten erfüllt und den an dieser Stelle durch die neue Trasse hervorgerufenen Zerschneidungseffekt weitgehend kompensiert. Dabei handelt es sich nicht um einen sogenannten hop-over, bei dem eine entstandene Schneise/Trasse durch eine punktuelle künstliche Struktur (Seilbrücke, Stahlbrücke) überbrückt wird und die zuvor in voller Breite und im Wald in verschiedenen Höhen vom Boden in den Kronenraum zur Verfügung stehenden Flugwege auf einen Punkt eingeeengt werden sollen. Bei einem hop-over besteht die Gefahr, dass die neue Fokussierung auf den punktuellen Über-

flug nicht gelingt und die Tiere auf ihren gewohnten Flugbahnen in den Gefahrenraum gelangen. Im Gegensatz dazu erfolgt im vorliegenden Fall keine Einengung der Flugwege - die Tiere können genau wie bisher fliegen und den bisherigen Leitstrukturen auf ihrer gewohnten Flughöhe folgen. Das solide und massive Brückenbauwerk stellt eine echte Überflughilfe dar, an die sich die Fledermäuse anlehnen und die Straßentrasse gefahrlos queren können. Zwerg- und Breitflügelfledermäuse können zusätzlich noch Leitungsmasten und Leitungen der Bahn als Orientierungshilfe nutzen. Es besteht keine Notwendigkeit, bei Transferflügen in den Straßenraum abzusinken. Ergänzend werden die neuen Straßenböschungen östlich der Bahnlinie nach Abschluss der Bauarbeiten mit hochwüchsigen Laubbäumen und südlich der Trasse zusätzlich mit einer Feldhecke bepflanzt, die als Leitlinien wirken und eine Überquerung der Straße in sicherer Höhe erleichtern. Temporäre Leitzäune aus Holz erfüllen diese Funktion bis die Gehölzpflanzungen ausreichend groß sind. Durch die Pflanzung der Hecke auf der Südseite der Trasse entsteht eine neue Leitstruktur entlang der die Tiere nach Westen fliegen und die Bahnlinie erreichen können, ohne die Straße zu überqueren (Maßnahme 3 und 8). Über dem Gewässerdurchlass des Kettelgrabens wird eine Irritationsschutzwand installiert, um sicherzustellen, dass Fledermäuse in diesem Bereich die Straße im Durchlass unterqueren (Maßnahmen 16 und 8, vgl. hierzu auch Planunterlage 9.4 Blatt 2). Auch bei Baumfällungen kann es zu Individuenverlusten kommen. Hiervon sind anlagebedingt ein Balzquartier der Zwergfledermaus sowie 4 Höhlenbäume betroffen, die den Arten Zwergfledermaus, Franzenfledermaus und Braunes Langohr als Sommer- und Übergangsquartier dienen können. 3 weitere Höhlenbäume können durch eine Baufeldbegrenzung erhalten werden (Maßnahme 10). Bei den Baumfällungen ist daher sicherzustellen, dass zu diesem Zeitpunkt keine Tiere in den Quartieren sind. Dies kann am ehesten bei starkem Frost prognostiziert werden, da die betroffenen Bäume keine Wandstärken aufweisen, die eine Überwinterung zulassen würden. Die Fällungen müssen somit in den Wintermonaten (d. h. Anfang November bis Ende Februar) bei Frosttemperaturen (am besten $< -10^{\circ}\text{C}$) erfolgen, um eine Tötung von Tieren in möglichen Ruhestätten zu vermeiden. Alternativ können die Fällungen von November bis Ende Februar nach vorheriger Inspektion durch einen Fledermausspezialisten durchgeführt werden. Die Fällungen sind unmittelbar nach der Inspektion durchzuführen oder es ist durch

geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass freigegebene Hohlräume bis zur Fällung nicht wiederbesiedelt werden (Maßnahme 1). Die Baustelle selbst geht nicht mit einem erhöhten Tötungsrisiko durch schnellfahrende Fahrzeuge einher.

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Störungen der licht- und lärmtoleranten Arten Zwerg- und Breitflügelfledermaus sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für lichtmeidende Arten, da auf der Brücke keine Lichtwirkung von der darunter führenden Straße zu erwarten ist und es damit hinreichend dunkel bis beschattet ist, so dass die Transferbeziehung entlang der Bahn erhalten bleibt, solange nicht durch eine Dauerbeleuchtung (feste Beleuchtungseinrichtungen) ein unüberwindliches Hindernis aufgebaut wird. Irritationsschutzwände auf der Bahnbrücke sind nicht erforderlich. Auf die baubedingte Beeinträchtigung der Flugrouten sowie auf Lichtwirkungen bei Nachtbaustellen reagieren die Fledermäuse mit Ausweichverhalten, d.h. Flugrouten werden verlagert und ggf. dunkle bzw. beschattete Bereiche aufgesucht. Diese zweitweise Verlagerung ist unproblematisch bzw. löst kein Eintreten des Verbotstatbestandes aus. Insgesamt sollten Störungen durch Lichtemissionen bei Nachtbaustellen aber weitmöglichst minimiert werden, indem die Beleuchtung von den Randbereichen hin zu den Baustellenbereichen erfolgt und somit die Abstrahlung in die Umgebung reduziert wird (Maßnahme 1). Erhebliche Störungen treten nicht ein, da keine Rückwirkungen auf die lokalen Populationen der betroffenen Fledermausarten zu erwarten sind. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich lediglich um Teilbereiche der Jagdgebiete dieser Arten, im Bedarfsfall können die dort jagenden Tiere auf andere Flächen ausweichen. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Eingriffsregelung (§ 14 Abs. 1 BNatSchG): Das Vorhaben führt zu Beeinträchtigungen von Fledermaus-Jagdgebieten im Offenland und im Wald. Da die Jagdgebiete keine besonderen Merkmale aufweisen und es zu keinem Verlust essenzieller Jagdgebiete kommt, werden jedoch hierdurch die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote gem. § 44 Abs.1 BNatSchG nicht berührt. Der Verlust stellt aber eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Diese können z. B. durch Aufwertung angrenzender Flächen ausgeglichen werden. Hierzu werden im Offenland artenreiches Grünland (Maßnahmen 17 und 20) und Ackerrandstreifen (Maßnahme 9) entwickelt. Im Wald werden Bestandsalter und Laubwaldanteil erhöht sowie neue Laubwaldflächen entwickelt (Maßnahmen 6, 7 und 22). Bauzeitlich in Anspruch genommene Biotoptypen, die für die Fledermäuse als Jagdgebiete relevant sind, werden wiederhergestellt (Maßnahme 19).

Zauneidechse

Die Zauneidechse besiedelt die Böschungen entlang der gesamten Bahnstrecke (Abb. 9) und, in deutlich geringerer Dichte, die Straßen und Wegböschungen entlang der K 7403 und der L 1239 (Abb. 10). Aufgrund der Schwierigkeiten einer räumlichen Differenzierung wird im Fall der Zauneidechse der gesamte bewohnte Habitatkomplex als Fortpflanzungs- und Ruhestätte definiert.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Die Querung der Bahnstrecke, die Neugestaltung der Straßenböschung an der K 7403, der Bau des Radweges entlang der L 1239 und der Bau des bahnparallelen Feldweges westlich von Beimerstetten führen zu bau- und anlagebedingten Beschädigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Zauneidechse im Umfang von ca. 4 950 m² (Anlagebedingt 3 723 m², baubedingt 1 226 m²). Da sich die erforderlichen Habitatstrukturen einer (grasreichen) Ruderalvegetation nach Abschluss der Bauarbeiten auf den neuen Böschungen in einem Umfang von ca. 11 390 m² wiedereinstellen werden, handelt es sich um einen temporären Verlust. Zur Vermeidung dieses Verstoßes gegen das Beschädigungsverbot müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ergriffen werden. Hierzu werden für die Dauer der Bauzeit Ersatzhabitats für die Zauneidechse geschaffen. Mindestens 3 Jahre vor Baubeginn werden eine am Waldrand gelegene Ackerfläche nordwestlich Beimerstettens (3 170 m²) und eine Ackerfläche südöstlich des geplanten Kreisverkehrs am Bauanfang (KVP 1) (2 600 m²) aus der Nutzung genommen und als Reptilienlebensraum entwickelt (Maßnahme 14). Entlang der Bahn werden Habitatflächen im Umfang von 740 m² in ihrer Funktion als Reptilienlebensraum optimiert (Maßnahme 14). Dem Verlust von 4 950 m² stehen damit ausreichend Ersatzhabitats im Umfang von 6 510 m² (davon 5 770 m² durch Neuanlage und 740 m² durch Optimierung) gegenüber. Das Ersatzhabitat muss zu Baubeginn funktionsfähig sein. Die zuvor abgefangenen Tiere (vgl. Tötungsverbot) werden für die Dauer der Bauzeit in das Ersatzhabitat umgesetzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen der Zauneidechse sowohl die alten Böschungsbereiche als auch die durch den Bau der Westumfahrung entstehenden neuen Straßenböschungen als Habitatflächen zur Verfügung. Eine schnelle Wiederbesiedlung kann nach Abschluss der Bauarbeiten und Einstellen der geeigneten Habitatstrukturen von den bauzeitlichen Ersatzhabitats aus erfolgen. Durch eine reptilienfreundliche Gestaltung der Straßenböschungen wird dieser Prozess aktiv befördert (Maßnahme 23). Sobald die

Besiedlung nachgewiesen ist, können die Ersatzhabitate mit Rücksicht auf Verstöße gegen das Tötungsverbot rückgebaut werden.

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Eingriffe in die Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Zauneidechsen sind i. d. R. mit Verstößen gegen das Tötungsverbot verbunden. Um Verstöße gegen das Tötungsverbot zu vermeiden, ist im Bereich der geplanten Eisenbahnüberführung (BW 2), entlang der Straßenböschungen der K 7403 und des Anschlusses des KVP an die L 1239 sowie in dem, durch den Bau des Radwegs betroffenen Böschungsabschnitt der L 1239, ein Abfangen von Zauneidechsen aus dem Baufeld notwendig. Der Abfang erfolgt nach bodengleichem Rückschnitt der krautigen Vegetation und nach manueller Entfernung von Versteckstrukturen über Hand- bzw. Schlingenfang während der Aktivitätszeit der Tiere zwischen Ende März und Anfang Oktober. Das Absammeln erfolgt im Abstand von mindestens 5 Tagen, bis zweimal kein Exemplar gefunden wird. Werden die Reptilienarten Waldeidechse und Blindschleiche angetroffen, werden auch diese abgefangen. Die gefangenen Tiere werden in die jeweils nächstgelegenen, vom Eingriff nicht betroffene und im Vorfeld angelegten Ersatzhabitate (Maßnahme 14) für die Dauer der Bauzeit umgesetzt. Die Ersatzhabitate werden mit einem Reptilienschutzzaun eingezäunt, im Bereich der Straßen und Bahnböschungen sowie beim Ersatzhabitat südöstlich des Kreisverkehrsplatzes KVP 1 erfolgt jedoch keine vollständige Umzäunung. Entlang der Straßen- und Bahnböschungen werden die Reptilienzäune so aufgestellt, dass die bauzeitlich vom Eingriff betroffenen und abgefangenen Bereiche gegenüber den angrenzenden besiedelten und nicht betroffenen Habitaten abgegrenzt werden. Der Reptilienzaun unterbindet die Wiedereinwanderung ins Baufeld. Dadurch wird das Tötungsrisiko auf das mögliche Minimum reduziert. Der Reptilienzaun beim Ersatzhabitat südöstlich des KVP 1 ist in Richtung der besiedelten Bahnböschung geöffnet, sodass ein Austausch der Populationen stattfinden kann und Ausweichbewegungen der Tiere aus dem Ersatzlebensraum heraus möglich sind. Auch der Rückbau der bauzeitlichen Ersatzhabitate (Maßnahme 14) kann zu Verstößen gegen das Tötungsverbot führen. Um dies zu vermeiden, ist ein Abfangen von Tieren aus den Flächen notwendig. Gefangene Tiere werden in den neuen Böschungsflächen ausgesetzt. Durch die anschließende Wiederaufnahme der landwirtschaftlichen Nutzung wird eine Wiedereinwanderung verhindert. Für den Bau des bahnparallelen Wirtschaftsweges liegt nur ein 30 cm breiter Saum der 10 bis 18 m

breiten Lebensstätte der Zauneidechse auf der angrenzenden Bahnböschung innerhalb des Baufeldes. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot werden die Zauneidechsen aus diesem bauzeitlichen Eingriffsbereich vergrämt. Hierzu sind die Gehölze außerhalb der Vogelbrutzeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar auf einem 1 m breiten Streifen auf den Stock zu setzen. Die krautige Vegetation ist im anschließenden Frühjahr, spätestens Ende März bodengleich zu mähen und über den gesamten April hinweg durch mehrmalige Mahd kurz zu halten. Potenzielle Verstecke wie Steine und Totholz werden aus dem an den Feldweg angrenzenden 30 cm breiten Saumstreifen manuell abgeräumt und in die angrenzende Lebensstätte versetzt. Der Saum von Altgrasstrukturen gehört aufgrund der guten Versteckmöglichkeiten zu den bevorzugten Aufenthaltsbereichen der Zauneidechse. Dieser wird durch die o.g. Maßnahmenkombination um 1 m aus dem Baufeld in Richtung Bahnböschung rückverlagert, sodass die Tiere zu Beginn ihrer Aktivitätsphase, wenn die gesamte Population mobil ist, das Baufeld verlassen. Anfang Mai wird auf der Grenze des Baufeldes ein farblich gut sichtbar markierter Reptilienschutzzaun aufgestellt, sowohl um eine Rückwanderung der Tiere ins Baufeld zu unterbinden als auch um eine Beeinträchtigung der angrenzenden Lebensstätte zu verhindern. Nach Abschluss des Wegebbaus kann der Zaun abgebaut werden.

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Die größten Teile der dicht besiedelten Böschungen entlang der Bahnlinie liegen außerhalb des Wirkraums der Planung (Abb. 9, Abb. 10) und bleiben durch das Vorhaben unbeeinträchtigt. Daher sind keine erheblichen Rückwirkungen auf die lokale Population der Zauneidechse, die zu einem Verstoß gegen das Störungsverbot führen können, zu erwarten. Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Haselmaus

Im Plangebiet besiedelt die Haselmaus die Wald- und Gehölzbestände nordwestlich Beimerstettens beidseits der Bahnlinie. Östlich der Bahn ist die Lebensstätte auf den Laubwald begrenzt. Der angrenzende Nadelholzbestand weist keine Eignung auf, da er geringer strukturiert und kaum mit Strauchschicht und Nährgehölzen ausgestattet ist. Darin unterscheidet er sich vom Nadelwald westlich der Bahn. Nach Norden setzt sich die Lebensstätte vermutlich beidseits der Bahn weiter fort, wird dort aber nicht mehr dargestellt, da der Bereich außerhalb des Untersuchungsraumes liegt. Aufgrund der Zerschneidung der Lebensstätte durch die mehr als 15 Meter breite

Bahntrasse handelt es sich um zwei getrennte lokale Individuengemeinschaften westlich und östlich der Bahn, da sich die Tiere nur selten am Boden bewegen.

Beschädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG): Das Vorhaben führt zu einem bau- und anlagebedingten Verlust von Wald- und Gehölzbeständen nördlich Beimerstettens im Umfang von ca. 1 ha, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte von der Haselmaus genutzt werden. Zur Vermeidung des Verstoßes gegen das Beschädigungsverbot müssen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ergriffen werden. Zur Kompensation von essenziellen Nahrungsbiotopen wird im direkten Verbund mit der vorhandenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte ein strauchreicher Gehölzbestand unter Verwendung von u.a. Haselnuss, Schlehe, Geißblatt, Efeu, Brombeere und Waldrebe mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens 3 Jahren entwickelt (Maßnahme 7). Hierbei dienen der Teil des zu entwickelnden gestuften Waldrandes, welcher sich außerhalb des Baufeldes befindet, und die Entwicklung von naturnahem Laubwald auf Flurstück Nr. 2121 der vorgezogenen Entwicklung von Nahrungsbiotopen für die Haselmaus (Maßnahme 7). Gehölzflächen im Baufeld werden wo möglich geschützt (Maßnahme 10) oder wiederhergestellt (Maßnahme 19). Zur Kompensation von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird das Höhlenangebot durch das Anbringen von 15 speziellen Haselmausnistkästen in den unbeeinträchtigten Habitatflächen verbessert (Maßnahme 5). Das Höhlenangebot im Wald ist ein begrenzender Faktor für die Art. Die Anzahl der Nistkästen orientiert sich an der durchschnittlichen Reviergröße für Männchen mit 0,45 bis 0,68 ha. Somit sind bei der beeinträchtigten Habitatfläche von 1 ha ca. 2 Reviere betroffen, für die jeweils 5 Kästen angebracht werden. Es sind jeweils 5 Kästen pro Revier im Verbund anzubringen. Da die Maßnahme auf drei Teilflächen durchgeführt wird, sind insgesamt 15 Kästen anzubringen. Die Kästen sind 25 Jahre zu unterhalten und jährlich zu reinigen. Langfristig wird das Höhlenangebot durch die Entwicklung einer Altbaumgruppe bereitgestellt (Maßnahme 6). Zusätzlich ist östlich der Bahn eine Habitatoptimierung für die Haselmaus vorzunehmen, um die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte auch für die östlich der Bahn nachgewiesene Haselmauspopulation zu sichern (Maßnahme 5). Die zusätzliche Maßnahmenfläche bemisst sich am Umfang der beeinträchtigten Fläche der Fortpflanzungs- und Ruhestätte östlich der Bahn (0,3 ha).

Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG): Alle Eingriffe in Gehölzbestände können zur Schädigung von Individuen und damit zu Verstößen gegen das Tötungsverbot führen. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot sind die Fällarbeiten außerhalb der Aktivitätsphase der Haselmaus zwischen Anfang November und Ende Februar durchzuführen. Zum Schutz der evtl. im Boden überwinternden Haselmäuse ist das Befahren mit schwerem Gerät zu vermeiden. Die Baufeldfreimachung und das Roden von Wurzelstöcken innerhalb des Waldes sind nur während der aktiven Phase der Haselmaus in den Monaten Mai bis Oktober gestattet. Auch evtl. vorhandene Laub- und Reishaufen dürfen nur in dem genannten Zeitraum entfernt werden (Maßnahme 1). Hierdurch kann eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für die Haselmaus vermieden werden.

Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG): Die Haselmaus ist sehr empfindlich gegenüber Zerschneidungen. Bereits Waldwege ohne Kronenschluss und 6 Meter breite Lücken in einem Heckenzug oder Gehölzstreifen stellen effektive Barrieren dar. Durch die ca. 15 Meter breite Straße werden die Lebensstätten der beiden Populationen westlich und östlich der Bahn weiter unterteilt. Diese Fragmentierung führt zu einer weiteren Aufspaltung der lokalen Individuengemeinschaften. Da kleine Populationen aufgrund zahlreicher komplexer Wechselwirkungen generell einem höheren Aussterberisiko unterliegen, sind die langfristigen Überlebenschancen der Populationen insbesondere in den effektiv isolierten kleinen Teilflächen deutlich reduziert. Diese populationsrelevante Beeinträchtigung stellt eine erhebliche Störung dar. Zur Vermeidung des Verstoßes gegen das Störungsverbot werden die baubedingt zerstörten Gehölze nach den Arbeiten durch Entwicklung naturnaher Waldränder und Feldgehölze weitgehend wiederhergestellt (Maßnahmen 7 und 8), um die Habitate der Teilpopulationen möglichst groß zu gestalten. Die nach dem Bau der Straße isolierte Hecke auf der westlichen Bahnböschung wird durch Gehölzpflanzungen an den Wald angebunden. Anlagebedingte Habitatverluste werden durch die Entwicklung eines neuen Laubwaldbestandes mit gestuftem Waldrand ausgeglichen (Maßnahme 7). Dieser ist ausreichend dimensioniert, um auch als Ersatz für die entstehenden Habitatfragmente dienen zu können. Dadurch ist langfristig gewährleistet, dass die den lokalen Populationen zur Verfügung stehende Habitatfläche nicht verringert wird und sich der Erhaltungszustand auch im Falle eines Aussterbens der isolierten Splitterpopulationen nicht verschlechtert. Außerdem wird östlich der Bahnlinie eine vorgezogene Habitatoptimierung für die Haselmaus durchgeführt, um sicherzustellen, dass

auch für die östliche Population ein erreichbares Ersatzhabitat in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht (Maßnahme 5).

7.1.3.3.2.3. Sonstige besonders geschützte Arten (BArtSchV)

Rote Waldameise

Mehrere Hügel der Roten Waldameise (*Formica rufa*) wurden 2014/15 in Trassen-nähe festgestellt. Die Nester befinden sich alle im Wald östlich der Bahnlinie und sind im Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.2) dargestellt. In den westlichen Böschungsbereichen der Bahnlinie südlich Beimerstetten wurden mehrere Individuen der Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caeruleus*, z.T. bei der Eiablage) beobachtet. Als Art des Anhang 1 BArtSchV ist die Blauflügelige Sandschrecke nach BNatSchG besonders geschützt. Auf der Roten Liste Baden-Württemberg ist sie als gefährdet eingestuft. Bundesweit gilt sie als stark gefährdet. Weiterhin wurde in diesem Bereich der in Baden-Württemberg in der Vorwarnliste geführte Nierenfleck-Zipfelfalter (*Thecla betulae*) nordwestlich der bestehenden Bahnüberführung entdeckt. 2019 wurden die Neststandorte der Roten Waldameise (*Formica rufa*) im Zuge der Biotoptypenkartierung überprüft und bestätigt. Als Beibeobachtung der faunistischen Erhebungen wurden die Insektenarten Schwarzer Weberbock (*Lamia textor*), Berg-Sandlaufkäfer (*Cicindela silvicola*) und Goldgruben-Laufkäfer (*Carabus hortensis*), der auch als Gartenlaufkäfer bekannt ist, vermerkt. Diese Käfer sind als Arten des Anhang 1 BArtSchV alle nach BNatSchG besonders geschützt. Der Schwarze Weberbock und der Berg-Sandlaufkäfer sind in Baden-Württemberg gefährdet, der Goldgruben-Laufkäfer ist ungefährdet. Die Fundpunkte der 2014/2015 und 2019 festgestellten gefährdeten Arten sind im Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.2) dargestellt. Das Vorhaben führt zur baubedingten Zerstörung mehrerer Nester der Roten Waldameise im Waldbestand nördlich Beimerstettens (östlich der Bahnlinie). Die Querung der Bahnstrecke und der Bau des bahnparallelen Wirtschaftsweges führen zu baubedingten Beschädigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Waldeidechse und der Blindschleiche.

Als besonders geschützte Arten nach BArtSchV greift für diese drei Arten die Legal- ausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG. Unter der Voraussetzung, dass eine angemessene Berücksichtigung in Form von Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen erfolgt, liegt kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG

vor. Als Vermeidungsmaßnahme für die Rote Waldameise wird die Größe des Bau-felds in den Waldbeständen mit Nachweisen von Nestern der Art so weit wie möglich verringert und die betroffenen Flächen mit einem Bauzaun geschützt. Die Reptilienarten Blindschleiche und Waldeidechse werden im Zuge der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse berücksichtigt.

7.1.6. Klimabelange

Nach § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) besteht die gesetzliche Verpflichtung zur Prüfung der Auswirkungen eines Vorhabens auf das Klima. Dabei muss die Emission klimaschädlicher Stoffe unter Beachtung des gesamten Lebenszyklus des Vorhabens minimiert werden.

Diese Anforderungen werden, wie von der Vorhabenträger nachvollziehbar dargestellt, durch die geplante Ortsumfahrung Beimerstetten in mehrfacher Hinsicht beachtet. In einem ersten Schritt erfolgte die Abschätzung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straße. Zur Berechnung der THG-Emissionen wird in einem ersten Schritt die versiegelte Fläche aus Länge und Querschnitt berechnet. Den pauschalisierten Angaben liegt ein Mix von Beton, Asphalt, Schotter, Kies und Zement für Deckschichten, Trag- und Bindeschichten und dem Unterbau zugrunde. Eine baustoffspezifische Betrachtung findet nicht statt. Der Energieaufwand für den Straßenbau ist mit eingerechnet.

Planvariante	Prognose THG-Emissionen [t CO ₂ -eq/a]
Westvariante (Vorzugsvariante)	103,48
Ostvariante	129,71

In einem zweiten Schritt wurden die Auswirkungen auf die CO₂-Freisetzung durch den Kfz-Verkehr ermittelt. Ergänzend zu den Betrachtungen hinsichtlich des Schutzes der menschlichen Gesundheit sowie des Schutzes der Vegetation war eine Treibhausgas (THG)-Bilanz für den Kfz-Verkehr zu erstellen. Für den Prognosebezugsfall wird auf dem betrachteten Straßennetz eine CO₂-Freisetzung von ca. 10.326 Tonnen pro Jahr bei einer Fahrleistung von ca. 65 Millionen km pro Jahr berechnet. Für den Planfall 1, Westumfahrung, wird eine CO₂-Freisetzung von ca. 10.927 Tonnen pro Jahr bei einer Fahrleistung von ca. 69 Millionen km pro Jahr berechnet. Das entspricht im Planfall 1 einer verkehrsbedingten CO₂-Zunahme von 5,8 % gegenüber dem Prognosebezugsfall bei einer Zunahme der Fahrleistung um 5,7 %. Für den Planfall 2, Ostumfahrung, wird eine CO₂-Freisetzung von ca.

10.934 Tonnen pro Jahr bei einer Fahrleistung von ca. 68 Millionen km pro Jahr berechnet. Das entspricht für den Planfall 2 gegenüber dem Prognosebezugsfall einer verkehrsbedingten CO₂-Zunahme um 5,9 % bei einer Zunahme der Fahrleistung um 4,1 %. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 2.2: THG-Gesamtemission und Fahrleistung auf dem betrachteten lokalen Straßennetz für die betrachteten Untersuchungsfälle zusammengestellt. Weiter wurde gemäß dem Allgemeine Rundschreiben „Straßenbau Nr. 03/2023 (ARS), Sachgebiet 12.0: Umweltschutz, Allgemeines“ in Ergänzung zum KSG die Ermittlung der THG-Emissionen auf der Grundlage von Verkehrsprognosezahlen und Emissionen entsprechend dem jeweils aktuellen HBEFA unter Berücksichtigung der THG-Emissionen bei der Erzeugung von elektrischem Strom für PKW mit Elektroantrieb berechnet.

Für den Prognosebezugsfall betrug der durch den Betrieb der Kfz auf dem erweiterten Straßennetz im Jahr 2030 Energiemengenverbrauch, bei der für die Herstellung für elektrisch angetriebenen Kfz-Fahrten CO₂-Freisetzungen von ca. 324 Tonnen bei EUMix sowie für konventionelle Kfz-Fahrten CO₂-Freisetzungen von ca. 2.257 Tonnen anfallen. Für den Planfall 1, Westumfahrung, sind für die Energiebereitstellung für den Betrieb der Kfz auf dem Straßennetz für Elektroantriebe CO₂-Freisetzungen von ca. 347 Tonnen bei EU-Mix sowie für den Treibstoff der Verbrennerantriebe CO₂-Freisetzungen von ca. 2.389 Tonnen berechnet. Für den Planfall 2, Ostumfahrung, sind für die Energiebestellung für den Betrieb der Kfz auf dem Straßennetz für Elektroantriebe CO₂-Freisetzungen von ca. 343 Tonnen bei EUMix sowie für den Treibstoff der Verbrennerantriebe CO₂-Freisetzungen von ca. 2.389 Tonnen berechnet.

Schließlich wurde bei der weiteren Prüfung der Einfluss der Landnutzung auf THG-Emissionen und der Verlust des CO₂-Bindungsvermögens durch vorhabenbedingte Waldrodung, Eingriffe in (reliktische) Moorflächen und alle mineralischen und organischen Böden berücksichtigt. Durch die Planung ergibt sich eine geringe Betroffenheit von Waldflächen, die aber durch die geplanten einschlägigen Ausgleichsmaßnahmen die durch die vorhabenbedingten Waldrodungen verlorenen Treibhausgasenken langfristig durch die Anlage neuer funktionsfähiger Treibhausgasenken wiederhergestellt werden können. Die zu berücksichtigenden Grünlandflächen in Form von Fettwiesen mittlerer Standorte sind mit einer Fläche von insgesamt 4.550 m² und Graswege mit einer Fläche von insgesamt 2.560 m² zu berücksichtigen. Diese Ein-

griffe wurden ebenfalls durch die einschlägigen Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen. Bei Annahme einer durchschnittlichen Abtragsmächtigkeit von 30 cm wird im Rahmen des Vorhabens von der Abtragung von rund 20.800 m³ Oberboden ausgegangen. An gemischt- und feinkörnigen Böden werden rund 75.000 m³ aus den geplanten Einschnittsbereichen entnommen. Die Oberböden können an anderer Stelle aufgebracht werden, so dass eine vollständige Wiederandeckung des anfallenden Oberbodens in Baunebenflächen und auf landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgt und kein humoser Oberboden deponiert wird.

Mit Blick auf die CO₂-Bilanz schneidet die bevorzugte Westvariante im Vergleich zur Ostvariante in allen untersuchten Bereichen besser ab. Die Abschätzung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straßen bei der West- und Ostvariante ergibt, dass die bevorzugte Westvariante mit 103,48 t CO₂-eq/a ca. 20,2 % weniger CO₂ zur Folge hat als die größer dimensionierte Ostumfahrung. Auch bei den Auswirkungen auf die CO₂-Freisetzung durch den zu erwartenden Kfz-Verkehr ist bei der Vorzugsvariante mit einer CO₂-Äquivalente von 10.927 t/a eine positivere Bilanz gegenüber dem Planfall Ost zu erwarten, auch wenn der Unterschied von 0,1 % eher gering ist. Unter Berücksichtigung des Einflusses der Landnutzung auf THG-Emissionen/Verlust des CO₂-Bindungsvermögens durch vorhabenbedingte Eingriffe in die Landschaft schneidet die Westvariante ebenfalls besser ab, da diese mit ca. 4.800 m² weniger versiegelter Fläche umgesetzt werden kann. Dies entspricht einer 17 % geringeren Versiegelung und damit einem deutlich geringeren Eingriff in CO₂-bindende Flächen. Zusätzlich werden diese im Verhältnis 1 zu 1,2 wieder ausgeglichen.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass der gesetzlichen Verpflichtung zur Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima ausreichend nachgekommen worden ist und Nachteile für das Klima soweit möglich vermieden wurden.

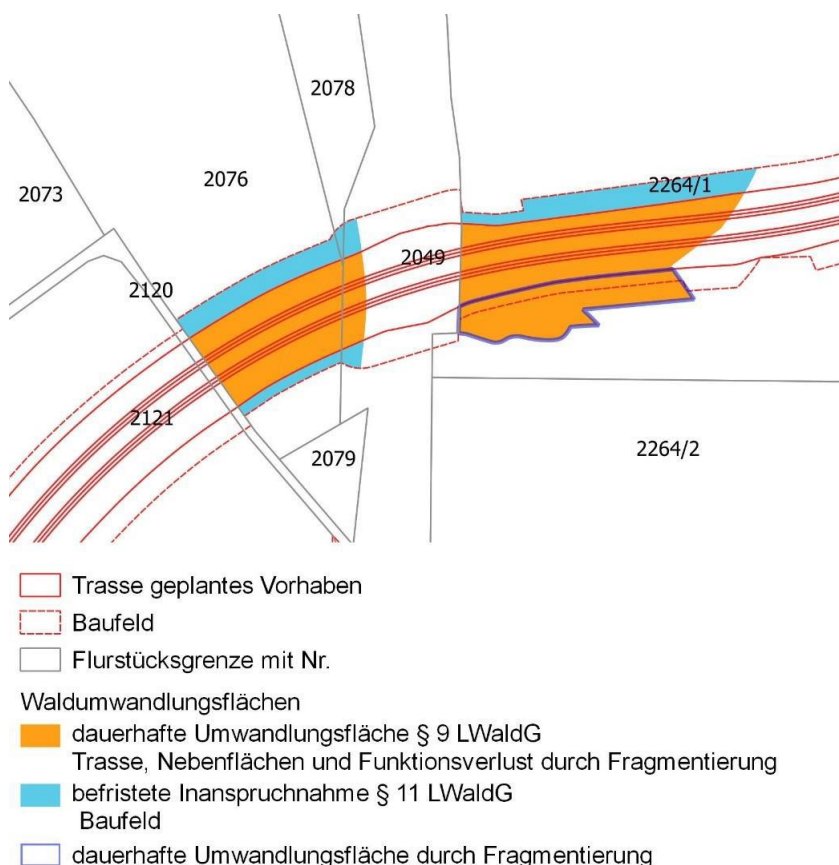
7.1.7. Bodenschutz

Die Planungen des Vorhabenträgers hinsichtlich des Bodenschutzes wurden insbesondere auch nicht von den Trägern öffentlicher Belange oder von Naturschutzverbänden in Frage gestellt. Regelungslücken sind nicht erkennbar. Die Hinweise und Anregungen der unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamts Alb-Donau-Kreis aus der Stellungnahme vom 15.07.2021 wurden in den Planungen berücksichtigt.

Auch Es besteht daher kein Bedarf im Beschluss abweichende Regelungen aufzunehmen.

7.1.8. Forst

Die Trasse der geplanten Ortsumfahrung durchfährt Waldflächen. Die Waldinanspruchnahme auf den betroffenen Flurstücken Nr. 2049, 2076, 2078 und 2264/1, allesamt in der Gemarkung Beimerstetten, beträgt rund 10.025 m². Hiervon werden 2.385 m² nur befristet in Anspruch genommen und können nach Ende der Bauarbeiten im Rahmen der Maßnahme 7 wiederhergestellt werden. Rund 7 640 m² Wald werden dauerhaft umgewandelt. Bei allen betroffenen Waldflächen handelt es sich um Erholungswald Stufe 2. Der in Anspruch genommene Waldmeister-Buchen-Wald entspricht dem FFH-LRT 9130 (siehe auch LBP Planunterlage 19.1 S. 150 ff.).



(Abb. 30 LBP Planunterlage 19.1 S. 151)

Für diese Änderung ist jeweils eine Waldumwandelungsgenehmigung erforderlich. Für die dauerhafte Waldumwandlung richtet sich diese nach § 9, für die befristete nach § 11 Landeswaldgesetz (LWaldG).

7.1.8.1. Befristete Waldinanspruchnahme

Eine befristete Waldumwandlung kann nach § 11 LWaldG genehmigt werden, wenn ein öffentliches Interesse oder ein besonderes wirtschaftliches Interesse des Waldbesitzers an einer vorübergehenden anderweitigen Nutzung der Fläche besteht, andere öffentliche Interessen im Sinne des § 9 Abs. 2 der vorübergehenden anderweitigen Nutzung der Waldfläche nicht entgegenstehen und sichergestellt wird, dass die Waldfläche bis zum Ablauf einer von der höheren Forstbehörde zu bestimmenden Frist nach den in Absatz 2 bezeichneten Plänen ordnungsgemäß wieder aufgeforstet wird. Es können auch Bedingungen und Auflagen erteilt werden.

Für die betroffenen Flurstücke liegen die Voraussetzungen einer temporären Waldinanspruchnahme vor: An der temporären Inanspruchnahme der Fläche besteht ein öffentliches Interesse, denn das Vorhaben dient der Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit innerhalb der Ortschaft Beimerstetten.

Andere öffentliche Interessen, die der vorübergehenden Inanspruchnahme der Waldflächen widersprechen, sind nicht ersichtlich: Bei betroffenen Flurstücken werden im Verhältnis nur verhältnismäßig kleine Fläche in Anspruch genommen. Ein erhebliches wirtschaftliches Interesse der Eigentümer an diesen Flächen ist vorliegend nicht ersichtlich. Insbesondere erfolgte keine gegen die Waldumwandlung gerichtete Äußerung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die Einwendungen des Eigentümers des Flurstücks 2064/1 werden unten unter Ziffer B.6.3.1. abgehandelt.

Zudem muss sichergestellt sein, dass die Waldfläche nach einer durch die höhere Forstbehörde zu bestimmenden Frist ordnungsgemäß wieder aufgeforstet wird. Der Vorhabenträger hat dies in den Maßnahmenblättern bereits vorgesehen (Planunterlage 9.2, -Maßnahmenblätter- S. 22 Maßnahme 07).

Die Genehmigung kann demnach erteilt werden. Diese wird durch den Planfeststellungsbeschluss konzentriert. Einer gesonderten Aussprache bedarf es damit nicht, aus Klarstellungsgründen werden die durch den Planfeststellungsbeschluss konzentrierten Genehmigungen jedoch unter A.2.1 aufgeführt.

7.1.8.2. Dauerhafte Waldinanspruchnahme

Bei Erteilung einer Waldumwandlungsgenehmigung gem. § 9 LWaldG sind Rechte, Pflichten und wirtschaftliche Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Genehmigung soll

versagt werden, wenn die Umwandlung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist oder die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist, § 9 LWaldG. Zudem kann die Genehmigung mit Nebenbestimmungen versehen werden. Zum vollen oder teilweisen Ausgleich nachteiliger Wirkungen einer Umwandlung für die Schutz- oder Erholungsfunktionen des Waldes kann insbesondere bestimmt werden, dass in der Nähe als Ersatz eine Neuaufforstung geeigneter Grundstücke innerhalb bestimmter Frist vorzunehmen ist, § 9 Abs. 3 LWaldG.

Für die betroffenen Flurstücke liegen auch die Voraussetzungen einer dauerhaften Waldinanspruchnahme vor, da an der temporären Inanspruchnahme der Fläche ein öffentliches Interesse, nämlich die Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit innerhalb der Ortschaft Beimerstetten, besteht. Ein erhebliches wirtschaftliches Interesse der Eigentümer an diesen Flächen, das einer dauerhaften Waldumwandlung entgegenstünde, ist vorliegend wiederum nicht ersichtlich. Ein Widerspruch zu den Zielen des Regionalplanes ist nicht erkennbar. Auch der Regionalverband hat diesbezüglich keine Bedenken geäußert.

Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis wies in seiner Stellungnahme vom 15.07.2021 darauf hin, dass für die von der dauerhaften bzw. vorübergehenden Waldumwandlung betroffenen Waldflächen entsprechende Genehmigungen erteilt werden müssten. Für die beanspruchte Waldfläche sei ein Gutachten für die finanzielle Entschädigung der Waldbesitzer anzufertigen, in denen auch Rand- und Folgeschäden beinhaltet seien. Durch den Neubau dürften keine Wege entstehen, die als Sackgasse enden oder forstbetriebliche Arbeiten erheblich erschweren. Wenn Wege nicht an die Straße angeschlossen werden könnten, sei zumindest eine Wendemöglichkeit für Langholz-LKW zu errichten.

Der Vorhabenträger stellte hierzu klar, dass über die erforderlichen Genehmigungen im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses entschieden werden würde. Die Entschädigungsfragen würden, wie nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens geklärt, da diese nicht Gegenstand der Planfeststellung seien. Für die beanspruchten Waldflächen würden hierfür standardmäßig jeweils ein Entschädigungsgutachten an-

gefertigt, das unter anderem auch Rand- und Folgeschäden berücksichtige. Das bestehende Wegenetz werde soweit wie möglich aufrechterhalten. Bereits im Bestand seien Stichwege (z.B. an der Bahnlinie) vorhanden. Durch die Zerschneidungswirkung der neuen Ortsumfahrung entstünden im Waldbereich ein neuer Stichweg bei km 1+020. Ein Anschluss an die Ortsumfahrung sei an dieser Stelle nicht möglich. Seitens des Vorhabenträgers werde an dieser Stelle kein Bedarf einer Wendemöglichkeit für Langholz-LKW gesehen, da das Wenden über das Rücksetzen in den T-förmig angeordneten Schotterwegen erfolgen könne.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf den Forst durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Die Genehmigung kann demnach erteilt werden (siehe unter Ziffer A.2.1).

7.1.9. Landwirtschaft

7.1.9.1. Ausgleichsmaßnahme 09 (Blühstreifen)

Als Ausgleichsmaßnahme 09 (siehe Planunterlage 9.2 Maßnahmenblätter S. 30) ist die Anlage von Ackerrandstreifen für die Feldlerche auf den Flurstücken 2068, 2069, 2071 (alle in der Gemarkung Beimerstetten) mit einer Fläche von 0,79 ha in den erstmals ausgelegenen Planunterlagen vorgesehen gewesen. Zu dieser Maßnahme wurden die folgenden Einwendungen erhoben.

7.1.9.1.1. Stellungnahme des Landwirtschaftlichen Technologiezentrums (LTZ) Augustenberg 3.17

Das Landwirtschaftliche Technologiezentrum (LTZ) Augustenberg erklärte mit Schreiben vom 02.09.2021, dass von dem im Rahmen des Bauvorhabens geplanten Ausgleichsmaßnahmen das Flurstück 2071 betroffen sei. Es handele sich hierbei um ein Ackergrundstück (ZVF Eiselau), das aus Sicht des Versuchswesens ein sehr gut geeigneter Standort zur Durchführung von Exaktversuchen hinsichtlich Bodengüte und Homogenität sei. Die dort gewonnenen Versuchsergebnisse hätten einen hohen repräsentativen Charakter für den Standort und die Region. Auch sei die gute Zugänglichkeit der Versuchsflächen sei ein wichtiger Aspekt für die Lage eines Zentralen Versuchsfelds. Da durch die geplante Ausgleichsmaßnahme die Zugänglichkeit behindert würde, bestünde die Gefahr, dass das Versuchsfeld in seinem derzeitigen

Bestand nicht zu erhalten ist. Es würde daher gebeten, zu prüfen, ob die Maßnahme an einer anderen Stelle durchgeführt werden könne.

Der Vorhabenträger teilte mit, dass er die einschlägige Ausgleichsmaßnahme 09 (Blühstreifen), die die Flurstücke 2069 und 271 betreffe, in intensiven Abstimmungen mit dem LTZ und mit den betroffenen Landwirten überprüft habe. Am 15.02.2022 sei hierfür ein vom Vorhabenträger mit den Betroffenen vereinbarter Vororttermin erfolgt. Alternativstandorte hätten jedoch nachteilige Folgen für die Bewirtschaftung aufgewiesen und mehr Ertragsflächen als die bisher geplante Maßnahme in Anspruch genommen, bzw. waren Alternativstandorte weniger geeignet. Im Ergebnis werde die Ausgleichsmaßnahme an der ursprünglich geplanten Stelle mit etwas reduziertem Flächenzuschnitt durchgeführt werden. Nachdem diese Problematik von einem Einwender im Erörterungstermin am 06.12.2022 nochmals besprochen wurde, führte der Vorhabenträger im Anschluss nach Aufforderung der Planfeststellungsbehörde eine nochmalige Klärung durch, ob andere Flächen für die Ausgleichsmaßnahme in Frage kämen. Die eingehende Prüfung ergab jedoch, dass andere Flächen wegen der zwingend einzuhaltenden Maßnahmenvorgaben, insbesondere der maßgeblichen Kulissenabstände, nicht ausreichend geeignet waren. Der Vorhabenträger konnte aber die Maßnahmenplanung weiter optimieren und so einen geringeren Flächenbedarf erreichen. Weiteres ist der Planunterlage 0, Anlage 1, und den Ausführungen unter Ziffer 7.1.6.1.2. zu entnehmen.

7.1.9.1.2. Einwender Wittlinger, Christian; Maurer, Doris; Maurer, Konrad 1.09

Die Einwenderin hat sich mit Schreiben vom 26.07.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Sie führte aus, dass sie die geplanten Ausgleichsmaßnahmen zur Ortsumfahrung Beimerstetten betreffend die Flst.-Nr. 2068 und 2071 (Ackerland) sowie Flst.-Nr. 2069 (Gemeindefeldweg) (jeweils Gemarkung Beimerstetten) für ungeeignet halte und um Durchführung der Maßnahmen an anderer Stelle bitte.

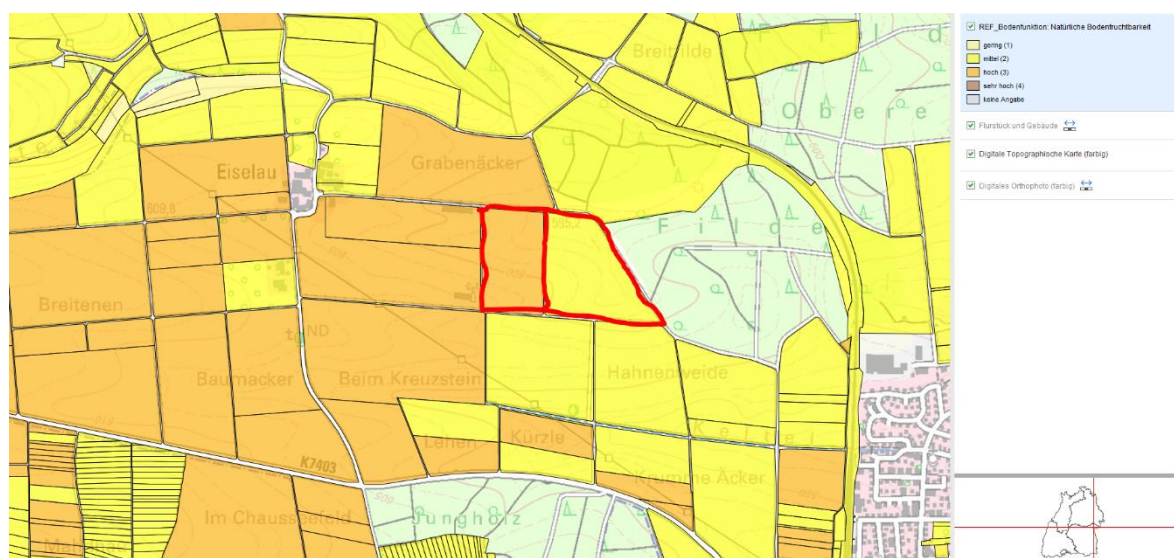
Bei den beiden Ackerlandgrundstücken Flst.-Nr. 2068 und 2071 handele es sich um hochwertige Lösslehmböden höchster Bonität und bester Ertragsleistung. Ackerböden dieser Qualität seien auf der Schwäbischen Alb äußerst selten und sollten deshalb der Nahrungsmittelproduktion vorbehalten bleiben. Der Gemeindefeldweg Flst.-Nr. 2069 werde ganzjährig für Feldarbeiten benötigt und werde von vielen Spaziergängern zu Naherholung gerne und häufig genutzt. Zudem bestünden bei dem

Ackergrundstück Flst.-Nr. 2071 ein Pachtverhältnis mit der Baden- Württembergischen Landesanstalt „Landwirtschaftliches Technologiezentrum Karlsruhe- Augustenberg (LTZ)“. Das LTZ benötige diese Fläche zur Durchführung von Landessortenversuchen. Die Befahrbarkeit des Gemeindefeldwegs Flst.-Nr. 2069 sei zur Bewirtschaftung der Landessortenversuche zwingend erforderlich. Zur Durchführung von Landessortenversuchen sei eine sehr homogene Bodenbeschaffenheit Voraussetzung, wie sie in einem Abstand von ca. 100 Meter entlang des Gemeindefeldwegs Flst.-Nr. 2069 gegeben sei. Geeignete Ersatzflächen zur Durchführung von Landessortenversuchen seien auf der Gemarkung Beimerstetten nicht verfügbar.

Zur Anlage der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die Ortsumfahrung Beimerstetten, für die eine Fläche von ca. 7.900 qm vorgesehen sei, schlage sie daher vor, die Maßnahme auf dem Flst.-Nr. 2071 entlang des Gemeindefeldweg Flst.-Nr. 2059 anzulegen. In diesem Bereich des Feldes könnten wegen der fehlenden Homogenität des Ackerbodens keine Landessortenversuche durchgeführt werden und wäre somit für eine Ausgleichsmaßnahme bestens geeignet. Hierzu bestünde auch die Bereitschaft des Grundstückseigentümers. Ein weiterer Alternativstandort bestünde in den Grundstücken Flst.-Nr. 2023 und 2028 der Gemarkung Beimerstetten. Auf diesen Ackerflächen würden bereits Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, diese könnten hierfür sinnvoll ergänzt werden.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass laut den Bodenschätzungsdaten die natürliche Bodenfruchtbarkeit des Flst.-Nr. 2071 als „mittel“ (Wertstufe 2) und die des Flst.-Nr. 2068 als „hoch“ (Wertstufe 3) bewertet werde. „Höchste Bonität“ würden Böden der Wertstufe 4 („sehr hoch“) besitzen, die hier jedoch nicht vorkommen würden.

Tatsächlich hätten auch die Böden in der weiteren Umgebung alle Bodenfruchtbarkeitswerte zwischen 3 und 4 (siehe Grafik 1). Die Flurstücke Nrn. 2071 und 2068 seien hinsichtlich ihrer landwirtschaftlichen Ertragsleistung also genauso gut oder schlecht, wie die anderen Äcker in der Nachbarschaft auch. Der Gemeindefeldweg Flst.-Nr. 2069 verlaufe parallel zur Bewirtschaftungsrichtung der angrenzenden Äcker und sei damit zu deren Bewirtschaftung nicht zwingend erforderlich. Beide angrenzenden Flurstücke seien nach Entfall des Feldwegs noch jeweils von drei Seiten angebunden.



Grafik 1: Bodenfruchtbarkeit hoch (orange) und mittel (gelb) – rot hervorgehoben sind die Flurstücke Nrn. 2071 und 2068

Das Landwirtschaftliche Technologiezentrum Karlsruhe-Augustenberg (LTZ) habe eine eigene Einwendung abgegeben (Nr. 3.17), in der es seine Belange selbst vertrete. Die Belange des LTZ seien in der Stellungnahme zur Einwendung Nr. 3.17 gewürdigt worden.

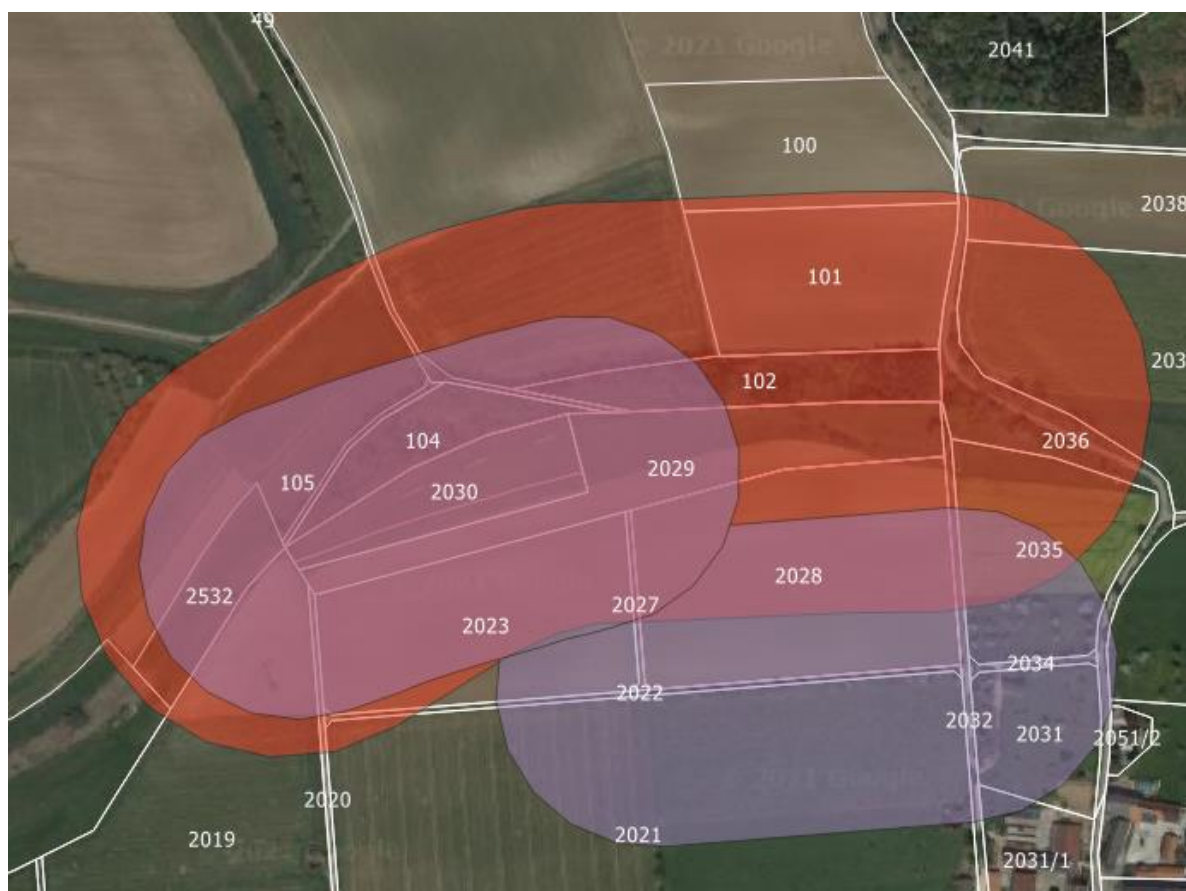
Felderchen seien Offenland-Arten: Ursprünglich seien es Steppenvögel. Sie bauten ihre Nester ungeschützt auf dem Boden. Daher würden sie Bereiche in der Umgebung von Bäumen oder Gebäuden meiden, da diese gefährlichen Greifvögeln als Ansitzwarten dienen könnten („Kulissenwirkung“). Bei Artenschutzmaßnahmen für die Feldlerche müsse daher immer ein Abstand von mindestens 160 m zu Waldrändern, 120 m zu Baumreihen, Feldgehölzen und Siedlungsrändern sowie 50 Metern zu Einzelbäumen und Straßen eingehalten werden, um die Wirksamkeit nicht zu gefährden (MKULNV NRW 2013, SÄCHSISCHE VOGELSCHUTZWARTE NESCHWITZ 2012, Literaturangaben vgl. Planunterlage 19.3.1 S. 45f.).



Grafik 2: Kulissenschatten des Obere-Filde-Waldes und Maßnahmenflächen

Zu dem von der Einwenderin unterbreiteten ersten Alternativvorschlag führte der Vorhabenträger aus, dass es sich bei Flst.-Nr. 2059 um den Weg handele, der Flst.-Nr. 2071 nach Osten hin zum Wald abgrenzt (siehe Grafik 2; die vorgeschlagene Fläche sei in Grafik 2 nicht gesondert dargestellt, aber der Feldweg Flst.-Nr. 2059 sei erkennbar). Die Fläche läge vollständig im Kulissenschatten des Obere-Filde-Waldes und sei leider nicht als Maßnahmenfläche für die Feldlerche geeignet.

Zu dem von der Einwenderin unterbreiteten zweiten Alternativvorschlag führte der Vorhabenträger aus, dass die Flst.-Nr. 2023 und 2028 („Mahdsteig“) hinter der Siedlung Eiselau, ca. 2,3 km entfernt von der Trasse der OU lägen. Die Flächen des zweiten Alternativvorschlags würden im Süden von einer Baumreihe begrenzt und im Norden von einem Waldstreifen mit vorgelagerter Streuobst-Aufpflanzung. Außerdem befänden sich direkt angrenzend im Westen ein Mast der 20-KV-Freileitung. Damit lägen auch diese Flächen vollständig im Kulissenschatten (siehe Grafik 3). Im Übrigen würden auf den Ackerflächen der Flst.-Nr. 2068 und 2071 in den Jahren 2016 und 2019 bereits umfassende Bestandserhebungen der Feldlerche durchgeführt. Zum einen um eine „Nullaufnahme“ vor der Durchführung von Maßnahmen zu haben, zum anderen um zu untersuchen, ob die Flächen aufwertbar seien (Planunterlage 19.1, S. 22). Diese Untersuchungen lägen für die Flächen hinter Eiselau nicht vor.



Grafik 3: Kulissenschatten von Alternativvorschlag 2

Auf Grundlage der Einwendungen 1.03 (Wittlinger), 1.05 (Maurer) und 1.09 (Wittlinger, Maurer) hätte am 29.03.2022 ein gemeinsamer Abstimmungstermin mit den Einwendern vor Ort stattgefunden. Dabei seien die Alternativvorschläge aus den Einwendungen, spontan geäußerte weitere Alternativvorschläge, sowie die im Zusammenhang des Maßnahmenkonzepts wirksamen Alternativmöglichkeiten diskutiert worden.

Das Ergebnis dieses Abstimmungsgesprächs war, dass der Standort der Maßnahme 09 (Blühstreifen) beibehalten werden sollte, allerdings mit reduziertem Zuschnitt. Der Gemeindefeldweg Flst.-Nr. 2069 sollte dafür, wie geplant, aus der Bewirtschaftung genommen und entwidmet werden. Die beiden angrenzenden Flst.-Nr. 2068 und 2071 würden zu gleichen Anteilen herangezogen, um die in der Summe erforderlichen Mindestflächengröße zur Wirksamkeit der Maßnahme zu erreichen.

Herr Wittlinger (Einwender Nr. 1.09) bemängelte im Erörterungstermin am 06.12.2022, dass die gemachten Vorschläge für alternative Flächen für Maßnahmen zum Schutz der Feldlerche im Rahmen der Einwendung nicht berücksichtigt worden

seien. Weswegen die Alternativen ausgeschlossen wurden, sei nicht nachvollziehbar. Eine wertvolle landwirtschaftliche Fläche werde durch die aktuelle Planung verloren gehen. Dies stelle auch einen wesentlichen Wertverlust des Grundstücks dar. Auf der Fläche von Flurstück Nr. 2028 werde bereits eine Ausgleichsmaßnahme ausgeführt, daran angrenzend könnte eine weitere Ausgleichsmaßnahme erfolgen.

Der Vorhabenträger stellte hierzu im Erörterungstermin klar, dass Alternativflächen im Rahmen eines Ortstermins begutachtet worden seien. Diese seien teilweise artenschutzrechtlich nicht wirksam oder wären für die betroffenen Landwirte noch ungünstiger. Es sei jedoch die Flächeninanspruchnahme von 0,8 ha auf 0,6 ha reduziert worden. Alternativflächen seien ausgeschlossen worden, weil sie zu nah an der Umgehungsstraße oder an bestehenden Kulissen (Bäume, Sträucher, Masten) lägen. Maßnahmen für Feldlerchen würden eine hohe Prognosesicherheit benötigen. Daher sei ein Abstand von 100 - 150 Metern notwendig.

Die Planfeststellungsbehörde hat daraufhin dem Vorhabenträger den Prüfauftrag erteilt, dass nochmals zu prüfen sei, ob die von den Einwendern 1.09 vorgeschlagenen Flächen (Flst-Nrn. 2023, 2028, 2071) in Anspruch genommen werden könnten und ob ein Abstand von Kulissen von 100 Metern ausreichend sei.

Die Vorhabenträgerin führte im Anschluss an den Erörterungstermin nochmals eine eingehende Untersuchung durch. Dabei sei zu berücksichtigen gewesen, dass es sich bei der Feldlerche um eine Offenlandart handele. Sie benötige offenes Gelände mit weitgehend freiem Horizont, d. h. mit wenigen oder keinen Gehölzen bzw. Vertikalstrukturen. Bei hohen, geschlossenen Kulissen seien weitere Abstände anzunehmen als bei einzelnen niedrigen Vertikalstrukturen. Entsprechend den Ergebnissen des Forschungsprojekts des MKULNV NRW (2013) sei bei der Anlage von vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahmen in Form von Blühstreifen auf einen Abstand von min. 160 m zu Waldrändern, 120 m zu Baumreihen, Feldgehölzen und Siedlungsrändern, 100 m zu Hochspannungsfreileitungen sowie 50 Metern zu Einzelbäumen und Straßen zu achten. Die Ackerbrachen oder Blühstreifen seien an Flurstücksrändern oder mittig innerhalb der Ackerflächen anzulegen, wobei sie nicht mit der Breitseite an häufig frequentierte Feldwege angrenzen dürfen. Im Ergebnis sei ein Abstand der Maßnahme von 100 m zu Waldrändern und Feldgehölzen daher nicht ausreichend. Die ursprünglich vorgesehene Fläche des Feststellungsentwurfs (Flstk. 2068, 2069, 2071) sei auch mit einer reduzierten Breite von 23 m auf 18 m als

vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) für die Feldlerche geeignet. Als Alternativfläche wäre auch das Flurstück 2110 (Gemarkung Beimerstetten) (Prüfung Alternativfläche 4) in Frage gekommen. Die dortige Fläche hätte sich mittig innerhalb der Ackerfläche befunden. Weiteres ist der Planunterlage 0, Anlage 1, zu entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung der geplanten Blühstreifenmaßnahme für die Feldlerche (Maßnahme 09 VCEF, A, E) auf den final geplanten Flurstücken 2068, 2069, 2071 (Gemarkung Beimerstetten) mit dem oben genannten Umfang den geringsten möglichen Eingriff in die jeweiligen betroffenen Eigentumsrechte darstellt. Würde die Maßnahme auf der Alternativfläche 4 (Flst. 2110, Gemarkung Beimerstetten) durchgeführt werden, würde dies dazu führen, dass diese Maßnahme in vollem Umfang auf dem Flurstück eines einzelnen Eigentümers läge und dieser die Eigentumsbelastungen in vollem Umfang zu tragen hätte. Dagegen verteilen sich diese Belastungen bei der final geplanten Maßnahmenumsetzung auf drei verschiedene Eigentümer, die mit einem jeweils deutlich geringeren Umfang belastet werden. Da sowohl der Maßnahmenumfang auf ein geringeres zwingend erforderliches Maß reduziert werden konnte, als auch die jeweilige Eigentumsbelastung wegen der Inanspruchnahme dreier Eigentümer noch weiter verteilt werden konnte, ist dieser Planung der Vorzug zu geben. Diesen Vorteilen steht auch die Einschränkung der Nutzung des Flurstücks 2071 als Versuchsfläche entgegen, da die Belastung des einzelnen Eigentümers der Alternativfläche 4 (Flst. 2110) deutlich größer wären und damit im Verhältnis überwiegen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht daher ebenfalls keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.1.10. Belange der Leitungsträger

7.1.10.1. Zweckverband Landeswasserversorgung 3.01

Mit Mail vom 17.05.2021 teilte der Zweckverband Wasserversorgung mit, dass im Bereich der geplanten Änderung an der L 1165 als Ortsumfahrung sich eine Trinkwasserleitung des Zweckverbands Wasserversorgung Ulmer Alb befände. Mit Mail

vom 01.06.2021 ergänzte er seine Stellungnahme dahingehend, dass das zur Sicherung der vom Bauvorhaben betroffenen Bestandsanlagen an mehreren Stellen bauliche Maßnahmen und teilweise Umverlegungen erforderlich seien. Daher bitte er um eine frühzeitige Abstimmung, um sowohl Fragen der Kostentragung als auch der Bauausführung klären zu können.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass eine weitere und frühzeitige Beteiligung im Rahmen der Bauausführungsplanung und Bauausführung zugesagt werde. Es werde weiter zugesagt, dass die Kostentragung entsprechend des einschlägigen Rahmenvertrages erfolge und - soweit im Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme kosten vom Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb zu tragen seien – diese in Höhe und zeitlicher Einordnung rechtzeitig zur Berücksichtigung im entsprechenden Haushaltsjahr abgestimmt würden. Die Kostentragung werde durch das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 47.2 (Baureferat Ehingen) im Rahmen der Ausführungsplanung ermittelt (siehe Zusagen Ziffer 4.2).

7.1.10.2. GTT GmbH 3.02

Die GTT GmbH wies in Ihrer Stellungnahme vom 18.05.2021 darauf hin, dass die geplante Baumaßnahme in der Nähe ihrer Anlagen (Fernleitungsnetz für Telekommunikation) befände. Daher bitte sie, den Baubeginn zwei Wochen vorher zu melden und die beigefügten Schutzhinweise und Abstandsempfehlungen zu beachten.

Der Vorhabenträger sagt zu, den Beginn der Arbeiten zwei Wochen vorher bei der Projektleitung/Bauleitung der GTT GmbH zu melden. Sofern bauliche Zwänge dem nicht entgegenstünden, werde zugesagt, die Empfehlung des Mindestabstands von 1 Meter bei einem Parallelverlauf zu berücksichtigen sowie das „Merkblatt zum Schutz unserer Telekommunikationsanlagen“ zu beachten und deren Einhaltung während des maßgeblichen Bauablaufs zu überwachen. Schließlich sagt er zu, dass eine erneute Abstimmung hinsichtlich des Netzes der GTT GmbH vor dem Baubeginn erfolgen werde (siehe Zusagen Ziffer 4.3).

7.1.10.3. Vodafone BW GmbH 3.03

In Ihrer Stellungnahme vom 02.06.2021 teilte die Vodafone BW GmbH mit, dass sie zwar gegen die geplante Baumaßnahme keine Einwände habe, jedoch erforderliche Umverlegungen ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirke,

unabhängig davon, ob der Wegebausträger bereits Tiefbauunternehmen -insbesondere im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung- beauftragt habe. Hierdurch entstehende Kosten und Ausführungszeitverlängerungen sowie Behinderungen müssten deshalb bereits vorab bei der Einheitspreisbestimmung und der Festlegung der Ausführungszeiten vom Bauunternehmen bzw. Planungsbüro berücksichtigt werden. Sie wies weiter darauf hin, dass sich ihre Leitungen auch in angemieteten Rohranlagen der Deutschen Telekom befände. Soweit Änderungen am Bestandsnetz notwendig werden würden, bitte sie um schnellstmögliche Kontaktaufnahme. Vor Baubeginn seien aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.

Der Vorhabenträger sagte in seiner Stellungnahme eine frühzeitige Kontaktaufnahme für den Fall zu, dass im Zuge der Ausführungsplanung festgestellt werden würden, dass Leitungen der Vodafone BW GmbH zu ändern seien. Weiter sagte er zu, dass die erforderlichen Umverlegungen der vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) der Vodafone BW GmbH grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirkt (§ 72 Absatz 3 Telekommunikationsgesetz [TKG]) werden würden und die Einräumung eines Bauzeitfensters sowie die Abstimmung des Bauzeitfensters mit der Vodafone BW GmbH abgestimmt werden würden. Schließlich sagte er zu, dass die Ausschreibungsunterlagen mit den zugehörigen ordnungsgemäßen Baubeschreibungen bzw. Erläuterungen so aufbereitet werden würden, dass die Baufirma derartige Verzögerungen und Behinderungen in das Angebot einkalkulieren könne. Hinsichtlich des angesprochenen Bauzeitfensters stellt der Vorhabenträger klar, dass der im Zuge der Abstimmungen vereinbarte Ausführungstermin dann von der Vodafone BW GmbH einzuhalten sei. Eine seitens der Vodafone BW GmbH beauftragte Baufirma habe dann keinen Anspruch auf Kosten für Baustillstandzeiten sowie andere Schadensersatz- und Erstattungskosten. Zudem werden die rechtzeitige Anforderung aktueller Planunterlagen vor dem Baubeginn zugesagt (siehe Zusagen Ziffer 4.4).

7.1.10.4. Netze BW GmbH 3.04

In ihrer Stellungnahme vom 09.06.2021 teilte die Netze BW GmbH mit, dass im Planungsbereich sich eine 20-kV-Freileitung befände, die nach dortigen Kenntnisstand in der bisherigen Ausführung verbleiben könne. Sie bitte um eine weitere Verfahrensbeteiligung, was vom Vorhabenträger zu gesagt wird (siehe Zusagen Ziffer 4.5).

7.1.11. Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs einschließlich Radwege

Eine der Planfeststellung entgegenstehende Beeinträchtigung von Belangen der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs ist nicht erkennbar. Vielmehr verbessern die Planungen sowohl die Verkehrssicherheitssituation in Beimerstetten, als auch des Straßenverkehrs. Für Radfahrer werden neue Radwegverbindungen geplant.

7.1.12. Belange des Bahnverkehrs

7.1.12.1. Deutsche Bahn - AG DB Immobilien 3.08

Mit Schreiben vom 29.06.2021 nahm die Deutsche Bahn AG erstmalig zu dem Bauvorhaben Stellung. Sie gab an, gegen das Planfeststellungsverfahren grundsätzlich keine Bedenken zu haben. Es müsse im Rahmen der Planungen sichergestellt werden, dass durch das Vorhaben dürfe die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werde.

Für die im Rahmen des Vorhabens erforderliche Kreuzungsmaßnahme mit dem Bahngelände sei zwischen der DB Netz AG und der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abzuschließen. Folgende Punkte seien darüber hinaus bei der Realisierung des Bauwerks zu beachten, nämlich die Planung erfolge nach Richtlinien der Bahn, das Bauwerk unterliege dem Bauaufsichtlichen Verfahren nach VVBau „Planen-Prüfen-Bauen-Abnehmen“ und dass das Bauwerk an die Netz Ulm übergeben werden müsse. Schließlich sei der geplante Ausbau der L 1239 (Dornstadter Straße) ebenfalls mit der DB Netz AG abzustimmen.

Im Geltungsbereich der Planfeststellung, verlaufe zudem die planfestgestellte 110-kV Bahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm - Amstetten der DB Energie GmbH zu der sich die DB AG zu einem späteren Zeitpunkt äußern werde, da ich zum Zeitpunkt der Erstellung der ersten Stellungnahme noch nicht alle erforderlichen Informationen vorlegen hätten. Abschließend bat sie im Wesentlichen um Berücksichtigung der folgenden Regelungen im Beschluss:

1. Die endgültigen Bauausführungspläne seien rechtzeitig bei der DB Energie GmbH zur Prüfung und Zustimmung (vorgeschriebene Sicherheitsabstände) einzureichen. Die Höhenangaben zur Oberkante der Bauwerke seien darin auf Meter über NN zu

beziehen. Der Abstand der Bauwerke zur Leitungssachse bzw. zu den Masten sei anzugeben.

2. Im Rahmen der Planung von Beleuchtungs-, Lärmschutz- und Beregnungsanlagen sei die Einwilligung der DB Energie einzuholen.

3. Im Bereich des Schutzstreifens müssten die Abstände gem. DIN VDE 0210 und DIN VDE 0105 eingehalten werden.

4. Die Standsicherheit der Maste müsse gewahrt bleiben. In einem Radius von 10 Metern von der Fundamentkante aus gesehen, dürften keine Abtragungen bzw. Aufschüttungen von Erdreich durchgeführt werden.

5. Aufschüttungen, Abtragungen oder sonstige Maßnahmen, die das Erdniveau erhöhen würden, dürften innerhalb des Schutzstreifens nur mit Zustimmung der DB Energie GmbH vorgenommen werden. Dies gelte auch für die Dauer von Baumaßnahmen.

6. Die Zufahrt zu den Maststandorten der Bahnstromleitung mit LKW müsse jederzeit gewährleistet sein. Es müsse damit gerechnet werden, dass die Leiterseile für Instandhaltungs- und Umbauarbeiten abgelassen werden müssten. Die Begehbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten an der Bahnstromleitung müsse jederzeit gewährleistet sein.

7. Die im Erdreich befindlichen Erdungsbänder (Bandeisen) dürften nicht beschädigt werden.

8. Es sei zu beachten, dass bei dem Bauvorhaben Arbeitsgeräte wie Kran, Autokran, Bagger etc. nur bedingt zum Einsatz kommen könnten und hier zudem eine Prüfung und eine Freigabe durch die DB Energie erforderlich sei. Die zur Prüfung eingereichten Unterlagen sollten einen Lageplan, EOK Höhen, Höhen der Arbeitsgeräte in Meter über NN und Abstände zur Trassenachse beinhalten.

9. Für den Fall, dass Antennen, Blitzableiter, Reklametafeln, und ähnliches angebracht werden sollten, seien diese extra von der DB Energie GmbH zu genehmigen.

10. Eventuell im Leitungsschutzstreifen zu pflanzenden Gehölze seien im Benehmen der DB Energie zulässig.

Der Vorhabenträger nahm hierzu Stellung und teilte mit, dass er zusage, die angesprochene Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abzuschließen. Weiter sagte er zu, dass die Planung der Eisenbahnüberführung nach den Richtlinien der Bahn erfolge, die Vorgaben der VVBau beachtet werden würde und das Bauwerk nach Fertigstellung an die Netz Ulm übergeben werden würde (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

Hinsichtlich des erwähnten Ausbaus der L 1239 (Dornstadter Straße) stellte der Vorhabenträger klar, dass der Feldweg mit der Flurstücks-Nr. 2166 bei der Umsetzung der DB-Maßnahme als Baustellenzufahrt genutzt werde. Im Rahmen der Maßnahme „L 1165, OU Beimerstetten“ werde parallel zur L 1239 ein Rad- und Wirtschaftsweg angelegt und die Zufahrt von der L 1239 auf den Feldweg mit der Flurstücks-Nr. 2166 angepasst. Eine zeitgleiche Inanspruchnahme des Feldwegs für beide Maßnahmen sei nicht möglich. Im Bereich der bestehenden Straßenüberführung im Zuge der L 1239 über die Bahnlinie Stuttgart – Ulm würden zudem keine baulichen Änderungen vorgenommen, so dass keine Betroffenheit der DB Netz AG auslöst werden würden.

In Bezug auf die 110-kV Bahnstromleitung teilt der Vorhabenträger mit, dass seine Planung im Zuge des Verfahrens mit der DB Energie GmbH abgestimmt worden sei. Daher sei auch der Festsetzungsvorschlag der DB AG der Ziffer 1 nicht erforderlich und im Beschluss kein Regelungsbedarf besteht. Die Planung von Beleuchtungs-, Lärmschutz- und Beregnungsanlagen ist im Bereich der Bahnstromleitung nicht vorgesehen.

Die Festsetzung mit der lfd. Nr. 2 ist daher nicht einschlägig und nicht regelungsrelevant. Der Vorhabenträger sagt aber die Einhaltung der Abstände gem. DIN VDE 0210 und VDE 0105 im Bereich des Schutzstreifens gemäß dem Festsetzungsvorschlag der DB AG der Nr. 3 zu (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

Die Festsetzungsvorschläge der DB AG der Nr. 4 bis 9 und 11 ist gleichlautend in der ergänzenden Stellungnahme der DB Energie GmbH vom 11.03.2022 enthalten, so dass die Stellungnahme des Vorhabenträgers hierzu unten erfolgt.

Mit Schreiben vom 11.03.2022 ergänzte die DB Energie GmbH den obigen Vortrag der DB AG aufgrund einer Anfrage des Vorhabenträgers in Bezug auf die oben er-

wähnte 110-kVBahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm – Amstetten und teilte mit, die Belange der DB Energie GmbH hinsichtlich der planungsbetroffenen 110-kVBahnstromleitung überprüft zu haben. Dabei wies sie insbesondere auf einzuhaltende Mindestabstände und anderer technischer Maßgaben zu dieser Bahnstromleitung hin.

Der Vorhabenträger stellte klar, dass im Rahmen der Planung Abstimmungen mit dem TöB erfolgt seien und daher die entsprechenden Leitungsmaße ausreichend berücksichtigt worden seien und die Mindestabstände berücksichtigt würden. Der Vorhabenträger sagt zu, dass während des Baus der Ortsumfahrung zu keinem Zeitpunkt die einschlägige Nennhöhe der 110-kV Bahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm – Amstetten von den im Rahmen des geplanten Straßenbaus eingesetzten Baugeräten (Bagger, Bohrgerät o.ä.) nicht überschritten wird. Sollte sich dennoch das Erfordernis ergeben, dass höhere Arbeitsgeräte im Schutzstreifen zum Einsatz kommen müssten, werde der Vorhabenträger die erforderlichen Unterlagen der DB Energie zur Prüfung und Freigabe vorlegen, die Standsicherheit der Maste gewahrt bleibe und im Radius von 10 Metern um die Fundamentkante keine Abtragungen bzw. Aufschüttungen von Erdreich durchgeführt werden würden, dass Kranstandorte nur so gewählt werden würden, dass der jeweilige Kran zu keinem Zeitpunkt in die Bahnstromleitung fallen könne und die ein Überschwenken der Bahnstromleitung mit dem jeweiligen Kranausleger sowie allen An- und Aufbauten des betroffenen Krans verhindert werden würden (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

Weiter sagt der Vorhabenträger zu, dass Aufschüttungen, Abtragungen oder sonstige Maßnahmen, die das Erdniveau erhöhen würden– außer der für die Herstellung der Ortsumfahrung selbst erforderlichen Baumaßnahmen – innerhalb des Schutzstreifens nur mit Zustimmung der DB Energie GmbH vorgenommen werden würden, die Beschädigung von vorhandene Band- und Schienenerdern unter Anwendung der einschlägigen, anerkannten Regeln der Technik zu vermeiden, bei Arbeiten in der Nähe der Bahnstrom-Freileitung sicherzustellen, dass die Einhaltung der Sicherheitsabstände gewährleistet werde, die Zufahrt zu den Maststandorten der Bahnstromleitung mit LKW jederzeit zu gewährleisten, die Begehbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten an der Bahnstromleitung zu gewährleisten sowie das Merkblatt „Bauarbeiten im Bereich des Schutzstreifens von 110-kV-Bahnstromleitungen“ zu beachten und das Merkblatt dem Bauunternehmer und dem Bauleiter auszuhandigen, wenn diese im Bereich der 110-kV-Bahnstromleitung tätig seien (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

Mit Schreiben vom 16.06.2022 ergänzte die DB Energie GmbH den obigen Vortrag der DB AG aufgrund einer weiteren Anfrage des Vorhabenträgers in Bezug auf das Fällen von Fichten auf einem Flurstück der DB Netz AG im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme. Hierzu teilte sie im Wesentlichen mit, dass je nach Höhe der Bäume und dem Abstand zu den Gleisen und der Oberleitung Maßnahmen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs zu treffen seien. Wenn Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise durchgeführt werden müssten, seien mindestens 8 Wochen vor Baubeginn eine schriftliche Betriebs- und Bauanweisung (Betra) durch den Vorhabenträger bei der bauüberwachenden Stelle der DB Netz AG zu beantragen (DB Konzernrichtlinie 406.1201 Abschnitt 1 Absatz 2. Für ggf. erforderliche betriebliche Regelungen (z.B. Gleisperrung) während der Baudurchführung nach Betra müsse ein Bauüberwacher Bahn (BÜB) mit betrieblichen Aufgaben zusätzlich zum Bauleiter hinzugezogen werden. Der Eisenbahnbetrieb dürfe weder behindert noch gefährdet werden. Während der Bauarbeiten sei der Regellichtraum (4,0 m beidseitig der Gleisachse) entlang der Gleise immer freizuhalten. Das Betreten und Überschreiten des Bahnbetriebsgeländes, auch zum Zwecke der Bauausführung, sei nicht gestattet. Müsse hiervon abgewichen werden, sei die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass in Abhängigkeit von der Höhe der Bäume und dem Abstand zu den Gleisen und der Oberleitung erforderliche Maßnahmen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs getroffen werden würden, im Fall von Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise eine rechtzeitige schriftliche Beantragung einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) erfolgen werde, eine Hinzuziehung eines Bauüberwachers Bahn (BÜB) für ggf. erforderliche betriebliche Regelungen während der Baudurchführung nach Betra zu und eine rechtzeitige vorherige Kontaktaufnahme mit der DB Netze AG erfolgen werde (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

In Bezug auf das ergänzende Schreiben betreffend die 110-kV Bahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm – Amstetten der die DB AG mit Schreiben vom 13.10.2022 teilte der Vorhabenträger mit, dass im Annäherungsbereich der im Annäherungsbereich der 110-kV Bahnstromleitung BL 510 Neu-Ulm – Amstetten die Mindestabstände gemäß DIN VDE 0210 und DIN VDE 0105 eingehalten würden. Hinsichtlich der Standsicherheit der Maste sagte er ergänzend zu, sollte wider Erwarten in einem Radius von 10 m von den Fundamentkanten aus gesehen Abtragungen bzw. Aufschüttungen von Erdreich (resp. Aufgrabungen) durchgeführt werden, eine statische Berechnung der

Maststandsicherheit durch einen vom EBA zugelassenen Prüfstatiker zu beauftragen und die Kosten für die statische Berechnung sowie daraus resultierenden Maßnahmen zu tragen (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

7.1.13. Denkmalschutz

Das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart wies darauf hin, dass im Bereich der vorgesehenen Umgehungsstraße mit der archäologischen Verdachtsfläche „1. Mittelalterliche Wüstung Fildenhofen (Prüffall; Listennr. 6)“ zu rechnen sei. Innerhalb des Planungskorridors von 200 m Breite beiderseits der Neutrasseierung sei mit weiteren Kulturdenkmälern sowie weitere archäologische Fundstellen zu rechnen, nämlich „2. Vorgeschichtliche Grabhügel (Kulturdenkmal gemäß § 2DSchG, Listennr. 1)“, „3. Grabhügel (Luftbild, unbestimmt) (BEIM 007 u. L7524/091-01)“, „4. Bodenanomalie (Luftbild) (unbestimmt) (L7524/091-02)“, „5. Einzelfund, Flüggellanzenspitze (karolingisch (8.-9.Jh.) / 8.Jh. - 9.Jh.) (BEIM 009)“.

Die vorgesehenen Baumaßnahmen würden zu einer unwiederbringlichen Zerstörung umfangreicher Denkmalsubstanz führen. Um dem allgemeinen Interesse an der Erhaltung von Kulturdenkmalen dennoch bestmöglich gerecht zu werden, bedürfe es bei erhaltenen archäologischen Kulturdenkmalen vor Baubeginn fachgerechter Rettungsgrabungen, in deren Zuge bedrohte Funde und Befunde entsprechend wissenschaftlicher Standards geborgen bzw. dokumentiert werden würden. Ziel dieser Maßnahmen sei es, wenigstens den dokumentarischen Wert des Kulturdenkmals als kulturhistorische Quelle für künftige Generationen zu erhalten.

Das Landesamt für Denkmalpflege bat daher um Berücksichtigung von Auflagen, die als Nebenbestimmungen unter Nebenbestimmungen Ziffer 5.1 zu diesem Beschluss aufgenommen wurden. Außerdem empfahl es den Abschluss einer Vertragsvereinbarung über Art, Umfang Zeitraum der Umsetzung der denkmalpflegerischen Auflagen und Regelung der Kostenverteilung. Der Vorhabenträger sagte zu, eine solche Vereinbarung im Rahmen der Ausführungsplanung abzuschließen (siehe Zusagen Ziffer 4.7).

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Gemeinde Breitingen durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen.

7.1.14. Kommunale Belange

7.1.14.1. Gemeinde Weidenstetten 3.06

Die Gemeinde Weidenstetten teilte in Ihrer Stellungnahme vom 18.06.2021 mit, keine Einwände gegen die geplante Ortsumfahrung zu haben. Jedoch befürchte sie, dass es aufgrund der allgemeinen in Zusammenhang mit den jüngsten Straßenausbauprojekten in der Region und auch durch die geplante Ortsumfahrung zu einer deutlichen Zunahme der Verkehrs- und Lärmbelastung in ihrem Gemeindegebiet kommen werde. Ursächlich seien hierfür ihrer Ansicht nach auch der zu erwartende Mautausweichverkehr und der aus der Erweiterung des Containerbahnhofs resultierende Schwerverkehr, der die durch das Gemeindegebiet führende L 1165 belasten werde.

Daher habe sie die folgenden Wünsche:

- grundsätzliche Bereitschaft auch in Weidenstetten eine Umfahrungsstraße zu bauen, sollte dies einmal gemeindeseits gewünscht werden
- Berücksichtigung kommunaler Belange in Sachen Ortsdurchfahrt der L 1165 in Weidenstetten (Ulmer Straße).
- Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Weidenstetten der L 1165 (evtl. auch Tempo 40)
- Zuschüsse für Lärmschutzfenster für die Einwohner
- Ausweisung der L 1165 von Beimerstetten bis Gerstetten-Heuchlingen als Mautstrecke
- ein Nachtfahrverbot von 22 - 5 Uhr für Fahrzeuge größer 7,49 Tonnen in der Ortsdurchfahrt Weidenstetten der L 1165.
- intensivere Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten
- Kontinuierlich Beobachtung der Verkehrsentwicklung in Weidenstetten vom Land durch eine Messstelle auf eigene Rechnung und regelmäßige Information der Gemeinde über die Messergebnisse
- Planung einer regionalen Verkehrsplanung, die über Beimerstetten hinaus ins „Ulmer Hinterland“ reicht und den Radverkehr ausreichend berücksichtigt
- ÖPNV - schließlich wachsen unsere Orte und der Verkehr - und ein Verkehrslenkungskonzept für LKW.

Der Vorhabenträger verwies in seiner Stellungnahme darauf, dass er die Hinweise der Gemeinde zur Kenntnis genommen habe. Diesen sei jedoch gemein, dass für deren Prüfung und Umsetzung nicht der Vorhabenträger, sondern andere Stellen zuständig und verantwortlich seien. Im Rahmen der vorliegenden Planungen seien die kommunalen Belange möglichst umfassend soweit möglich berücksichtigt worden. Darüber hinaus bestünde für den Vorhabenträger jedoch keine Möglichkeit, weitere Belange umzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Gemeinde Weidenstetten durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen.

7.1.14.2. Gemeinde Breitingen 3.11

Die Gemeinde Breitingen nahm mit Schreiben vom 15.07.2021 zu dem geplanten Bauvorhaben Stellung. Sie teilte mit, gegen die Ortsumgehung Beimerstetten keine Einwendungen erheben zu wollen. Sie stelle jedoch den Antrag auf der L 1165 vom „Kreisel am Butzen“ bis 300 Meter nach der Ortsbebauung (Ortsetter) eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 60 festzusetzen. Sie begründete diesen, damit, dass insbesondere die Ortsumfahrung Beimerstetten und die damit in unmittelbarem zusammenhängende und bereits ausgebaute Berblinger Straße vom Gewerbegebiet Ulm Nord in Richtung Norden ihrer Ansicht nach zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der L 1165 führen würden.

Der Vorhabenträger teilt hierzu in seiner Stellungnahme mit, dass über den Antrag bereits außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Kontakt bestand. Im vorliegenden Verfahren bestünde insbesondere mangels Zuständigkeit des Vorhabenträgers in diesen Belangen und mangels Regelungserfordernis keine Möglichkeit, die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung festzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Gemeinde Breitingen durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen.

7.1.14.3. Gemeinde Bernstadt 3.15

Die Gemeinde Weidenstetten teilte in Ihrer Stellungnahme vom 28.07.2021 mit, gegen den geplanten Trassenverlauf sowie die bautechnische Umsetzung keine Bedenken zu haben. Sie befürchtet jedoch negative Folgen für die Gemeinde Bernstadt

aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme, die durch den Bau der geplanten Ortsumfahrung noch verstärkt werden würde. Dies gelte insbesondere auch für den zu erwartenden Scherlastverkehr. Sie fordere daher weitere verkehrsrechtliche sowie verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen im Zuge eines raumschaftbezogenen, ganzheitlichen Verkehrskonzeptes für den Großraum im Ulmer Norden. Weiter weist sie darauf hin, dass trotz der Realisierung der Ortsumgehung Beimerstetten die Ortskerne Beimerstetten und Bernstadt durch PKW- und Schwerlastverkehr in und aus dem Gewerbegebiet im Ulmer Norden über die Ulmer Straße (L 1165) und die Kreisstraße K 7403 weiterhin belastet werden würden. Um auch in diesem Bereich eine nachhaltige Entlastung zu erzielen, werde die Herabstufung der Landesstraße L 1165 zu einer Kreisstraße unter anschließender Sperrung für den Schwerlastverkehr >12 t gefordert.

Der Vorhabenträger teilt hierzu in seiner Stellungnahme mit, dass im vorliegenden Verfahren insbesondere mangels Zuständigkeit des Vorhabenträgers in diesen Belangen und mangels Regelungserfordernis keine Möglichkeit bestünde, die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung festzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Gemeinde Bernstadt durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen.

7.1.14.4. Gemeinde Beimerstetten 3.16

Die Gemeinde Beimerstetten nahm mit Schreiben vom 06.08.2021 zu dem geplanten Bauvorhaben Stellung. Darin teilte sie mit, die Planungen zu begrüßen. Weiter wies sie auf die nachfolgenden Sachverhalte hin.

Sie machte deutlich, dass nach ihrer Ansicht der Knotenpunkt an der Tomerdinger Straße (Abbiegespur) für ein Gewerbegebiet im Bereich zwischen der Umgehungsstraße und den Bahngleisen geeignet und leistungsfähig sein müsse.

Hierauf erwiderte der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme, dass die Einmündung der Tomerdinger Straße insbesondere zur Erreichbarkeit der Betriebsanlagen der DB Netz AG regelkonform geplant worden sei. Verkehre, die aus dem von der Gemeinde genannte geplanten Gewerbegebiet resultieren, seien bereits bei der Verkehrsprognose berücksichtigt worden. Da sich die Planungen in Bezug auf dieses Gewerbegebiets noch ganz am Anfang befänden und dieses noch weder im gültigen Regional-

noch Flächennutzungsplan enthalten sei, sei eine weitergehende konkrete Bemessung der Verkehrsanlage nicht möglich, so dass sich hieraus keine Änderungen für die Planunterlagen ergeben würden.

Weiter führte die Gemeinde aus, dass die geplanten Kreisverkehre die Radwegführungen berücksichtigen müssten. Vor allem am nördlichen Kreisverkehr müssten die Querungsoptionen für einen Radweg westlich oder östlich der Landesstraße in Richtung Butzen berücksichtigt werden.

Der Vorhabenträger führte hierzu aus, dass die westliche und südliche Trenninseln am Kreisverkehrsplatz bei der Planung so konzipiert worden seien, dass der Umbau zu einer Querung für Radfahrer ohne größere Eingriffe erfolgen könne, wenn die zugehörigen Radwegplanungen, die von der Gemeinde Beimerstetten vorgenommen werden würden, sich konkretisiert hätten. Die Beanspruchung zusätzlicher Flächen sei aber nicht vorgesehen und zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezogen auf das hier verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht zu rechtfertigen.

Der Radweg in Richtung Dornstadt entlang der L1239 solle möglichst vor dem Baubeginn der Umgehungsstraße umgesetzt werden. Dieser Vorschlag des Regierungspräsidiums Tübingen und des Landratsamtes Alb-Donau- Kreis werde seitens der Gemeinde positiv unterstützt, damit sowohl die Radwegeverbindung nach Dornstadt als auch in Richtung Ulm schneller hergestellt werden könnten. Damit würde die Attraktivität des Radfahrens gesteigert und v.a. sicherer, da die Landesstraßen sehr stark befahren seien und der Schwerlastverkehrsanteil sehr hoch sei.

Hierzu teilte der Vorhabenträger mit, dass eine Errichtung des Radwegs nach Dornstadt vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht möglich wäre. Es werde jedoch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geprüft, ob die Realisierung des Radwegs entlang der L 1239 als erster Bauabschnitt der Gesamtmaßnahme möglich wäre.

Um den befürchteten Mautausweichverkehr zu dokumentieren und Maßnahmen zu treffen, schlug die Gemeinde vor, Mautsäulen (blaue Säulen) an der zukünftigen Ortsumfahrung aufzustellen.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass das Land mangels Rechtsgrundlage nicht ermächtigt sei, entsprechende Maut-Kontrollsäulen aufzustellen, da Landesstraßen nicht mautpflichtig seien.

Die Gemeinde stellte klar, dass bei der geplanten Baumaßnahme Überschussmaterial anfallt. Bei entsprechender Geeignetheit des Materials könnte dieses als Auffüllmaterial auf den gemeindlichen Flächen zwischen Bahnlinie und Umgehungsstraße aufgebracht werden. Damit würden ebenere Gewerbeflächen ermöglicht werden.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass er sich diesbezüglich in Abstimmung mit der Gemeinde befände. Im Ergebnis wurden schließlich Alternativflächen gefunden, die auch mit Landratsamt Alb-Donau-Kreis abgestimmt wurden. Diese Flächen sind in der Planunterlage 9.1 (Maßnahme 18) berücksichtigt worden.

Weiter forderte die Gemeinde, dass die im Baufeld im Bereich des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Filde“ eingetragene Fläche auf die ausgewiesene Pflanzgebotfläche des Bebauungsplanes reduziert werden müsse, da die Gewerbeflächen bereits verkauft seien und teilweise aktuell bebaut würden.

Der Vorhabenträger prüfte diesen Hinweis und teilte daraufhin mit, dass die Baufeldgrenze entsprechend innerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens Verfahrens angepasst und an die Pflanzgebotfläche angeglichen werden würden. Entlang der Versickerbecken verbleibe eine Baufläche von mind. 5 m Breite, entlang des Dammfußes, am Fildeweg verbleibe eine Breite von 4 m. Diese Flächen seien für Bau und Instandhaltung der Bauwerke erforderlich.

An der Sperrfläche des Knotenpunktes Abzweigung zur Tomerdinger Straße sei eine Querungshilfe gleich mit vorgesehen werden könnte. Dort sei zukünftig mit entsprechend zunehmenden Rad- und Fußverkehr zu rechnen.

Der Vorhabenträger führte hierzu aus, dass die seitens der Gemeinde gewünschte Querungshilfe in der Sperrfläche des Knotenpunktes Abzweigung zur Tomerdinger Straße den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Alten Beimerstetter Weg mit der in Ost-West-Richtung verlaufenden Tomerdinger Straße verbinden würde. Die seitens des Vorhabenträgers vorgesehene Wegführung sowie der Vorschlag der Gemeinde würden in der Wegelänge im Ergebnis kaum unterscheiden. Seitens des Vorhabenträgers werde deshalb zur Erreichung des alten Beimerstetter Wegs keine Umwegigkeit für Fußgänger- und Radfahrer gesehen. Vom Bauanfang (nach der Brücke über die Bahnlinie) bis zum Beimerstetter Weg werde nämlich über den südlichen Kreisverkehr hinweg ein Rad- und Fußweg angelegt, der eine sichere Verbindung für Fuß-

gänger und Radfahrer zum alten Beimerstetter Weg darstelle. Eine ergänzende Querung an der seitens der Gemeinde gewünschten Stelle sei zudem aus Verkehrssicherheitsgründen nicht positiv zu beurteilen, da die Querung auf freier Strecke angelegt wäre und dort die Geschwindigkeit der Fahrzeuge höher sei als z.B. am Ast des Kreisverkehrsplatzes. Des Weiteren läge die Ortsumfahrung im Bereich der Tomerdinger Straße in leichter Dammlage, so dass eine Anpassung der Straßenböschung erforderlich wäre. Weitere sichere Quermöglichkeiten stünden in zumutbaren Reichweiten zur Verfügung. Im Ergebnis sei davon auszugehen, dass die beiden in der Planung vorgesehenen Verbindungen über den Kreisverkehrsplatz und durch den Keltelgrabendurchlass die Verbindungsfunktion zwischen Ortbereich und altem Beimerstetter Weg ausreichend und abschließend erfüllen würden.

Die Gemeinde bat um Berücksichtigung einer Leerrohrverbindung. Sie teilte mit, dass das Flurstück 2136/0 durch die Straße stark zerschnitten werde. Um den westlichen Teil zwischen Pflasterweg und Umgehungsstraße später einfacher erschließen zu können, wäre es vorteilhaft für die Gemeinde, wenn ein Leerrohr DN 400/500 unter der Straße im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen verlegen werden könnten, ohne die neue Ortsumfahrung zu tangieren.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass die gewünschte Umsetzung einer Leerrohrverlegung denkbar sei. Da zu Gunsten der Gemeinde jedoch kein rechtlicher Anspruch hierauf bestünde, bestünde keine Notwendigkeit einer entsprechenden zusage. Er gehe aber davon aus, dass sich die Gemeinde zur gegebene Zeit mit dem zuständigen Baureferat in Verbindung setzen würde um Ausführung und Kosten zu regeln.

Auch hielte es die Gemeinde für vorteilhaft, wenn aus Sicherheits- und Praktikabilitätsgründen eine frühere Zufahrt nach dem südlichen Kreisverkehr auf den Wirtschaftsweg erfolgen könnte und nicht erst im Bereich des Flst. 2169/0. Die Anfahrbarkeit der Flst. 2170/2171/2172 wäre somit kürzer und die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer im Bereich des Kreisels bzw. kurz danach noch geringer, als auf freier Strecke.

Der Vorhabenträger stellte klar, dass im Zuge der Planung und des Baus des Wirtschaftswegs parallel zur L 1239 das bestehende Wegenetz mit Zufahrten an die L 1239 angeschlossen werde. Wegen der prognostizierten Verkehrsstärke auf der L

1239 von 9.000 Kfz/24 h (vgl. Planunterlage 1, Verkehrsuntersuchung, Abb. 7.2) sollten aus Sicht des Vorhabenträgers neben den beiden bereits vorgesehenen Zufahrten zum Wirtschaftsweg jedoch keine weiteren angelegt werden.

Schließlich bat die Gemeinde in Bezug auf die geplanten Ausgleichsmaßnahmen, die deutlich größer als von ihr erwartet ausgefallen seien, um Prüfung, inwieweit diese optimiert werden könnten. Im weiteren Verlauf nahm der Vorhabenträger eine entsprechende Prüfung vor. In Bezug auf die für die Anlegung von Ersatzhabitaten für die betroffenen Zauneidechsen konnten von der ursprünglichen Planung abweichende Flächen durch Vermittlung der Gemeinde Beimerstetten gefunden werden. Andere Optimierungsmöglichkeiten betreffend die Flächen der Gemeinde Beimerstetten betreffend konnten leider ohne Gefährdung der Maßnahmenziele nicht erreicht werden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht nach Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers und nach Umsetzung der Anpassung der Baufeldgrenze betreffend den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Filde“ ebenfalls keine Belange der Gemeinde Bernstadt durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen.

7.1.15. Sonstige öffentliche Belange

7.1.15.1. RP Freiburg Abt. 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe u. Bergbau 3.07

Die Ausführungen des LGBR in seiner Stellungnahme vom 28.06.2021 zu den geologischen Gegebenheiten im Plangebiet wurden vom Vorhabenträger an die für die Geotechnik im Straßenbau (Referat 42) und an die für die Bauausführung (Referat 47.2) zuständigen Stellen der Abteilung 4 des RPT weitergegeben.

In Bezug auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren ergibt sich aus den Hinweisen des LGBR hieraus kein Anpassungsbedarf der Planunterlagen.

7.1.15.2. Bundesamt für Güterverkehr 3.09

In seiner Stellungnahme vom 08.07.2021 bat das BAG nach Möglichkeit aufgrund der zu erwartenden nicht unerheblichen Steigerung des Schwerlastverkehrs beiderseits der Neubaustrecke Rastplätze vorzusehen.

Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass die Realisierung von Rastanlagen entlang von Landesstraßen derzeit in Baden-Württemberg grundsätzlich nicht vorgesehen sei. Die Aufnahme einer Rastanlage im Zuge des Neubaus der OU Beimerstetten sei daher nicht umsetzbar.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Es besteht daher kein weiterer regelungsbedarf in diesem Beschluss zu dieser Problematik.

7.1.15.3. Landratsamt Alb-Donau-Kreis 3.10

In seiner Stellungnahme vom 15.07.2021 wies das LRA ADK in Bezug auf die Problematik Vermessung darauf hin, dass die Baumaßnahme teilweise entlang von Flurstücksgrenzen führen würde. Falls im Zuge der Baumaßnahmen Grenzzeichen entfernt oder beschädigt werden würden, müssten eine Grenzfeststellung (Behebung des Schadens) beantragt werden.

Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass er die Durchführung der Grenzfeststellung zusage, sofern sich ein entsprechender Bedarf im Rahmen der Bauvorhabensverwirklichung ergeben sollte (siehe Zusagen Ziffer 4.6).

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf das Landratsamts Alb-Donau-Kreis durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Es besteht daher kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Beschluss zu dieser Problematik.

7.1.15.4 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg 3.12

In seiner Stellungnahme vom 20.07.2021 regte das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg wegen des benötigten Flächenbedarfs und der Wirkung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen an, das Bauvorhaben mit einem Unternehmensflurneuerungsverfahren gem. §§ 87 ff. Flurbereinigungsgesetz als milderes Mittel zu begleiten.

Der Vorhabenträger wies darauf hin, dass es sich bei den betroffenen Flächen weit überwiegend um Flächen der Gemeinde handele und daher eine Unternehmensflurbereinigung als für nicht erforderlich erachtet werde. Sollten unwirtschaftliche Restflächen vorhabenbedingt entstehen, bestünde grundsätzlich die Bereitschaft seitens des Landes, diese zu erwerben.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vorhabenträgers keine öffentlich-rechtlichen Belange in Bezug auf das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Es besteht daher kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Beschluss zu dieser Problematik.

7.2. Private Belange

7.2.1. Allgemeines zu Eigentum und Pacht

Für das Vorhaben wird sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum benötigt. Bei der Abwägung der berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikels 14 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei 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 bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr gilt für das Eigentum nichts Anderes als für andere abwägungserhebliche Belange. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Sofern die Planfeststellungsbehörde demnach nach ihrer Abwägung zu der Entscheidung kommt, dass andere Belange den Eigentumsschutz überwiegen, ist das Einverständnis der Eigentümer nicht mehr zwingend erforderlich.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen an dem erwünschten

Neubau der Straße, insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, überwiegen die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Auch bei den planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die naturschutzrechtlich erforderlich sind, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren, gilt, dass die privaten Eigentumsbelange im planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden müssen. Im planfestzustellenden Umfang müssen die privaten Eigentumsbelange zurückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

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

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch eventuelle Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Soweit die Einwender in den Einzelfallerörterungen erklärt haben, dass sie eine feste Aussage in Bezug auf die Höhe der Entschädigung bereits im Planfeststellungsverfahren wünschten, kann dem nicht entsprochen werden. Die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren über die Entschädigung zu entscheiden. Die Entschädigung orientiert sich an den Bodenrichtwerten der jeweils betroffenen Gemeinde. Gegen diese Entscheidung der Enteignungsbehörde kann dann der Rechtsweg beschritten werden.

Dieses Vorgehen wurde bereits obergerichtlich überprüft und hat bereits einer Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht standgehalten (für viele: „Ermöglicht ein Planfeststellungsbeschluss den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum durch Entzug oder Teilentzug dieser Rechtsposition, bildet er also die Grundlage für eine Enteignung, so ist die Regelung der damit verbundenen Entschädigungsfragen

dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.“ (BVerwG, Urteil vom 7. 7. 2004 - 9 A 21/03 zum Enteignungsgesetz von Sachsen-Anhalt und zum Fernstraßengesetz). Im Übrigen ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde zu bemerken, dass gelegentlich zwischen Planfeststellung und Bau der Straße mehrere Jahre vergehen können, sodass eine Festlegung der Entschädigungssummen bereits im Planfeststellungsverfahren auch Nachteile für die Grundstückseigentümer haben kann. Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabenträger eine Entschädigung geleistet. Diese Entschädigung umfasst insbesondere die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen. Auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wird nach Abschluss der Baumaßnahme der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt und die Flächen werden wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein.

7.2.2. Einzeleinwendungen

7.2.2.1. Einwenderin Erbgemeinschaft Bopp 1.02

Der Einwender hat mit Schreiben vom 14.06.2021 sich allgemein gegen das geplante Bauvorhaben gewandt, ohne konkrete Einwände fristgerecht vorzubringen. Die im vorgenannte Schreiben angekündigte Begründung ist nicht nachgereicht worden. Der Vorhabenträger hat die in Zusammenhang mit dem Flurstück denkbaren Belange trotzdem geprüft. Eine Trassenänderung sei durch denkbare Betroffenheiten des Flurstücks 2136 nicht begründbar. Auch sonstige zu berücksichtigende Betroffenheiten seien nicht erkennbar, die Planänderungen rechtfertigen würden. Das Flurstück 2136 mit einer Gesamtgröße von 32.220 m² werde durch die Trasse der künftigen Ortsumfahrung durchschnitten. Der Baukörper der Straße samt Böschungen umfasse im Bereich des Flurstücks 2136 eine Fläche von 5.588 m², die im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren zu erwerben seien. Darüber hinaus werde für die Bauzeit weitere Flächen in einem Umfang von 9.794 m² beansprucht. Diese bauzeitlich genutzten Flächen würden nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden und würden dann den Eigentümern wieder zur Bewirtschaftung zur Verfügung stehen. Die erforderliche Inanspruchnahme des Flurstücks ergebe sich durch die Lage des südlichen Kreisverkehrsplatzes an der Stelle, an der sich aktuell auch die Einmündung K 7403 / L 1239 befände. Ein weiterer Abschnitt des Flurstücks 2136 werde für die Anlage eines vorübergehenden Eidechsen-Habitats in Anspruch

genommen (im Grunderwerbsverzeichnis als blaue Fläche dargestellt). Dieses Ei-dechsen-Habitat wird 3-4 Jahre vor Baubeginn der Ortsumfahrung Beimerstetten hergestellt und nach Abschluss der Baumaßnahmen ebenfalls rückgebaut und für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung wiederhergestellt.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 stellt die Einwenderin nochmals ausdrücklich die Frage, ob die Belastung des Grundstücks durch eine Ausgleichsmaßnahme (temporäres Ersatzhabitat für Zauneidechsen) zwingend notwendig sei oder ob diese nicht auch auf einem anderen Grundstück erfolgen könne.

Aufgrund der nochmaligen Prüfung durch den Vorhabenträger wurden für die geplanten Ersatzhabitate für die betroffenen Zauneidechsen andere Flächen gefunden. Es handelt sich hierbei um die Flurstücke 2170, 2171 in der Gemarkung Beimerstetten. Die jeweiligen Eigentümer und Besitzer haben dieser Flurstücksnutzung jeweils bereits schriftlich zugestimmt. Somit besteht keine Betroffenheit der Einwenderin mehr zu dieser Problematik.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

7.2.2.2. Einwenderin Doris Maurer 1.05

Die Einwenderin hat sich mit Schreiben vom 30.06.2021 allgemein gegen das geplante Bauvorhaben gewandt, da es sich bei den betroffenen Bodenflächen um beste Lehmböden handele.

Der Vorhabenträger hat die in Zusammenhang mit dem Flurstück denkbaren Belange trotzdem geprüft. Eine Trassenänderung ist durch denkbare Betroffenheiten des Flurstücks 2069 nicht begründbar. Auch sonstige zu berücksichtigende Betroffenheiten sind nicht erkennbar, die Planänderungen rechtfertigen würden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Diese Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Weiter wendet sich die Einwenderin gegen die Entwidmung des Feldweges Flst.-Nr. 2069 wendet, da dieser zur Betreuung von Sortenversuchen benutzt werden müsse.

Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass diese Einwände ebenfalls im Rahmen der Einwanderin 1.09 von derselben Einwanderin erhoben worden seien und daher dort abschließend behandelt würden (s.u.).

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden die hier dargestellten Einwände unten im Rahmen der Einwanderin 1.09 behandelt.

7.2.2.3. Einwander Claudia Graser 1.10

Die Einwanderin hat sich mit Schreiben vom 27.08.2021 gegen das geplante Bauvorhaben gewandt. Sie führte aus, dass Beimerstetten zwar eine Umgehungsstraße benötige, die vor allem für die Ortsmitte wichtig sei. Die Verbesserung der Verkehrssituation vor allem in der Ortsmitte gehe aber im Rahmen des geplanten Bauvorhabens einher mit einer enormen Zerstörung der Tier- und Pflanzenwelt und eines Erholungsgebietes für Beimerstetter Bürger. Außerdem komme es zu einer unerwünschten Zerschneidungswirkung für bisher gering zerschnittene Räume. Wie aus der Planunterlage 19.4.1 ersichtlich, sei mit Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, insbesondere der betroffenen Arten/-gruppen Vögel, Fledermäuse, Haselmaus und Zauneidechse zu rechnen und es seien zumindest Vermeidungs- und vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich. Beim Schutzgut Mensch sei mit einer Neubelastung des Außenbereichs und der Wohnlagen am Ortsrand zu rechnen. Sie könne daher keine Verbesserung erkennen, da das Problem von der Ortsmitte an den Ortsrand verlagert werde. Sie bitte daher zu prüfen, wie die Umgehungsstraße zum Wohle aller Beimerstetter Bürger sowie der Flora und Fauna gebaut werden könne.

Im Erörterungstermin am 06.12.2022 wies die Einwanderin 1.10 ergänzend darauf hin, dass sie zwar die Bedeutung der Umgehungsstraße für Beimerstetten sehe, diese aber auch eine große Belastung für die Umgebung darstelle. Es müsste daher mit weniger Einschnitten in die Natur geplant werden. Sie befürchtet eine sinkende Attraktivität des Wohnorts Beimerstetten.

Der Vorhabenträger nahm hierzu Stellung und teilte hierzu mit, dass mit der vorliegenden Planung der Ortsumgehung die Eingriffe in den Naturhaushalt auf ein Minimum reduziert würden. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen würden naturschutzrechtlich vollständig ausgeglichen. Für jeden gefälltten Baum werde ein neuer ge-

pflanzt. Die Gleise der Bahnlinie Stuttgart-Ulm würden von der neuen Straße unterquert. Damit verlaufe die Straßentrasse nur die ersten 700m „oberirdisch“, sinke dann im Gelände ein und verlaufe bis zum Bauende (Kreisverkehr Breitinger Straße) im Einschnitt. Damit sei auch eine Veränderung des Landschaftsbilds auf das technisch unvermeidbare Minimum reduziert. Im Bereich des Waldes werde das neue Straßenbauwerk überdies durch die Entwicklung gestufter Waldränder, Neuentwicklung von Wald und eine Feldhecke, sowie durch die Pflanzung von Bäumen in die Landschaft eingebunden. Im Offenland werde die landschaftsgerechte Neugestaltung mit der Entwicklung einer arten- und strukturreichen Saumvegetation auf den Böschungen erreicht. Damit werde eine bessere Einbindung des neuen Straßenbauwerks in das Landschaftsbild geschaffen, als es bisher durch den Bahndamm der Fall sei, der aktuell die Grenze zwischen dem Siedlungsgebiet Beimerstettens und der umgebenden Landschaft markiere. In Bezug auf die Einwände hinsichtlich der Zerschneidungswirkung führt der Vorhabenträger aus, dass gemäß Planunterlage 19.4.1 (UVP-Bericht) Kap. 7.2.2 die Zerschneidungswirkung der Westvariante (Planungsvariante der PF-Unterlagen) wesentlich geringer, als bei der ebenfalls untersuchten Ostvariante sei. Die geringere Zerschneidungswirkung sei dabei ein Merkmal, das damals für die weitere Beplanung der Westvariante gesprochen hätte. Innerhalb der Westvariante schließe die Trasse am Bauanfang mit einem KVP an die bestehende L 1239 an und schwenke dann auf die Trasse des Alten Beimerstetter Wegs. Eine Trassenführung direkt entlang der Bahngleise sei nicht möglich, da zur Unterführung der Bahngleise ein hinreichend stumpfer Kreuzungswinkel erforderlich sei. Für den Trassenverlauf des westlich der Bahnlinie gelegenen Abschnitts gebe es damit keine Ausführungsmöglichkeit mit geringerer Zerschneidungswirkung. Im Bereich östlich der Bahnlinie schließe die Trasse direkt an die bauliche Entwicklungsgrenze der Gemeinde Beimerstetten an (B-Plan Filde). Die vorliegende Planung sei somit auf eine Minimierung der Zerschneidungswirkung hin optimiert. Die angeführten Vermeidungs- und vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahmen seien Teil des Feststellungsentwurfs. Diese Maßnahmen seien in Planunterlage 9 ausführlich dargelegt. Mithilfe dieser Maßnahmen würden die zu erwartenden Auswirkungen, insbesondere auch die auf das Schutzgut Tiere, vermieden werden, auf ein unerhebliches Maß vermindert oder ausgeglichen werden. Die Auswirkungen auf den Menschen seien umfassend geprüft worden. Das Ergebnis der Prüfung werde in Planun-

terlage 19.4.1 in Kap. 8.6 dargelegt: Die Ortsumgehung führe zu einer deutlichen innerörtlichen Entlastung. Die innerörtliche Verkehrsentslastung bewirke gleichzeitig eine Entlastung der Luft- und Lärmbelastung an der Ortsdurchfahrt. Mit der Umgehungsstraße könnten die Grenz- und Orientierungswerte für Wohn- und Mischgebiete am jeweils betroffenen Ortsrand von Beimerstetten vollständig eingehalten werden. Auch für die westlich der Bahn gelegene Hofstelle am Tomerdinger Weg würden die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten. Die Berechnungen zur Luftschadstoffbelastung durch die Umgehungsstraße zeigten, dass die Grenz- und Prüfwerte der 39. BImSchV und EG-Richtlinie 2008/50/EG bereits am Fahrbahnrand deutlich unterschritten werden würden. Die vorliegende Planung so somit die zum Wohle aller Beimerstetter Bürger sowie der Flora und Fauna optimierte Planung.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Belange der Einwenderin durch die Planungen derart berührt, dass sich hierdurch Planänderungen begründen ließen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

8. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben der L 1165 Ortsumfahrung Beimerstetten sprechenden öffentlichen und privaten Belangen konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier planfestzustellende Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten vermag die damit angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer deutlichen Entlastung der bisher erheblich von Verkehr belasteten Ortsdurchfahrt von Beimerstetten im Zuge der L 1165 zu erfüllen. So kann mit der Ortsumfahrung Beimerstetten eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens entlang der Ortsumfahrung Beimerstetten erreicht werden. Dadurch wird die Ortsdurchfahrt von Beimerstetten zum einen spürbar von Lärmimmissionen entlastet. Zum anderen werden sich auch die Luftschadstoffimmissionen mit der Ortsumfahrung Beimerstetten in der Ortsdurchfahrt von Beimerstetten spürbar reduzieren. Darüber hinaus wird die erhebliche Verringerung des Verkehrsaufkommens entlang der Ortsdurchfahrt von Beimerstetten im Zuge der L 1165 die dortige Trennwirkung spürbar reduzieren und die Verkehrssicherheit deutlich verbessern. Dies wird zu einer erheblichen Verbesserung der Attraktivität des innerörtlichen Bereichs von Beimerstetten führen. Der ebenfalls geplante neue Parallelweg östlich der L 1239 vom Knotenpunkt Alb-recht-Berblinger-Straße / L 1239 bis zum Knoten-

punkt am Bauanfang dient unter anderem auch der Verkehrssicherheit und dem sichereren landwirtschaftlichen Verkehr zur Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen. Insbesondere wird langsameren Verkehrsteilnehmern, wie beispielsweise Radfahrern und landwirtschaftlichen Maschinen, eine sichere Möglichkeit eingeräumt, abgekoppelt vom schnelleren Verkehr der neuen Ortsumfahrung fahren zu können und Anschluss an das bisherige Rad- und Landwirtschaftswegenetz zu finden.

Andere im Verfahren geprüfte Alternativen und Varianten kamen insbesondere wegen der mit ihnen einhergehenden, teilweise erheblich umfangreicheren negativen Auswirkungen auf Umweltgüter nicht in Betracht. Zwar waren sowohl die Westvariante 1.1 als auch die Ostvariante 1.1 insbesondere in Bezug verkehrlichen Wirksamkeit auf die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV, der Lage in der Wasserschutzzone III sowie hinsichtlich der Höhe des Massenüberschusses gleichwertig. Jedoch wies die gewählte Westvariante 1.1 deutliche Vorteile wegen geringerer Bau- und Unterhaltskosten, geringerer Einschränkungen der gemeindlichen Bauleitplanung, geringerer Eingriffe in das private Eigentum sowie geringerer Flurstückzerschneidungen, der Beibehaltung des Wegenetzes, geringerer Eingriffe in Natur und Landschaft auf. Insgesamt stellt die gewählte Variante West 1.1 aus Sicht der Umweltverträglichkeit umweltverträglichste Variante dar.

Der Planung zum Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten 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, wie sie auch Gegenstand von Einwendungen waren, hinreichend Rechnung.

So werden durch das Vorhaben der Ortsumfahrung Beimerstetten unmittelbar keine unzulässigen Lärmimmissionen auftreten. Durch das umfassende Kompensationskonzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Auch sonst werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch die festgelegten LBP-Maßnahmen bei den verschiedenen Schutzgütern einschließlich Boden hinreichend kompensiert. Durch die gewählte Trassenführung kann wegen der geplanten Führung in Einschnittlagen eine Auswirkung auf das Landschaftsbild erreicht werden.

Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben als Eigentümer oder Pächter von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen einschließlich etwaiger Wertminderungen. Insgesamt bleiben die 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 nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zur L 1165 Ortsumfahrung Beimerstetten. Insgesamt kann daher dem Antrag der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg entsprochen und der Plan sowie mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärten Zusagen festgestellt werden.

C. Gebühren- und Kostenentscheidung

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

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 Einwander abwälzen (BayVGH, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, 307ff.).

D. Hinweise

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher

Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim Klage erhoben werden.

Wedemeyer