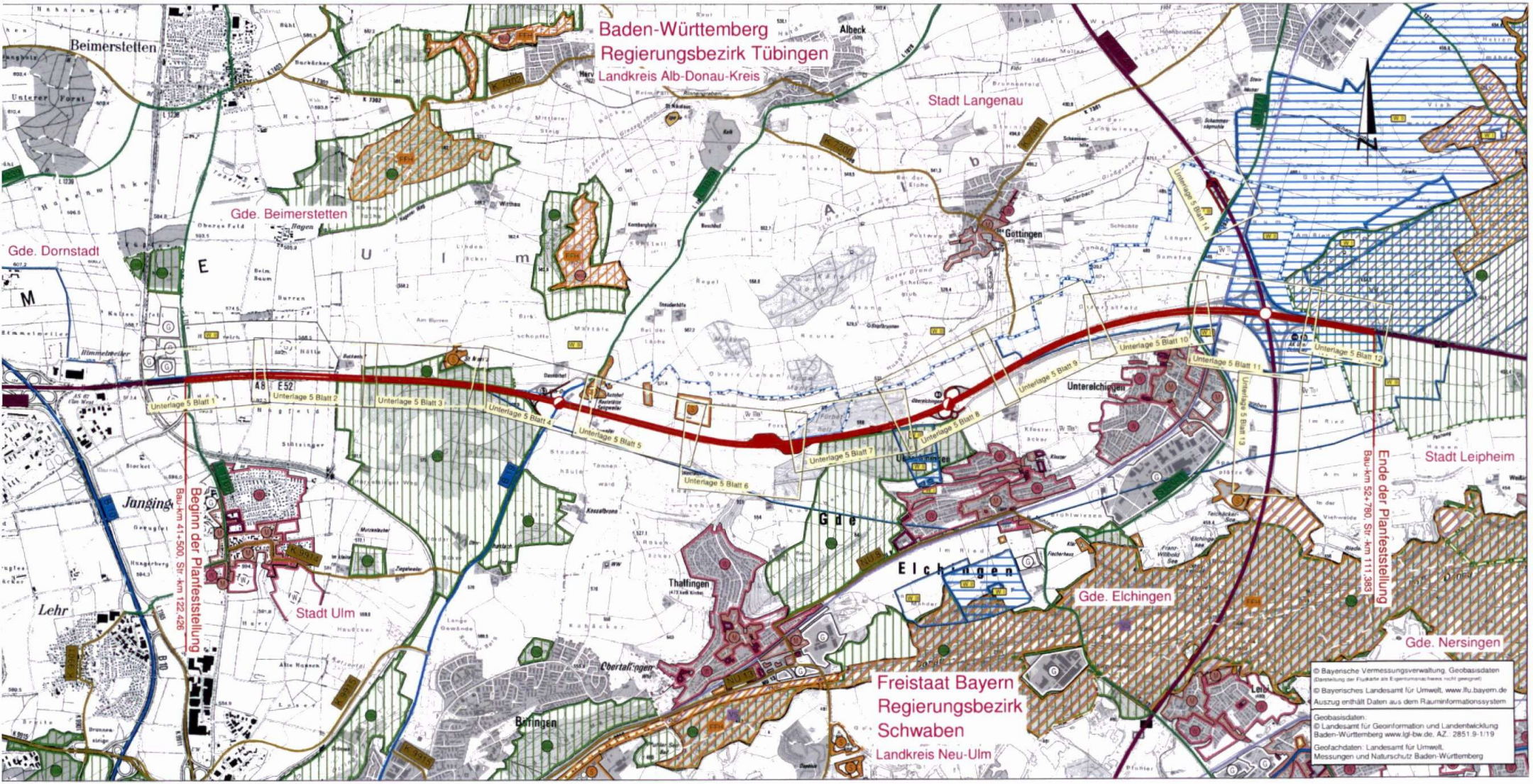
REGIERUNG VON SCHWABEN

Sechsstreifiger Ausbau der Autobahn A 8 Karlsruhe - München, AS Ulm - West bis AK Ulm/Elchingen

Bau-km 41+500 bis Bau-km 52+780

Planfeststellungsbeschluss
vom 30.Oktober 2020

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.2-6/42


Baden-Württemberg
Regierungsbezirk Tübingen
Landkreis Alb-Donau-Kreis
Stadt Langenau
Gde. Beimerstetten
Gde. Dornstadt
Stadt Ulm
Stadt Leipheim
Gde. Elchingen
Gde. Nersingen
Freistaat Bayern
Regierungsbezirk
Schwaben
Landkreis Neu-Ulm
Beginn der Planfeststellung
Bau-km 41+500, Str.-km 122,426
Ende der Planfeststellung
Bau-km 52+780, Str.-km 111,383
Unterlage 5 Blatt 1
Unterlage 5 Blatt 2
Unterlage 5 Blatt 3
Unterlage 5 Blatt 4
Unterlage 5 Blatt 5
Unterlage 5 Blatt 6
Unterlage 5 Blatt 7
Unterlage 5 Blatt 8
Unterlage 5 Blatt 9
Unterlage 5 Blatt 10
Unterlage 5 Blatt 11
Unterlage 5 Blatt 12
Unterlage 5 Blatt 13
Unterlage 5 Blatt 14
A8 E52
Beimerstetten
Albeck
Göttingen
Unterelchingen
Thalfingen
Jungingen
Lehr
Ulm
Elchingen
Ober-
Ballingen
© Bayerische Vermessungsverwaltung. Geobasisdaten
(Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht gewegnet)
© Bayerisches Landesamt für Umwelt, www.lfu.bayern.de
Auszug enthält Daten aus dem Raumlnformationssystem
Geobasisdaten:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg www.lgl-bw.de, AZ.: 2851.9-1/19
Geofachdaten: Landesamt für Umwelt,
Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen		IV - V
A.	**T e n o r**	**1**
I.	**Feststellung des Plans**	**1**
II.	**Planunterlagen**	**2**
III.	**Straßenrechtliche Verfügungen**	**3**
IV.	**Wasserrechtliche Entscheidungen**	**4**
1.	Wasserrechtliche Erlaubnis	4
2.	Hinweis	4
3.	Wasserrechtliche Auflagen	5
3.1	Wasserversorgung und Grundwasserschutz	5
3.2	Niederschlagswasserbeseitigung	6
3.3	Baubetrieb und Altlasten	6
3.4	Auflagenvorbehalt	8
V.	**Naturschutzrechtliche Entscheidungen**	**8**
VI.	**Verkehrslärmschutz**	**9**
VII.	**Sonstige Auflagen**	**11**
1.	Denkmalpflege	11
2.	Baubetrieb	12
3.	Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	13
4.	Grundstückszufahrten während der Bauzeit	14
VIII.	**Vorrang der Auflagen und sonstigen Regelungen**	**14**
IX.	**Entscheidung über Einwendungen**	**14**
X.	**Verfahrenskosten**	**14**
B.	**Sachverhalt**	**15**
I.	**Beschreibung des Vorhabens als Teil eines Gesamtkonzepts**	**15**
II.	**Entwicklungsgeschichte der Planung**	**19**
III.	**Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**	**21**
C.	**Entscheidungsgründe**	**24**
I.	**Allgemeines**	**24**
1.	Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	24
2.	Voraussetzungen der Planfeststellung	25
3.	Planfeststellung in Abschnitten	25
II.	**Verfahrensrechtliche Bewertung**	**26**
1.	Zuständigkeit und Verfahren	26
2.	Prüfung der Umweltverträglichkeit	26
2.1	Gesetzliche Grundlagen	26
2.2	Ablauf des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens	27
2.3	Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung	27
2.4	Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung	28
2.5	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	28
3.	FFH-Vorprüfung	51

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens ... 56
1. Planungsleitsätze ... 56
2. Planrechtfertigung ... 56
2.1 Erforderlichkeit des Vorhabens ... 56
2.2 Einwendungen gegen die Planrechtfertigung ... 59
3. Ermessensentscheidung ... 59
3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen ... 59
3.2 Trassenvarianten ... 61
3.3 Ausbaustandard ... 64
4. Raum- und Fachplanung ... 66
4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung ... 66
4.2 Städtebauliche Belange ... 67
5. Immissionsschutz ... 67
5.1 Lärmschutz ... 67
5.2 Luftreinhaltung ... 91
6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz ... 92
6.1 Straßenentwässerung / Bauausführung ... 92
6.2 Gewässerausbau ... 99
6.3 Bodenschutz ... 100
7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz ... 101
7.1 Naturschutz und Landschaftspflege ... 101
7.2 Habitatschutz ... 105
7.3 Artenschutz ... 105
8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen ... 117
8.1 Landwirtschaft ... 117
8.2 Forstwirtschaft ... 119
8.3 Jagd ... 120
8.4 Fischereiwesen 120
9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe ... 121
9.1 Denkmalpflege ... 121
9.2 Sonstige Belange ... 122
9.3 Eingriffe in das Eigentum ... 122

IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden ... 123
1. Regierungspräsidium Tübingen ... 123
2. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Freiburg ... 124
3. Landratsamt Alb-Donau-Kreis ... 124
4. Landratsamt Günzburg ... 126
5. Landratsamt Neu-Ulm ... 127
6. Stadt Ulm ... 128
7. Stadt Langenau ... 129
8. Gemeinde Elchingen ... 130
9. Zweckverband Landeswasserversorg. Baden-Württemberg ... 131
10. Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb ... 131
11. Wasserwirtschaftsamt Donauwörth ... 131
12. Amt für ländliche Entwicklung Schwaben ... 132
13. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg ... 132
14. Kreisbauernverband Ulm-Ehingen e. V. ... 133
15. Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Günzburg-Neu-Ulm ... 134
16. Flurbereinigungsgenossenschaft Thalfingen ... 136
17. Landesjagdverband Bayern, Kreisgruppe Neu-Ulm e. V. ... 136
18. Jagdgenossenschaft Thalfingen ... 136
19. Bayerische Staatsforsten AöR ... 137
20. Landesamt für Geoinformation und Landesentw. Baden-Württemberg ... 137
21. Polizeipräsidium Ulm ... 138
22. Polizeipräsidium Schwaben-Südwest ... 138

23 Staatliches Bauamt Krumbach ... 138
24. Regionalverband Donau Iller ... 138
25. Bayerisches Landesamt für Umwelt ... 139
26. IHK Ulm und IHK Schwaben ... 139
27. Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern e. V. ... 140
28. Eisenbahn Bundesamt Außenstelle Karlsruhe Stuttgart ... 140
29. Eisenbahn Bundesamt Außenstelle München ... 140
30. DB Energie GmbH ... 140
31. DB Immobilien ... 140
32. DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH ... 141
33. Autobahn Tank- und Rast-GmbH ... 141
34. Versorgungs- und Telekommunikationsunternehmen ... 142

V. Einwendungen und Forderungen Privater ... 143
1. Eigentümer Fl.Nr. 1662/1, Jungingen (Lfd.Nr. 160) ... 143
2. Miteigentümer Fl.Nr. 716/28, Elchingen (Lfd.Nr. 143) ... 143
3. Eigentümer Fl.Nr. 328, Oberelchingen (Lfd.Nr. 145) ... 144
4. Eigentümer Fl.Nr. 818, Unterelchingen (Lfd.Nr. 146) ... 146
5. Eigentümer Fl.Nr. 309, 368, 432, 466 und 451, Thalfingen (Lfd.Nr. 155) 146
6. Eigentümer Fl.Nr. 335, Thalfingen (Lfd.Nr. 161) ... 148
7. Eigentümer Fl.Nr. 1217, Unterelchingen (Lfd.Nr. 164) ... 149
8. Eigentümer Fl.Nr. 362 und 406, Thalfingen (Lfd.Nr. 184) ... 149
9. Miteigentümer Fl.Nr. 403/2, Thalfingen (Lfd.Nr. 191) ... 149
10. Eigentümer Fl.Nr. 404 und Miteigentümer Fl.Nr. 447, Thalfingen (Lfd.Nr. 192 ... 150
11. Eigentümer Fl.Nr. 809, Unterelchingen (Lfd.Nr. 255) ... 150
12. Eigentürmer Fl.Nr. 322, 323, 337, 430 und 431, Thalfingen (Lfd.Nr. 256) 151
13. Eigentümer Fl.Nr. 306 und 310, Göttingen (Lfd.Nr. 268) ... 152
14. Eigentümer Fl.Nr. 409, Thalfingen (Lfd.Nr. 331) ... 153
15. Eigentümer Fl.Nr. 1194, Unterelchingen (Lfd.Nr. 332) ... 154
16. Eigentümer Fl.Nr. 363 und 369, Thalfingen (Lfd.Nr. 346) ... 155
17. Pächter Fl.Nr. 7438/1 und 7438/10, Langenau (Lfd.Nr. 131) ... 156

VI. Gesamtergebnis ... 159

VII. Straßenrechtliche Verfügungen ... 160

VIII. Kostenentscheidung ... 160

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise ... 161

I. Rechtsbehelfsbelehrung ... 161

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BImSchG)
32. BImSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. VO zum BImSchG)
39. BimSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. VO zum BImSchG)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D_{StrO}	Korrektur für die Geräuschentwicklung der Straßenoberfläche
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz

FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ_{100}	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LVwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz für Baden Württemberg
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLuS	Richtlinien für die Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
StrG	Straßengesetz für Baden Württemberg
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VkBl	Deutsches Verkehrsblatt, Zeitschrift
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 02.06.1997 (ARS 26/1997)
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.2-6/42

Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 8 Karlsruhe-München, Anschlussstelle Ulm West bis Autobahnkreuz Ulm/Elchingen Bau-km 41+500 bis Bau-km 52+780

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

I. Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 8 Karlsruhe - München zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen (Bau-km 41+500 bis Bau-km 52+780) wird

festgestellt.

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen, ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Über diese wird unter A.IV. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

1. Der **festgestellte** Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
1T	1-236	Erläuterungsbericht mit Roteintrag	
5.T	1-3 4T-6T, 7-8,9T-11T,12,13T,14	Lagepläne	M 1 : 1.000
6.	1-14	Höhenpläne	M 1:1.000/100
7.1	1-2	Übersichtspläne der Immissionsorte	M 1:10.000
7.2	1-13	Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen	M 1:1.000
9.2T	1, 2T-4T,5-6,7T-8T,9	Landschaftspflegerische Maßnahmen Maßnahmenpläne	M 1:2.500
9.3T		Landschaftspflegerische Maßnahmen Maßnahmenblätter	
10.1T	1-4,5T-6T,7-14, 15T-17T, 18-21	Grunderwerbsplan	M 1:1.1000
10.2T		Grunderwerbsverzeichnis	
11T		Regelungsverzeichnis	
12T		Widmungsplan	M 1:2.000
14	1-3	Straßenquerschnitte	M 1:50
17.1		Immissionstechnischen Untersuchung Erläuterung	
17.2		Immissionstechnische Untersuchung Berechnungsgrundlagen	
17.3		Immissionstechnische Untersuchung Luftschadstoffuntersuchung	
18.1		Wassertechnische Untersuchung Erläuterung	
18.2		Wassertechnische Untersuchung Berechnungsunterlagen	
18.3	1-2	Wassertechnische Untersuchung Entwässerungseinzugsgebiete	
18.4	1-8	Wassertechnische Untersuchung Längsschnitte	
18.5	1-4	Wassertechnische Untersuchung Detailpläne Regenrückhaltebecken	M 1:250

18.6		Wassertechnische Untersuchung Schemaskizze Pumpwerk Regenrückhaltebecken	M 1:50
19.1.1T		Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil	

2. Den Planunterlagen **nachrichtlich** beigefügt sind:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
2	1	Übersichtskarte	M 1 : 100.000
3	1	Übersichtslageplan	M 1 : 25.000
4	1	Übersichtshöhenplan	M 1:25000/2500
9.1T		Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan	M 1:25000
9.4T		Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation	
19.1.2	1-2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	M 1:5000
19.1.3T		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
19.4.1		Umweltverträglichkeitsstudie Bericht	
19.4.2		Umweltverträglichkeitsstudie	
19.5		Faunistischer Fachbeitrag	
19.6		Natura-2000-Verträglichkeitsvorprüfung der Ausgleichsflächenkonzeption	

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten bzw. in deren Auftrag aufgestellt und tragen das Datum vom 28.04.2017. Die Tektur sowie die Roteintragungen tragen das Datum vom 23.09.2019. Die durch die Tekturen ungültigen bzw. geänderten Unterlagen sind in den Planunterlagen ebenfalls nachrichtlich enthalten.

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Die neuen Bestandteile der Autobahn A 8 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Autobahn gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die nach den Planunterlagen aufzulassenden Bestandteile der A 8 mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Der räumliche Umfang des Neu- und Rückbaus ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Regelungsverzeichnis und dem Lageplan zur Widmung/Umstufung/Einziehung.

Von der Planfeststellung sind verschiedene Staats-, Land-, Kreis-, Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen betroffen. Soweit nicht §§ 5 Abs. 7

und 7 Abs. 5 StrG oder Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird Folgendes verfügt:

- Die nach den Planunterlagen neu zu errichtenden öffentlichen Straßen und Wege werden zu den vorgesehenen Straßenklassen gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 StrG oder Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (§ 5 Abs. 6 StrG, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege oder Wegeteile werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck umgestuft (§§ 6 Abs. 1 StrG, Art. 7 Abs. 5 und Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile öffentlicher Straßen und Wege sind mit der Sperrung eingezogen (§ 7 Abs. 6 StrG, Art. 8 Abs. 5 und Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

IV. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem jeweiligen Baulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Straßen wird gemäß § 15 WHG die

gehobene Erlaubnis

erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen das in verschiedenen Bereichen des Albanstiegs anfallende Sickerwasser zu sammeln und in den Deisenbach einzuleiten sowie weitere Gewässerbenutzungen im planfestgestellten Umfang vorzunehmen.
Eine Gewässerbenutzung darf nur an den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Standorten stattfinden.

2. Hinweis:

2.1 Die Entwässerung der bestehenden A 8 erfolgt in einem geschlossenen System über die Kanalisation der Stadt Elchingen in die Donau. Die gemäß § 15 WHG i. V. m. § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG erforderliche

gehobene Erlaubnis

wurde mit Bescheid des Landratsamtes Neu-Ulm vom 20.11.2015, Az. 1-4536.1-NU1 16540/2015 erteilt. Dieser ist dem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigefügt.

2.2 Falls während der Bauzeit das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten in das Grundwasser oder in ein oberirdisches Gewässer erforderlich wird, ist hierfür rechtzeitig die wasserrechtliche Erlaubnis beim jeweils zuständigen Landratsamt zu beantragen.

2.3 Die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 68 WHG für die Umgestaltung des Laufes des Deisenbaches im Bereich der A 8 ist von der Planfeststellung für den Ausbau der A 8 umfasst.

3. Wasserrechtliche Auflagen

3.1 Wasserversorgung und Grundwasserschutz

3.1.1 Für den geplanten 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Ausgabe 2016, einzuhalten. Laut den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen werden aufgrund der äußerst sensiblen Untergrundverhältnisse (Karst) die erhöhten Anforderungen entsprechend einer Schutzzone II eingehalten.

3.1.2 Die Entwässerungsleitungen sind so einzubauen, dass wiederkehrende Dichtheitsprüfungen problemlos durchgeführt werden können.

3.1.3 Die beiden Regenrückhaltebecken RRB 9 und RRB 10 befinden sich in der Zone III A bzw. III B des festzusetzenden Wasserschutzgebietes Donauried Hürbe. Um einen bestmöglichen Grundwasserschutz zu erreichen, ist darauf zu achten, dass bei der Ausführung besondere Anforderungen an deren Dichtheit bestehen.

3.1.4 Im gesamten Planungsgebiet besteht die Möglichkeit von hohen Grundwasserständen. Erforderliche Grundwasserabsenkungen zur Bauwasserhaltung bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis. Anträge dazu sind bei der Kreisverwaltungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen. Grundsätzlich ist eine Versickerung des geförderten Grundwassers vorzusehen. Eine Grundwasserabsenkung über den Bauzustand hinaus ist nicht zulässig.

3.1.5 Die Absetzbecken der Regenrückhaltebecken, insbesondere diejenigen in der Schutzgebietszone III A (RRB 9, RRB 10), sind in konstruktiver Bauweise (Betonbauweise) zu errichten und es ist eine Tauchwand zur Abschöpfung aufschwimmender Stoffe vorzusehen. Die Leitungen zwischen den Becken müssen einen Absperrmechanismus besitzen. Für das Absetzbecken ist eine Bypassleitung vorzusehen, welche im Falle einer starken Gewässerverunreinigung verhindert, dass verschmutztes Wasser aus dem Absetzbecken in das Stauraumbecken gelangt.

3.1.6 Im Zuge der Ausführungsplanung ist die genaue Konstruktion der Regenrückhaltebecken mit dem jeweils zuständigen Landratsamt Alb-Donau Kreis oder Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abzustimmen.

3.2 Niederschlagswasserbeseitigung

3.2.1 Die Regenrückhaltebecken (RRB) in der Schutzzone III A sind gegen den Untergrund vollständig und dauerhaft abzudichten.

3.2.2 Für die Absetzbecken der RRB muss ein Mechanismus zum Abscheiden von aufschwimmbaren Stoffen vorhanden sein.

3.2.3 Alle RRB sind mit Verschlussmechanismen auszustatten, um zu verhindern, dass gewässerschädliche Stoffe von einem Becken ins nächste gelangen.

3.2.4 Das RRB 11 ist mit einem Schieber auszustatten, um zu verhindern, dass gewässerschädliche Stoffe ins Oberflächengewässer gelangen. Sollten gewässerschädliche Stoffe in das Becken gelangen, ist durch sofortigen Verschluss des Schiebers zu verhindern, dass diese ins Oberflächengewässer gelangen.

3.2.5 Die RRB in der Schutzzone III A sind unter Verzicht auf ein Freibord auf ein 50 jährliches Regenereignis zu bemessen.

3.2.6 Die RRB außerhalb der Schutzzone sollen unter Verzicht auf ein Freibord mindestens auf ein 10 jährliches Regenereignis bemessen werden.

3.2.7 Bei Regenwasserabfluss muss der pH-Wert des eingeleiteten Wassers zwischen 6,0 und 9,0 liegen.

3.2.8 Alle Bauwerke sind mindestens einmal pro Jahr durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

3.2.9 Die Unternehmensträgerin hat das Auslaufbauwerk sowie das Ufer des benutzten Gewässers 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstelle im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth zu sichern und zu unterhalten.

3.3 Baubetrieb und Altlasten

3.3.1 Die Baumaßnahme ist nach den vorgelegten Plänen unter Beachtung der geltenden technischen Bestimmungen und der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen.

3.3.2 Bei allen Erdarbeiten im Planbereich ist generell darauf zu achten, ob künstliche Auffüllungen o. ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist unverzüglich die für den Vollzug des Wasserrechts zuständige Behörde zu benachrichtigen.

3.3.3 Anfallendes Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu verwerten oder zu beseitigen und darf während der Bauphase nicht längerfristig in den Bereichen der Zonen I und II des geplanten Trinkwasserschutzgebietes zwischengelagert werden.

3.3.4 Baumaschinen, die durch Leckagen und Undichtigkeiten zu einer Gefährdung des Grundwassers führen können, dürfen sich nur während des laufenden Betriebs der Baustelle in den Bereichen der geplanten Trinkwasserschutzgebietszonen befinden. Während der Ruhezeiten müssen die Maschinen aus den genannten Bereichen entfernt werden.

3.3.5 Es sind grundsätzlich biologisch abbaubare Hydraulik- und Schmieröle zu verwenden.

3.3.6 Die Baustelleneinrichtung inklusive der Sanitäranlagen ist außerhalb der geplanten Trinkwasserschutzgebietszonen zu errichten.

3.3.7 Der Beginn und die Vollendung aller Baumaßnahmen sind dem zuständigen Landratsamt und der für den Vollzug des Wasserrechts zuständigen Behörde spätestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen.

3.3.8 Die Funktion evtl. vorhandener Drainagen ist durch den Antragsteller sicherzustellen.

3.3.9 Dem Landratsamt Günzburg ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ein Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen zu überlassen (Unterlagen 18.1 und 18.2), aus denen sich ergibt, dass die der wasserrechtlichen Erlaubnis vom 26.10.2016 zugrunde gelegte Einleitungsmenge für die BAB A 8 eingehalten wird.

3.3.10 Hinweise

Beim Baugrubenaushub ist sorgfältig darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich aus früheren Auffüllungen angetroffen wird. In diesem Fall ist das jeweils zuständige Landratsamt unverzüglich zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten. Weitere Auflagen hierzu bleiben vorbehalten.

Vor der Bauausführung hat sich die Antragstellerin über vorhandene Sparten (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme, Telekom usw.) und sonstige Anlagen (Brunnen, Sickerschächte usw.) rechtzeitig zu informieren. Für Schäden haftet die Antragstellerin.

3.4 Auflagenvorbehalt

Die Festsetzung weiterer Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehenden Verhältnisse ändern.

V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2T und 9.3) ist im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des jeweils zuständigen Landratsamtes zu vollziehen.
2. Für die Baumaßnahme ist eine naturschutzfachliche Baubegleitung (ökologische Bauleitung) zur Abstimmung der in naturschutzfachlicher Hinsicht erforderlichen Maßnahmen, zur Überwachung des Baubetriebes und zur Überprüfung der Einhaltung der natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen einzurichten. Der dafür verantwortliche Bauleiter sowie das beauftragte Büro/Firma sind dem zuständigen Landratsamt – untere Naturschutzbehörde – mindestens vier Wochen vor Beginn der Baumaßnahme schriftlich zu benennen.
3. Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind spätestens sechs Monate nach Durchführung der Baumaßnahme abzuschließen. Spätestens neun Monate nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine Nachbilanzierung durchzuführen. Dabei sind Abweichungen von den planfestgestellten Unterlagen zu bilanzieren. Es ist festzustellen, ob die Bau– und Ausgleichsmaßnahmen den planfestgestellten Anforderungen entsprechen. Über Planänderungen ist gegebenenfalls in einem ergänzenden Genehmigungsverfahren zu entscheiden.
4. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung, zum Artenschutz, zum Ausgleich und Ersatz sind im angegebenen Umfang (Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt) zu leisten, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer bis zum Ende der Betriebszeit des Straßenteilstücks und dessen Rückbau zu erhalten.
5. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2) an das Ökoflächenkataster (Bayern) bzw. das Kompensationsverzeichnis (Baden Württemberg) bei der zuständigen Behörde ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben der vollständig ausgefüllte Meldebogen in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermit-

teln. Des Weiteren wird dem Vorhabenträger gemäß § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung Baden-Württemberg (KompVzVO) vom 17. Februar 2011 (GBl. S. 79) auferlegt, für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer der Regierung von Schwaben spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses zu übermitteln.

6. Der Vorhabensträger leistet eine Ausgleichszahlung in Höhe von 290.000 Euro für vorhabensbedingte Eingriffe in das Schutzgut Boden.

VI. Verkehrslärmschutz

1. Für die Straßenoberfläche ist in den hierfür in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Bereichen dauerhaft ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStro von – 2 dB(A) gemäß Tab. 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

2. Der Vorhabensträger hat sämtliche in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Verkehrsfreigabe der zusätzlichen Fahrspuren herzustellen und auf Dauer zu unterhalten.

3. Die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Außenaufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen des der 24. BImSchV in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger unverzüglich und nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen. Die oben genannten Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer folgender Anwesen:

- Buckenhof Nord (IO 1)
- Buckenhof Süd (IO 2)
- Daunerhof (IO 3)
- Hagfelder Hof (IO 4)
- Zwischen den Wegen 40,Ulm OT Jungingen (IO 44)
- Zwischen den Wegen 42, Ulm, OT Jungingen (IO 45)

- Zwischen den Wegen 44, Ulm, OT Jungingen (IO 46)
- St. Moritz Süd-West (IO 58)
- St. Moritz Nord (IO 59)
- St. Moritz Wohnheim Nord-Ost (IO 60)
- St. Moritz Wohnheim Nord-West rechts (IO 61)
- St. Moritz Wohnheim Süd-Ost (IO 62)
- St. Moritz Wohnheim Nord-West links (IO 63)
- Anwesen Seligweiler 2 (Selgenweiler) (IO 284)
- Anwesen Seligweiler 1 Hotel (IO 285)
- Anwessen Seligweiler 1 Rasthaus (IO 286)
- Anwesen Seligweiler 3 (IO 287)
- Anwesen Seligweiler 4 Burger King Büro (IO 288)
- Anwesen Seligweiler 4 Burger King Gaststätte (IO 289)
- Anwesen Seligweiler 5 (IO 290)
- Anwesen Seligweiler 6 (IO 291)
- Anwesen Weitfelder Weg 1 (IO 304)
- Anwesen Weitfelder Weg 2 (IO 305)
- Anwesen Weitfelder Weg 2 a (IO 306)
- Anwesen Seligweiler Hotelanbau (IO 595)
- Oberelchingen, Forstweg 6 (IO 231)
- Unterelchingen, Hauptstraße 77 d (IO 460)
- Unterelchingen, Hauptstraße 79 a (IO 462)
- Unterelchingen, Hauptstraße 79 b (IO 463)
- Unterelchingen, Hauptstraße 79 c (IO 464)
- Unterelchingen, Heerstraße 11 (IO 472)
- Unterelchingen, Heerstraße 11 a (IO 473)
- Unterelchingen, Heerstraße 13 (IO 474)
- Unterelchingen, Heerstraße 15 (IO 476)
- Unterelchingen, Heerstraße 17 (IO 478)
- Unterelchingen, Heerstraße 19 (IO 479)
- Unterelchingen, Keltenweg 9 (IO 513)
- Unterelchingen, Keltenweg 12 (IO 515)
- Unterelchingen, Köhlerberg 1 (IO 518)
- Unterelchingen, Köhlerberg 2 (IO 519)
- Unterelchingen, Köhlerberg 4 (IO 520)
- Unterelchingen, Köhlerberg 5 (IO 521)
- Unterelchingen, Köhlerberg 15 a (IO 522)

- Unterelchingen, Köhlerberg 15 (IO 523)
- Unterelchingen, Panoramaweg 4 (IO 552)
- Unterelchingen, St.-Michael-Weg 1 (IO 583)
- Unterelchingen, St.-Michael-Weg 2 (IO 584)
- Unterelchingen, St.-Michael-Weg 8 (IO 589)

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind in den planfestgestellten Lageplänen der Unterlage 7.2 i. V. m. den Tabellen der Unterlage 17.2 dargestellt, auf die verwiesen wird. Die Festsetzung weiterer Berechtigter auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 75 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BayVwVfG und § 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfGBW bleibt vorbehalten.

VII. Sonstige Auflagen

1. Denkmalpflege

Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

Der Vorhabensträger bezieht die von der zuständigen Denkmalschutzbehörde mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abzustimmen und unter deren fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und der zuständigen Denkmalschutzbehörde festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

2. Baubetrieb

2.1 Die für die Bauausführung vorübergehend beanspruchten Flächen Dritter sind vor Baubeginn an Ort und Stelle zu vermessen und erkennbar abzugrenzen, z. B. abzupflocken. Nach Abschluss der Ausbauarbeiten sind sie wieder in einen dem vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen und an die Eigentümer zurückzugeben. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu beseitigen.

2.2 Bei der Bauausführung sind die „Verordnung zur Einführung der Geräte-und Maschinenlärmschutzverordnung" vom 22.8.2002-32. BImSchV, BGBl. S. 3478 sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.

2.3 Soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II fallen, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen dieser Rechtsvorschrift zu entsprechen.

2.4 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

2.5 Sollten Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, so sind diese auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

2.6 Baubedingte Staubbelastungen sind durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichend Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) so weit wie möglich zu reduzieren.

2.7 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit den jeweils zuständigen Landratsämtern Alb-Donau Kreis, Günzburg und Neu- Ulm oder der Stadt Ulm abzustimmen.

2.8 Bei der Bauausführung anfallende Abfälle zur Verwertung (z. B. leere Gebinde, Altasphalt, etc) dürfen nicht lose und vor Witterungseinflüssen ungeschützt im Freien gelagert werden. Sie sind einer ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Die einschlägigen Vorschriften zum Grundwasser- und Gewässerschutz sowie die abfallrechtlichen Bestimmungen sind zu beachten.

2.9 Bei der Bauausführung anfallende Abfälle sind in geeigneten Behältern nach Abfallfraktionen getrennt zu halten, zu lagern und so zum Abtransport bereit zu stellen, dass Beeinträchtigungen der Umwelt nicht eintreten können. Die Vorschriften der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) vom 19.6.2002 sind zu beachten.

2.10 Gefährliche Abfälle sind von anderen Abfällen getrennt zu halten. Der gewerbsmäßige Transport der gefährlichen Abfälle darf nur von Beförderern vorgenommen werden, die im Besitz einer gültigen Transportgenehmigung sind. Die Bestimmungen der Nachweisverordnung (NachwV) in der jeweils gültigen Fassung sind hierbei zu beachten.

3. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungsunternehmen zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen möglichst frühzeitig mitzuteilen:

- DB Energie GmbH
- DB Netz AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- EnBW AG
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- Interoute Germany GmbH
- Netze BW Stuttgart
- Netzgesellschaft Ostwürttemberg Donau-Ries GmbH
- Netze NGO für Netze NGO, EnBW Ostwürttemberg Donau-Ries AG, Netzgesellschaft Langenau NetcomBW
- NGN Fiber Network KG
- PLEdoc GmbH für OpenGrid Europe GmbH und GasLINE GmbH&Co KG
- Stadtwerke Ulm-Neu/Ulm Netze GmbH
- Terranets bw GmbH
- Unitymedia BW GmbH
- Verizon Deutschland GmbH
- Vodafone GmbH

- Zweckverband Landeswasserversorgung
- Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb

Die gegenüber den Versorgungsunternehmen abgegebenen Zusicherungen in Bezug auf Information, Bauablauf, Bauausführung, Abstimmung bei der Leitungsverlegung, Einhaltung von Sicherheitsabständen etc. sind einzuhalten.

4. Grundstückszufahrten während der Bauzeit

Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

VIII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen

Die festgesetzten Auflagen und sonstigen Regelungen dieses Beschlusses gehen den Planunterlagen insoweit vor, als sich inhaltliche Überschneidungen ergeben.

IX. Entscheidungen über Einwendungen

1. Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen, Tekturen oder Roteintragungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

X. Verfahrenskosten

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens als Teil eines Gesamtkonzepts

Mit dem planfestgestellten Abschnitt wird die A 8 zwischen Ulm und München vollständig sechsstreifig ausgebaut.
Das planfestgestellte Vorhaben liegt auf baden-württembergischer Seite innerhalb des Stadtgebietes von Ulm sowie des Alb-Donau-Kreises im Regierungsbezirk Tübingen. Betroffen sind die Stadt Ulm, Gemarkung Jungingen, die Stadt Langenau mit den Gemarkungen Albeck, Göttingen, Langenau sowie die Gemeinde und Gemarkung Asselfingen. Auf bayerischer Seite liegt das Vorhaben im Landkreis Neu-Ulm im Regierungsbezirk Schwaben. Betroffen sind hier die Gemeinden Elchingen mit den Gemarkungen Thalfingen, Ober- und Unterelchingen. Durch landschaftspflegerische Maßnahmen sind ferner n Baden Württemberg die Städte Schelklingen und Giengen, und die Gemeinden Emeringen und Asselfingen sowie in Bayern der Landkreis Günzburg und die Stadt Leipheim, dort die Gemarkung Riedheim betroffen.

Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2010):
Ulm-West - Ulm-Ost: 57.800 Kfz/24h,
Ulm-Ost - Oberelchingen: 58.200 Kfz/24h
Oberelchingen - AK Ulm/Elchingen 59.200 Kfz/24h
AK Ulm-Elchingen – Leipheim 56.500 Kfz/24h
Der Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 14 % und 17 %

Die Verkehrsprognose 2025, die auf das Jahr 2030 hochgerechnet wurde, ergibt folgende Belastung:
Ulm-West - Ulm-Ost: 85.800 Kfz/24h
Ulm-Ost - Oberelchingen: 82.600 Kfz/24h
Oberelchingen - AK Ulm/Elchingen 81.400 Kfz/24h
AK Ulm-Elchingen – Leipheim 93.100 Kfz/24h
Der Schwerverkehrsanteil wird zwischen 17 % und 20 % prognostiziert.

Damit steigt die Verkehrsbelastung im planfestgestellten Bereich zwischen 22,2 % und 36,6 % bei steigendem Schwerverkehrsanteil. Der bestehende vierstreifige Ausbau, der schon jetzt an seiner Belastungsgrenze ist, ist damit zukünftig nicht mehr geeignet, den auf der Strecke laufenden Verkehr aufzunehmen. Hinzu kommt, dass der Ausbauzustand

der Straße nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine verkehrssichere Verkehrsführung entspricht und der Lärmschutz nicht mehr ausreichend ist.

Die genehmigten Unterlagen zum Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle (AS) Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen betreffen einen Streckenabschnitt, der über die Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern hinweg führt. Der planfestgestellte Abschnitt beginnt unmittelbar westlich des Unterführungsbauwerks der Landesstraße 1165 in Baden-Württemberg. Dort erfolgt der Anschluss an die Planung zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 mit Herstellung der Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord bei Bau-km 41 + 500. Das entspricht dem Str.-km 122,426. Der Plan für den Ausbauabschnitt mit Doppelanschlussstelle wurde mit Beschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 14.10.2015 festgestellt und wird derzeit gebaut.

Mit der Herstellung einer Doppelanschlussstelle wird die bestehende Anschlussstelle Ulm-West um die neue, zusätzliche Anschlussstelle Ulm-Nord erweitert. Die Anbindung an die A 8 erfolgt über eine durchgehende, baulich abgesetzt herzustellende Parallelfahrbahn jeweils entlang der beiden Richtungsfahrbahnen. Die Parallelfahrbahn wird mit einem durchgehenden Fahrstreifen betrieben. Hieran sind die Rampen der beiden Anschlussstellen jeweils mit Verzögerungs- und Beschleunigungsfahrstreifen angebunden. Zwischen den Anschlussstellen ergibt sich somit ein durchgehender Verflechtungsfahrstreifen entlang der Parallelfahrbahn. Die Parallelfahrbahnen werden westlich der Anschlussstelle Ulm-West und östlich der Anschlussstelle Ulm-Nord an die A 8 angebunden. Mit dieser Ausbildung wird der durchgehende Verkehr auf der A 8 geringstmöglich beeinträchtigt, da alle Ausfädelungs-, Verflechtungs- und Einfädelungsvorgänge abseits der Hauptstrecke stattfinden.

Mit der neuen Anschlussstelle Ulm-Nord wird das untergeordnete städtische Netz mit dem Eiselauer Weg direkt angebunden. Die Verknüpfungspunkte werden in Form von Kreisverkehrsplätzen gestaltet. Die Leistungsfähigkeit sowohl der Anbindungen an die A 8 und der Parallelfahrbahn als auch an das nachgeordnete Netz sind im Rahmen der Entwurfsplanung mit positivem Ergebnis untersucht worden.

Der planfestgestellte Abschnitt endet östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen, wo er auf den unmittelbar ab dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen planfestgestellten und im Jahr 2010 fertiggestellten Anschlussabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen trifft. Wegen der erforderlichen Änderungen innerhalb des Autobahnkreuzes greifen die beiden Planungen auf einer Länge von 600 m ineinander, sodass der folgende östliche Planungsabschnitt mit den vorliegenden Unterlagen auf dieser Länge geändert wird.

Die Planung endet unmittelbar westlich der vorhandenen Wirtschaftswegeüberführung bei Bau-km 52 + 780, was dem Str.-km 111,383 entspricht. Die Länge der planfestgestellten Strecke beträgt damit 11,280 km.

Der planfestgestellte Ausbau gliedert sich in zwei Ausbauabschnitte:

- Abschnitt 1: zwischen Bau-km 41 + 500 (Bau Anfang) und Bau-km 47 + 850 wird der bestehende 4-streifigen Querschnitt der in den 1930er Jahren gebauten A 8 grundhaft erneuert und auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Standstreifen ausgebaut.
- Abschnitt 2: zwischen Bau-km 47 + 850 und Bau-km 52 + 780 (Bauende) wird die im Zuge des Neubaus der A 7 und des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen Ende der 1970er bzw. Anfang der 1980er Jahre verlegte und neu gebaute A 8 entsprechend den heutigen Erfordernissen ausgebaut.

Im Abschnitt 1 erfolgt eine Optimierung und Anpassung der Autobahn in Grund- und Aufriss auf Grundlage der geltenden Regelwerke. Hierbei wird die Achse im Wesentlichen beibehalten und die erforderlichen Verbreiterungen nach außen ausgeführt. Es handelt sich dabei um eine grundhafte Erneuerung mit Optimierungen in Lage und Höhe.

Für den auf einer Länge von rund 1,3 km in einem ausgeprägten Einschnitt verlaufenden Abschnitt 2 wurde im Rahmen des Neubaus des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen in den siebziger Jahren der sechsstreifige Querschnitt bautechnisch bereits vorprofiliert. Er beschreibt den sogenannten Albabstieg von der Albhochfläche der Ulmer Alb in das Donautal. Wegen der in diesem Bereich erforderlichen Längsneigung von 3,4 % ist die Bergfahrt der Richtungsfahrbahn Stuttgart bereits heute dreistreifig ausgebaut. Die vorhandene Fahrbahn wird im Wesentlichen in Länge und Höhe beibehalten. Die Herstellung der erforderlichen Fahrbahnbreiten erfolgt jeweils außen an den Richtungsfahrbahnen im Vollausbau. Die verbleibende Fahrbahn wird im Hocheinbau optimiert.

Die A 8 führt von der österreichischen Landesgrenze bei Salzburg über München, Ulm, Stuttgart nach Karlsruhe, wo sie an die A 5/A 65 angebunden ist. Weitere Verknüpfungspunkte bestehen bei Stuttgart mit der A 81, im vorliegenden Streckenabschnitt mit der A 7, bei München mit der A 9, A 92, A 94, A 95, A 96 und bei Rosenheim mit der A 93.

Ihre Fortsetzung findet sie auf österreichischem Staatsgebiet mit der A 1 in Richtung Wien und mit der A 10 („Tauernautobahn") in Richtung Süden. An die A 8 binden zahlreiche Bundesstraßen an, genannt seien nur die B 294/B 463 bei Pforzheim, die B 27 bei Stuttgart, die B 10/B 28 bei Ulm, die die B 2/B 17 bei Augsburg, die B 15 bei Rosenheim und die B 20 bei Salzburg. Diese haben zum überwiegenden Teil weiträumige Erschließungsfunktionen. Damit stellt die A 8 die wichtigste West- Ost- Fernverbindungsstraße im süddeutschen Raum dar.

Als Teil der transeuropäischen Verkehrsachse Frankreich-Deutschland-Österreich-, Süd-Ost-Europa ist sie über Deutschland hinaus verkehrsbedeutsam und wichtig. Innerhalb Deutschlands verknüpft die A 8 die Großräume München, Augsburg, Ulm, Stuttgart und Karlsruhe. Für diese Ballungsräume stellt sie mit die wichtigste Erschließungsachse dar.
Der Ausbau der A 8 zwischen Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen wurde ebenso wie der westlich benachbarte Streckenabschnitt zwischen Dornstadt und Ulm-West im Jahr 2004 vom „Weiteren" in den „Vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen (BVWP) aufgestuft; bei der Fortschreibung im Jahr 2016 (BVWP 2030) wurde er als fest disponiert im vordringlichen Bedarf bestätigt.
Der planfestgestellte Streckenabschnitt führt über die Landesgrenze von Baden-Württemberg und Bayern hinweg. Das Erfordernis einer einheitlichen Planung ergibt sich zum einen aus dem damit in einem Zug möglichen durchgehenden sechsstreifigen Ausbau zwischen Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und damit bis zur A 7. Darüber hinaus war er erforderlich, da der über die Landesgrenze hinausgehende Ausbau die Erarbeitung eines ganzheitlichen Entwässerungskonzeptes für die A 8 auf der schwäbischen Alb ermöglicht. Über dieses Entwässerungskonzept kann das gesammelte Straßenwasser aus den sensiblen Karstbereichen zwischen Hohenstadt und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen entlang der A 8 und weiter entlang der A 7 geführt werden. Von dort aus kann es schließlich über einen gemeindlichen Entwässerungskanal mit dem Abwasser der Gemeinde Elchingen in die Donau abgeleitet werden.
Grundlage für die einheitliche Planung und Planfeststellung sind zwei Verwaltungsabkommen zwischen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren und dem damaligen Innenministerium Baden-Württemberg vom 10.11.2005/27.02.2006 bzw. der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren und dem damaligen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr von Baden Württemberg vom 27.05.2010/19.07.2010.
Mit der Vereinbarung vom 11.10.2005/27.02.2006 wurde festgelegt, dass die Entwurfsplanung für den in Bayern gelegenen sechsstreifigen Ausbauabschnitt westlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen von der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen ausgeführt wird.
Die Vereinbarung vom 27.05.2010/19.7.2010 legt fest, dass das Baurecht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für den in Baden-Württemberg gelegenen Streckenabschnitt von der bayerischen Straßenbauverwaltung, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern beantragt wird. Zuständig für die Planfeststellung ist die Regierung von Schwaben. Die Planungen und die Vorbereitung des mit den vorliegenden Unterlagen genehmigten Vorhabens wurden einvernehmlich von den Straßenbauverwaltungen der beiden Länder (Bayern und Baden Württemberg) durchgeführt.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Der vorliegende Planungsabschnitt der A 8 ist der letzte vierstreifige noch nicht ausgebaute Teil der A 8 zwischen Ulm und München. Er befindet sich planerisch und von der Trassierung her noch auf dem Stand des ursprünglichen Baus in den 1940er Jahren. Lediglich etwa 40 % der Planungsstrecke (2. Abschnitt zwischen Bau-km 47 + 850 und Bau-km 52 + 780 (Bauende)), wurden im Zuge des Neubaus der A 7 und des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen den Anforderungen des modernen Straßenbaus angepasst. Allerdings wurde im Zuge dieses Ausbaus mit Ausnahme des Zusatzfahrstreifens im Bereich des Albaufstiegs lediglich ein vierstreifiger Ausbau gewählt. Ferner wurden in den vergangenen 30 Jahren eine Reihe von Kreuzungsbauwerken im Rahmen erforderlicher Erneuerungen bereits für den sechsstreifigen Ausbau ausgelegt.

Die Anschlussstelle Ulm-Ost wurde bereits im Jahr 2012 auf Grundlage eines separaten Planfeststellungsverfahrens umgebaut. Zur frühzeitigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Schaffung einer durchgehenden Verkehrsführung erfolgte im Jahr 2010 im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen entlang der nördlichen Richtungsfahrbahn bereits die Herstellung einer Parallelfahrbahn mit neuem Überführungsbauwerk über die A 7. Die Maßnahme wurde ebenfalls im Rahmen der Gesamtkonzeption für das Autobahnkreuz Ulm/Elchingen entwickelt und analog zur Anschlussstelle Ulm-Ost lediglich vorgezogen umgesetzt.

Das vorgesehene Entwässerungskonzept, mit dem das Grundwasser geschützt werden soll, sammelt das gesamte Straßenoberflächenwasser der A 8 auf der Albhochfläche mit einer geschlossenen, zentralen Ableitung zur Donau. Es wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt Hohenstadt bis zur Anschlussstelle Ulm-West (Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 12.11.2008, rechtskräftig seit 10.03.2010) umgesetzt. Aus diesem Abschnitt wird eine definierte Ableitungsmenge gedrosselt übergeben.

Im Endzustand wird nach diesem Konzept über die gesamte Albhochfläche das Straßenoberflächenwasser auf einer Ausbaulänge von insgesamt 32,5 km in die Donau abgeleitet werden. Der Gesamtkonzeption für die Entwässerung ging im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt Hohenstadt- Ulm-West eine Machbarkeitsstudie mit unterschiedlichen Varianten für eine Zwischenableitung in Höhe von Ulm voraus. Da in Trassennähe kein geeigneter natürlicher Vorfluter zur Verfügung steht, war Gegenstand der Vorüberlegungen eine Ableitung in die Blau bzw. die Donau.

Eine Ableitung in die Blau war wegen der Salzlast des Autobahnwassers und des im Bereich der Blau liegenden FFH-Gebietes nicht möglich. Daher wurde nach Aufnahme des

planfestgestellten Streckenabschnitts in den „vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen die nunmehr vorliegende Planung präferiert. Sie bietet die Möglichkeit, eine dauerhaft unabhängige und auch wirtschaftliche Lösung für die Entwässerung zu sichern.

Verkehrliche Grundlage der vorliegenden Planung ist eine Verkehrsuntersuchung des Büros Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen aus dem Jahr 2016. Es handelt sich dabei um die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung des gleichen Büros, die als Grundlage für die Entwurfsplanung mit Stand vom November 2008 erstellt wurde. Die Aktualisierung berücksichtigt die maßgeblichen Verkehrsmengen für den vorliegenden Ausbauabschnitt inklusive der Knotenpunkte.

Die Planung wurde der betroffenen Bevölkerung mehrfach im Rahmen von Bürgerinformationsveranstaltungen und Sitzungen der kommunalen Gremien sowie bei den Fachbehörden vorgestellt. Im Vorfeld der Entwurfsplanung fanden im Zeitraum 2008-2010, seinerzeit unter der Federführung des Regierungspräsidium Tübingen in Zusammenarbeit mit der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten, eine Reihe von Vorstellungs- und Präsentationsterminen insbesondere in der Gemeinde Elchingen statt. Dort wurde die Planung aufgrund der hohen Anzahl und dem Umfang der Betroffenheiten mehrfach vorgestellt. Schwerpunkt waren dabei die Lärmschutzmaßnahmen und die Lärmschutzkonzeption sowie die verschiedenen Varianten für eine Neuordnung des Straßennetzes durch eine mögliche Verlegung der Anschlussstelle Oberelchingen.

Parallel dazu fanden für die natur- und umweltfachlichen Belange Abstimmungen mit dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis sowie der Regierung von Schwaben als Höherer Naturschutzbehörde hinsichtlich des entwickelten Kompensationskonzeptes statt. In der Folge fanden 2009 Vorstellungen und Abstimmung mit Vertretern der Naturschutz- und Planfeststellungsbehörden in Bayern und Baden-Württemberg sowie schließlich 2010 vor Fertigstellung der Entwurfsplanung weitere Termine auch mit den betroffenen Kommunen, Behörden und Bürgern im Donauried und Donaumoos statt.

Während der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Planung 2015 und 2016 bei Bürgern und Gremien vorgestellt. Es fand eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 2 des Umweltverwaltungsgesetzes Baden-Württemberg (UVwG) bzw. Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG statt. Im Zuge dieser Termine hat die Antragstellerin die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zu verwirklichen, die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens sowie die geplante Ausgleichsflächenkonzeption unterrichtet. Die Betroffenen hatten Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Die Erkenntnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in die Planung einbezogen.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Autobahndirektion Südbayern Dienststelle Kempten beantragte mit Schreiben vom 09.05.2017 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das Vorhaben.
Die Planunterlagen lagen in der Städten Ulm, Giengen, Leipheim, Langenau und Schelklingen sowie den Gemeinden Elchingen, Emeringen, Asselfingen und Leibertingen und der Verwaltungsgemeinschaft Munderkingen nach ortsüblicher Bekanntmachung von 20.06.2017 bis 19.07.2017 zur allgemeinen Einsicht aus.
Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme. Im Anhörungsverfahren wurden von den beteiligten Behörden und Verbänden Stellungnahmen abgegeben. Zahlreiche Privatpersonen haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, welche sich v.a. gegen die technische Ausgestaltung und den Umfang der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sowie die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke richten. Auch wurden Einwände gegen Umfang und Lage der vorgesehenen Rastplätze erhoben.
Die Forderungen und Einwendungen wurden daraufhin am 19., 20. und 24.07.2018 in der Brühlhalle in Elchingen erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt.
Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger unter dem Datum vom 23.09.2019 Planänderungen in das Verfahren eingebracht, die als Roteintragungen und Tekturen in den Planunterlagen gekennzeichnet sind. Hierbei handelt es sich um folgende Änderungen:

- **1:** Nr. 118 des Regelungsverzeichnisses, (Unterlage 11 T öffentlicher Feld- und Waldweg im Bereich der PWC-Anlage Süd) entfällt. Der Weg war schon in den eingereichten Plänen nicht mehr enthalten.
- **2:** Im Bereich der Fl. Nr. 309 der Gemarkung Thalfingen wird entsprechend einer Forderung des Grundstückeigentümers eine Zufahrt zum Leiliweg angelegt und der Graben in diesem Bereich verrohrt (Nr. 131 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11 T, Unterlage 5/6 T).
- **3:** Der Unterhalt des im Bereich des Weitfelder Weges nördlich der A 8 verlaufenden Grabens (Nr. 307 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11 T, Unterlage 5/5 T) wird von der Straßenbauverwaltung übernommen.
- **4:** Die Zuordnung der Unterhaltslast für den Deisenbach wird in Nr. 325 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11 T) entsprechend der Forderung der Gemeinde Elchingen neu geregelt.

- **5:** Die Angaben zur Wasserleitung des Zweckverbandes Landeswasserversorgung in Nr. 525 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11 T) wurden korrigiert.
- **6:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 536 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11 T) wurden korrigiert.
- **7:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 555 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11 T) wurden korrigiert.
- **8:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 557 im Lageplan (Unterlage 5/10 T) wurden korrigiert.
- **9:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 558 im Lageplan (Unterlage 5/10 T) wurden korrigiert.
- **10:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 561 im Lageplan (Unterlage 5/11 T) wurden korrigiert.
- **11:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 565 im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) wurden korrigiert.
- **12:** Die Angaben zum Leitungsträger in Nr. 566 im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) wurden korrigiert.
- **13:** Die Lage der auf dem Grundstück Fl.Nr. 409 Gemarkung Thalfingen im Zuge des Ausbaus der A 8 anzupassenden Leitung (Nr. 539 des Regelungsverzeichnisses) wurde entsprechend einer Forderung des Eigentümers neu vermessen und festgelegt. Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) und Lageplan (Unterlage 5/5 T) wurden entsprechend angepasst.
- **14:** Das Datum des Erlasses der Schutzgebietsverordnung für das Trinkwasserschutzgebiet Donauried-Hürbe des Zweckverbandes Wasserversorgung Baden-Württemberg vom 16.04.2015 wurde im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) korrigiert.
- **15:** Die im nordwestlichen Bereich der Maßnahme 72 A CEF liegenden Flächen wurden im Rahmen der Tektur auf nordöstlich liegende Flächen verschoben (Unterlage 9.2/8 T und die entsprechenden Änderungen in Unterlagen 10.1 T und 10.2 T) vorgenommen. Damit wurde einer Forderung des Pächters der betreffenden Flächen entsprochen. Dessen Betrieb wird durch die Verlagerung der Flächen weniger stark betroffen, als durch die ursprüngliche Planung.
- **16:** Maßnahme 71 A wird nicht mehr als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme hergestellt, dafür wird Maßnahme 72 A CEF als vorgezogene Maßnahme hergestellt (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblätter 71 A und 72 A CEF).
- **17:** Die Bilanzierung der Ausgleichsmaßnahme wurde an die vorgenommenen Änderungen angepasst.

- **18:** Im Bereich der Maßnahme 69 A CEF und 70 A wird eine Heublumenansaat durch Mähgutübertragung statt einer Rasensaatgutmischung ausgebracht.
- **19:** Im Bereich der Maßnahmen 69 A CEF und 70 A wird kein Oberboden ausgebracht.
- **20:** Im Bereich der Maßnahmen 69 A CEF und A 70 ist statt der Mahd auch eine Beweidung als Bewirtschaftungsform zugelassen.
- **21:** Bei der Ausgleichmaßnahme 17 A CEF werden neben den 20 auszubringenden Fledermauskästen auch vorhandene Höhlenbäume im Verhältnis 1:3 (verloren gehende zu zu sichernde Höhlenbäume) dauerhaft erhalten und gesichert.
- **22:** Die Nutzung der Flächen für die Maßnahme 71 A erfolgt nicht teilweise als extensives Ackerland sondern ausschließlich als artenreiches Extensivgrünland und mehrjährige Grünbrache (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblatt 71 A).
- **23:** Zur Erhaltung der Artenvielfalt im Bereich der moorigen Standorte ist, je nach aktuellem Zustand der Fläche, eine moderate organische Festmistdüngung auf den entsprechenden Ausgleichsflächen grundsätzlich möglich (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblätter).
- **24:** Ein Hinweis zur Abstimmung des Saatgutes für die Ausgleichsflächen mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde wurde in die Maßnahmenblätter eingearbeitet (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblätter).
- **25:** In die Unterlage 19.1.1 T wurde ein aktueller Link zu den Natura-2000 Gebieten Nr. 7527-44 (Vogelschutzgebiet „Donauried") und Nr. 7527-341 (FFH-Gebiet „Donaumoos") aufgenommen.
- **26:** Die bei der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans verwendeten Unterlagen wurden in Unterlage 19.1.1 präzisiert.
- **27:** Bei der Maßnahme 71 A wurde als Pflegemaßnahme statt einer extensiven Beweidung eine extensive Beweidung mit geringem Tierbesatz vorgesehen, die mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen ist (Unterlage 9.3 Maßnahmenblatt 71 A).
- **28:** Das bisher im Bereich der Maßnahme 71 A vorgesehene extensiv bewirtschaftete Ackerland wurde in den nördlichen Bereich der Maßnahme 72 A CEF verlegt. Im Bereich der Maßnahme 71 A ist dort nunmehr extensive Beweidung vorgesehen (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblätter 71 A und 72 A CEF).
- **29:** Bei Maßnahme 72 A CEF wurde ein detaillierteres Konzept zur Beschreibung der geplanten Vernässung erarbeitet (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblatt 72 A CEF).
- **30:** Bei Maßnahme 72 A CEF ist nunmehr eine extensive Beweidung als Bewirtschaftungskonzept vorgesehen (Unterlage 9.3 T Maßnahmenblatt 72 A CEF).

- **31:** Im Erläuterungsbericht und im landschaftspflegerischen Begleitplan wurde die Zuordnung der vorübergehend beanspruchten und der wieder herzustellenden Waldflächen zu den Bundesländern Baden Württemberg und Bayern berichtigt (Unterlagen 1 T und 19.1.1 T).
- **32:** Ein weiterer Hinweis auf die Auswirkungen des Ausbaus auf die Erholungsfunktion des Waldes im Bereich des Großen Gehrn wurde in die Unterlage 19.1.1 T integriert.

Den Behörden, Vereinigungen und Privaten, deren Belange durch die Änderungen stärker als bisher berührt werden, wurde mit Schreiben vom 24.01.2020 die Änderungen mitgeteilt. Ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Das Regierungspräsidium Tübingen hat nach Abstimmung am 14.09.2020 erklärt, dass es mit dem Beschluss einverstanden ist.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daher ist der hier genehmigte Ausbau der A 8 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen planfeststellungspflichtig.
Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 LVwVfG, Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 LVwVfG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 in Verbindung mit § 10 WHG. Gemäß § 19 WHG kann die Regierung von Schwaben im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für straßenrechtliche Verfügungen nach dem baden württembergischen Straßen- und Wegegesetz, dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz und dem Bundesfernstraßengesetz.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für das plangegenständliche Vorhaben einschließlich seiner Folgemaßnahmen liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Dieser Ermessensspielraum geht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über ein einfaches Verwaltungsermessen hinaus. Wesentliches Element des Planungsermessens ist die sogenannte planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten:

- Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze),
- sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung),
- sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot).

Diese Planungsschranken wurden – wie nachfolgend unter C.III. dieses Beschlusses näher dargelegt ist – bei der Feststellung der Pläne für die Straßenbaumaßnahme eingehalten.

3. Planfeststellung in Abschnitten

Größere Straßenbauprojekte stoßen auf vielfältige Schwierigkeiten, die zwangsläufig mit einer detaillierten Straßenplanung verbunden sind. Angesichts der Vielzahl fachlicher Probleme und möglicher Einwendungen ist es darum häufig nicht sinnvoll, das gesamte Straßenbauprojekt in einem Planfeststellungsverfahren zu verwirklichen. Die Bildung von Teilabschnitten liegt darum im planerischen Ermessen der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993 S. 572).

Gerechtfertigt ist ein Planungsabschnitt dann, wenn er eine selbständige Verkehrsfunktion hat. Diese wird regelmäßig durch den Anschluss des Anfangs- und Endpunktes des Teilabschnitts an das bereits bestehende Straßennetz erreicht (vgl. Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 29). Mit dieser rechtlichen Bindung soll u. a. gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder ganz aufgegeben werden sollte. Ein Planungstorso soll vermieden werden. Diese Gefahr besteht beim planfestgestellten Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen nicht. Es ist gewährleistet, dass der genehmigte Ausbauabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt und für die Verwirklichung der

nachfolgenden Bauabschnitte nach Westen keine unüberwindlichen Zwangspunkte bezüglich der Linienführung geschaffen werden. Nach Osten ist er der letzte Abschnitt der A 8 zwischen Ulm und München, der sechsstreifig ausgebaut wird. Er schließt insofern das planerische Gesamtkonzept ab, so dass hier kein Planungstorso mehr entstehen kann. Wegen des Lückenschlusses bezüglich des sechstreifigen Ausbaus zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen wäre er im Übrigen auch für sich alleine genommen verkehrswirksam. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C. III. 2. dieses Beschlusses wird verwiesen.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG in Verbindung mit §§ 3 und 72 LVwVfG und Art. 3 und 72 ff. BayVwVfG sowie der Vereinbarung über die Zuständigkeit zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vom 27.5.2010/19.7.2010 sachlich und örtlich zuständige Behörde.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für Straßenbauprojekte von hervorgehobener Bedeutung ist die Durchführung eines besonderen Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen vorgeschrieben. Für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 ist nach § 17 Satz 1 FStrG, § 3b Abs. 1 UVPG i.V.m. Nummer 14 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Sie richtet sich gemäß § 74 Abs. 2 UVPG nach den Regelungen des UVPG in der Fassung vom 30.11.2016. Der Antrag wurde am 12.05.2017 gestellt, so dass nach der in dieser Vorschrift enthaltenen Übergangsregelung diese Fassung anzuwenden ist.
Die UVP wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Sie schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG vom 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 - juris). Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 -juris;

BVerwG vom 25.01.1996, Az. 4 C 5/95 - juris), werden aber in der UVP gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG dargestellt und in der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag berücksichtigt.

Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich. Im Wirkbereich des Vorhabens liegen keine FFH-Gebiete, die durch das planfestgestellte Vorhaben negativ beeinflusst werden können. Die Vorprüfung bezüglich der im weiteren Bereich des Vorhabens liegenden Vogelschutz- und FFH-Gebiete DE 7428-441 „Donauried", DE 7428-471 „Donauauen", DE 7428-301 „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt" lässt wegen der Entfernung keine negativen Auswirkungen auf den Bestand erkennen. Zusätzlich wurde noch eine Vorprüfung bezüglich der im Bereich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen liegenden FFH-Gebiete DE 7527-371 „Leipheimer Moos" und DE 7527-341 Donaumoos sowie für die SPA Gebiete DE 7427-471 „Schwäbisches Donaumoos" und DE 7527-441 „Donauried" durchgeführt. Auch hier ist nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Wir verweisen insoweit auf die Seiten 147-149 des Erläuterungsberichtes und die dort aufgeführten Unterlagen.

2.2 Ablauf des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beginnt grundsätzlich damit, dass der Vorhabensträger mit seinen Plänen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen (im Folgenden Umweltverträglichkeitsstudie) vorlegt. Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde ursprünglich im Oktober 2010 vom Ingenieurbüro B. Stocks, Tübingen erstellt. Sie wurde anschließend vom Büro LARS consult auf Basis aller bisher zur Verfügung stehenden Unterlagen und Untersuchungen sowie eigener Erhebungen zusammengestellt und aktualisiert und mit einer ergänzenden Studie des Büros LARS consult mit Datum vom 28.04.2017 als Unterlage 19.4.1 und Unterlage 19.4.2 der Planfeststellungsunterlagen eingereicht.

Gemäß § 9 UVPG ist der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach §§ 17 S.3, 17a FStrG, 73 Abs. 3 bis 7 LVwVfG und Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

2.3 Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Straßenbauvorhabens beruht auf der vom Vorhabensträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie und den sie ergänzenden Unterlagen, auf den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der beteiligten Behörden. Die umweltbezogenen Gesichtspunkte sind zunächst in den zu diesem Verfahren gehörenden Planunterlagen aufgeführt,

insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1T), in den Angaben zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 19T), im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan sowie den landschaftspflegerischen Maßnahmeplänen (Unterlage 9T) sowie den Untersuchungen zu den Immissionen (Unterlage 17) sowie den Wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18).

2.4 Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung

Wird ein Straßenbauvorhaben in mehreren Planungsabschnitten verwirklicht, dann ist die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur bezogen auf den jeweiligen Planungsabschnitt durchzuführen. Dies bedeutet, dass sich die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Auswirkungen des mit diesem Beschluss planfestgestellten Straßenabschnitts bezieht.

2.5 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

2.5.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben ist unter B. I. dieses Beschlusses und in den Planunterlagen 1T und 19T näher beschrieben. Darauf wird verwiesen.

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme beläuft sich auf ca. 31,04 ha (Baustreifen, Baustelleneinrichtungsfläche, Lagerplätze, Baustraßen). Die durch das Vorhaben versiegelte Fläche beläuft sich auf 20,63 ha. Entsiegelungsmaßnahmen sind hier bereits abgezogen. Überschüttungen ohne Versiegelung nehmen eine Fläche von 52,64 ha in Anspruch. Davon sind 39,23 ha neu angelegte Straßennebenflächen (Damm und Einschnittsböschungen, Mulden, Regenrückhaltebecken, Ausrundungen etc.), welche im Bestand nicht bereits Straßennebenflächen waren. Für das Vorhaben werden ferner Ausgleichsflächen mit einer Größe von insgesamt 34,8 ha in Anspruch genommen. Davon sind 30,1 ha Ausgleichsflächen im Offenland. Darüber hinaus werden ca. 4,7 ha Waldfläche neu angelegt.

2.5.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der für das Vorhaben beanspruchte Raum erstreckt sich als Korridor entlang der A 8 Stuttgart-München im Bereich der kuppigen Landschaft der Ulmer Alb im Raum östlich der Anschlussstelle Ulm-West bei Dornstadt bzw. nördlich von Ulm-Jungingen bis östlich von Unterelchingen im Übergangsbereich zum Donauried. Der westliche Abschnitt bis zur Anschlussstelle Ulm-Ost liegt in Baden-Württemberg, der mittlere Abschnitt bis zum Autobahnkreuz Ulm/Elchingen in Bayern, der östliche Abschnitt (östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen) von ca. 600 m Länge liegt wieder in Baden-Württemberg.

Das Planungsgebiet befindet sich am Südrand der naturräumlichen Haupteinheit Lonetal-Flächenalb. Der überwiegende Teil gehört zur Untereinheit Ulmer Alb, nur der Bereich

östlich der Linie Unterelchingen-Göttingen zählt zur Langenauer Mulde. Südlich und östlich an die Lonetal-Flächenalb schließt das „Donau Ried" an. Beteiligt sind hier die Untereinheit Langenauer Hochterrasse sowie die Untereinheit Donautalboden mit den Teileinheiten Donaugries und Langenauer Ried.

Die Lonetal-Flächenalb hat einen überwiegend sanfthügeligen Charakter. Das Geländeniveau nimmt im Bereich der Ulmer Alb von Westen mit vorherrschenden Höhenlagen von 590-580 m über NN nach Osten auf ein Niveau zwischen 530 und 520 m über NN im Bereich Unterelchingen/Göttingen ab. Östlich hiervon fällt das Gelände zügig zur Langenauer Mulde auf ein Niveau von 500-480 m über NN. Im Südosten grenzt die Flächenalb mit einem wenig gegliederten, mächtigen Steilhang an das Donauried. Stärker zerschnitten ist die Südflanke lediglich bei Thalfingen, wo ein markant eingeschnittenes Tal weit in die Hochfläche hineinreicht. Das Donauried ist kaum reliefiert und liegt auf einem Niveau von 460-455 m über NN.

Weite Teile des Projektgebietes werden von einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung geprägt. Dabei dominiert insbesondere auf der Albhochfläche die Ackernutzung. Gebiete mit einem höheren Grünlandanteil bestehen beispielsweise im Umfeld des Waldgebietes „Großer Gehr", im Bereich des Gewannes Untertalfeld sowie nordöstlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen (Gewann „Am Ried").

Als größere Waldflächen entlang der A 8 sind der „Große Gehr" und der „Große Forst" zu nennen. Während im „Großen Gehr" ein relativ hoher Anteil an Nadelwald vorherrscht (Fichtenaufforstungen), dominieren im „Großen Forst" naturnahe Laubwälder mit zum Teil auch hohem Alter.

Feldgehölze, Hecken und Gebüsche kommen locker verteilt im gesamten Projektgebiet vor, konzentrieren sich jedoch auf die Böschungen der Autobahnen sowie die querenden Über- und Unterführungen. Auch in den topographisch stark gegliederten Bereichen nordöstlich und nordwestlich von Thalfingen liegen vor allem im Bereich der Terrassenkanten relativ zahlreich gliedernde Gehölzstrukturen vor.

Streuobstbestände liegen vermehrt im Umfeld der kleineren Streusiedlungen sowie am Rand größerer Siedlungsgebiete. Beispielhaft sind diesbezüglich die Streuobstwiesen beim Buckenhof und St. Moritz sowie nördlich von Thalfingen und Unterelchingen zu nennen. Darüber hinaus sind auch die Bereiche im Gewann Untertalfeld relativ reich strukturiert.

Trocken-und Magerbiotope sind im Planungsraum nur vereinzelt auf Sonderstandorten anzutreffen. Etwas großflächigere Magerbestände liegen insbesondere im Gewann Untertalfeld sowie nordwestlich des Buckenhofes vor. Auch in den Hangbereichen nordöstlich und nordwestlich von Thalfingen sind solche Biotoptypen vorhanden. Die Böschungsbereiche der Autobahn sowie der querenden Verkehrswege sind diesbezüglich – je nach

Ausprägung, Exposition und Humusandeckung – ebenfalls von einer gewissen Bedeutung.

Feuchtbiotope und Gewässerlebensräume sind im Projektgebiet nur in relativ geringem Flächenumfang anzutreffen. Beispielhaft sind hier die Feuchtflächen am Sulzbach und die kleineren Tümpel und Entwässerungsgräben des Planungsraumes sowie im Gewann Untertalfeld zu nennen.

Einzelbäume, Baumreihen sowie einzeln stehende Obstbäume sind als strukturbildende Elemente nahezu im gesamten Planungsraum vorhanden.

2.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Vorhabensträger hat bei der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A 8 folgende Vermeidungs-und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

- Der Ausbau erfolgt bestandsnah.
- Zum Schutz der in der Nähe der Autobahn vorhandenen Wohnbevölkerung sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.
- Für die Ableitung des Straßenoberflächenwassers wird ein geschlossenes Entwässerungskonzept umgesetzt. Das Abwasser wird vollständig gesammelt und in die Donau eingeleitet.
- Während der gesamten Bauphase wird eine ökologische Umweltbaubegleitung eingesetzt.
- Für die Baumaßnahme wird ein umfassendes Bodenschutzkonzept erstellt.
- Bei der Situierung der Absetz-und Sickerbecken wurde darauf geachtet, Flächen mit geringem Raumwiderstand auszuwählen.
- Der Arbeitsraum wird im Bereich von ökologisch bedeutsamen Flächen und Strukturen so weit wie möglich minimiert.
- Schutzwürdige Strukturen werden während der Bauzeit mit Bauzäunen und ähnlich geeigneten Maßnahmen abgeschirmt.
- Die Rodung und Baufeldräumung erfolgt außerhalb der Nist- und Brutzeiten der betroffenen Arten, um Gelege- und Individuenverluste zu vermeiden.
- Die täglichen Bauzeiten werden durch die ökologische Baubegleitung begrenzt und gesteuert, um Störungen und Individuenverluste zu vermeiden.
- Im Bereich der durch Fledermäuse genutzten Unterführungen werden nachts die Bauarbeiten eingestellt, um den Tieren ein ungestörtes Queren der Straße zu ermöglichen.
- Im Bereich von Unterführungsbauwerken werden Gehölzverluste so weit wie möglich vermieden und Leitstrukturen langfristig erhalten, um Störungen der Austauschbeziehungen von Fledermäusen zu vermeiden.

- Die Arbeiten werden außerhalb der Ruhezeiten für Amphibien und Reptilien begonnen. Dies verhindert, dass Tiere während der Winterruhe getötet werden.
- Durch geeignete Maßnahmen werden mögliche Lockeffekte für Amphibien und Reptilien in den Baustellenbereichen vermieden.
- Im Baustellenbereich vorhandene Ameisenkolonien werden fachgerecht umgesiedelt.
- Wo erforderlich, wird ein Wildschutzzaun, zum Teil mit Amphibienschutzzaun, errichtet, der auch eine Barrierefunktion für Kleinsäuger hat.
- Während der Bauphase ist im Aktivitätszeitraum der heimischen Reptilien eine Umweltbaubegleitung vorgesehen, um eine Besiedelung temporärer, baubedingter Lebensräume zu erkennen und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zum Schutz dieser Populationen in Rücksprache mit der jeweils zuständigen Unteren Naturschutzbehörde umzusetzen.
- Im Bereich mehrerer Gewässer im „Großen Gehr" und „Großen Forst" besteht eine Bauzeitenregelung. Die Arbeiten werden außerhalb der Laichzeit der dort vorkommenden Amphibienarten (Anfang April bis Ende August) bzw. in Absprache mit der Umweltbaubegleitung durchgeführt.
- Bei der Ausweisung der temporären Arbeitsflächen und der Baustellenverkehrsflächen sind die potentiellen Lebensräume der Haselmaus zu beachten. Sie werden durch eine Umweltbaubegleitung gesichert.
- Für Fledermäuse wird während der Bauarbeiten ein temporärer Leit- und Kollisionsschutz errichtet. Die Installation erfolgt zeitgleich mit der Rodung des bestehenden Waldrandes im jeweiligen Trassenabschnitt.
- Entlang der Autobahn werden flächenhafte Gehölze gepflanzt, die Lebensraumausgleich für verschiedene Freibrüter schaffen.
- Es werden Hecken und Einzelbäume gepflanzt, die als Sichtschutz für dahinter liegende Habitate von Offenlandarten und Leitstruktur für Fledermäuse dienen.
- Nicht mehr benötigte Straßenflächen werden zu Straßenbegleitgrün zurückgebaut.
- Mit dem Boden wird schonend umgegangen. Der Umgang mit Aushubmaterial erfolgt sachgerecht.
- Es wird vorrangig direkt vor Ort abgetragener Oberboden verwendet, um das Einbringen fremder Pflanzenarten so weit wie möglich zu vermeiden.
- Zur Einbindung der ausgebauten Autobahn in die Landschaft werden umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt:
    - Anlage von mageren extensiv genutzten Straßennebenflächen auf nicht wieder herzustellenden ehemaligen Gehölzflächen sowie Wiederherstellen von vorübergehend in Anspruch genommenen Gras- und Krautflächen.

- Pflanzung von standortüblichen Hochstämmen und von naturnahen Gehölzgruppen, Hecken und Feldgehölzen auf Straßennebenflächen sowie im Bereich von Flächen, die vorübergehend für die Bauarbeiten in Anspruch genommen werden.
- Naturnahe Gestaltung der Absetzbecken.
- Entwicklung eines naturnahen und strukturreichen Waldrandes mit vorgelagerten Kraut-/Saumstrukturen im Bereich von temporär in Anspruch genommenen und angeschnittenen Waldbeständen.
- Anlage von mageren, extensiv genutzten Strukturen auf Rückbauflächen.

2.5.4 Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Auf Grundlage der von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Baubedingte Wirkfaktoren des Projekts sind die baubedingte Flächeninanspruchnahme von ca. 31,04 ha für Baustreifen, Baustelleneinrichtungsfläche, Lagerplätze und Baustraßen. Die während der Arbeiten zu erwartende nächtliche Bauaktivität, die erforderliche Bauwasserhaltung sowie das Einleiten von Bauwasser, das Verbringen von Überschussmassen und die für die Materialgewinnung erforderlichen Entnahmestellen, die temporäre Gewässerverlegung und Verrohrung, die Kollision von Tieren mit Baufahrzeugen sowie baubedingte Lärm und Staubemissionen und Erschütterungen.

Anlagebedingte Wirkfaktoren des Projekts ist eine Nettoneuversiegelung von ca. 20,63 ha sowie Aufschüttungen ohne Versiegelung mit einer Größe von insgesamt 52,64 ha. Von diesen entfallen ca. 39,23 ha auf neu angelegte Straßennebenflächen wie Damm- und Einschnittsböschungen, Mulden, Regenrückhaltebecken, Ausrundungen und ähnliches, welche im Bestand also nicht bereits Straßennebenflächen waren. Dadurch treten quantitative und qualitative Verluste an Vegetation und frei lebenden Tieren sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen auf. Die durch den Bestand der A 8 verursachte Barrierewirkung wird verstärkt bzw. teilweise neu gebildet. Es entstehen visuell besonders wirksame Bauwerke wie die PWC Anlage westlich des Großen Forstes und der Lärmschutzwall nördlich und nordöstlich von Elchingen.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind der durch den sechsstreifigen Ausbau bedingte Anstieg des Verkehrsaufkommens und der durch das Vorhaben hervorgerufene Verkehrslärm. Der Neubau der Entwässerung führt zu einer wesentlichen Verringerung der Inten-

sität der Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser. Es kommt zu durch die betriebsbedingte Zunahme des Verkehrs bedingten erhöhten Schadstoffimmissionen für straßennah gelegene Flächen sowie allgemein verstärkten Störungswirkungen für die Fauna. Das Risiko der Kollision von Tieren mit Fahrzeugen wird durch eine Verstärkung der bestehenden Barrierewirkung der A 8 erhöht.
Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. Flächenüberbauung), teilweise lassen sie sich jedoch nicht oder kaum konkret beziffern.

2.5.4.1 Auswirkungen auf den Mensch

Erhebliche **Auswirkungen auf Menschen** und deren Gesundheit sind im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Abschnitts der A 8 unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erwarten. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Menschen wurden anhand der Schutzziele Wohnen und Wohnumfeld sowie Erholung (Freizeit) überprüft.
Schutzziel Wohnen und Wohnumfeld
Im planfestgestellten Bereich verläuft die A 8 überwiegend abseits geschlossener Ortslagen. Im westlichen Bereich grenzen zunächst das Gewerbegebiet „Ulmer Norden" am Beginn der Planungsstrecke in einer Entfernung von etwa 500 m und die Ortslage von Jungingen an, die etwa 800 m südlich der A 8 liegt. Im weiteren Verlauf befinden sich die Ortslagen von Kesselbronn (südlich ca. 800 m Trassenabstand), Thalfingen (südlich, ca. 800 m Trassenabstand) und Göttingen (nördlich, ca. 1000 m Trassenabstand). Im östlichen Bereich des planfestgestellten Abschnitts grenzen schließlich die Ortslagen von Ober- und Unterelchingen an. Dort befindet sich ab einer Entfernung von ca. 150 m Wohnbebauung.
Ferner befinden an mehreren Stellen teils trassennahe Einzelanwesen (Hagfelder Hof, Buckenhof, St. Moritz, Daunerhof sowie vorgelagerte Aussiedlerhöfe im Bereich des Teilortes Göttingen). Die trassennahe Wohnnutzung wird in diesen Bereichen durch die vorhandene Autobahn und die beidseitig bestehenden Rastanlagen infolge von anlage- und betriebsbedingten Belastungen durch Lärm-, Schadstoff- und Lichtimmissionen im trassennahen Bereich erheblich belastet. Im Bereich des Ortsteiles Jungingen besteht eine erhebliche Vorbelastung durch die dort verlaufende Bahnstrecke Ulm-Stuttgart.
Nach dem Ausbau der A 8 ist mit einer Verflüssigung bzw. Verstetigung des Verkehrs zu rechnen.
Lärm: In den der A 8 zugeordneten Siedlungsbereichen werden am Ortsrand ausweislich der vorliegenden Lärmuntersuchung die geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV durch

das Vorhaben in Verbindung mit den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten (Tagesgrenzwerte vollständig, Nachtgrenzwerte nur vereinzelte Überschreitungen). In den Ortslagen von Ober- und Unterelchingen wird mit den planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine erhebliche Lärmreduzierung gegenüber der Bestands- bzw. auch der Nullfallvariante erzielt. Dies betrifft vor allem die der Autobahn am nächsten gelegenen Wohngebiete am nördlichen Ortsrand. Hier wird insbesondere durch die für die Ausbreitungsgeometrie günstige Tieflage im Vergleich zur Autobahn – dort liegen der untere Köhlerberg, die Hauptstraße, die Heerstraße, die Römerstraße und der Brauneweg - eine Reduzierung der Schallpegel um 8-12 dB (A) erreicht. Das entspricht einer Halbierung der wahrgenommenen Verkehrslautstärke (- 10 dB (A)).

In Streusiedlungsbereichen bzw. an Einzelgehöften nahe der A 8 ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit verhältnismäßigem Aufwand zum Teil nicht möglich. Hier werden die Anwohner wo erforderlich durch passiven Lärmschutz geschützt. Auch für die übrigen Immissionsorte, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden ergeben sich nach Lage, Ausrichtung und Stockwerkszahl differenzierte Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Der passive Lärmschutz wird nach Überprüfung vor Ort, bei dem die tatsächliche Nutzung der Gebäude und die vorhandenen lärmmindernden Maßnahmen maßgeblich sind im Rahmen eines separaten Entschädigungsverfahrens gewährt.

Schadstoffe: Die Berechnung der Schadstoffbelastung hinsichtlich der Schadstoffkomponenten Schwefeldioxid (SO2), Stickstoffdioxid (NO2), Stickoxide (NOx) und Partikel (PM 10 und PM 2,5) hat ergeben, dass die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte an der Wohnbebauung nicht erreicht oder überschritten werden. Es ist damit zu rechnen, dass im Bereich von Ober- und Unterelchingen durch die Lärmschutzanlagen im Bereich der nahe gelegenen Bebauung sogar eine Verringerung der Schadstoffbelastung eintreten wird.

Belastung durch den Baubetrieb: Während der Bauzeit ist mit höheren Lärmbelastungen zu rechnen. Die Arbeiten finden jedoch im Wesentlichen am Tag statt und umfassen nur einen begrenzten Zeitraum. Außerdem sind die erheblichen Vorbelastungen durch den Betrieb der Autobahn für die autobahnnah liegende Wohnbebauung zu berücksichtigen, so dass keine nachhaltigen baubedingten Lärmemissionen zu erwarten sind. Baubedingte Schadstoffeinträge werden durch entsprechende Maßnahmen so gut wie möglich vermieden (vgl. Auflagen unter A. IV. 3.3 und A. VII. 2. dieses Beschlusses).

<u>Schutzziel Erholung/Freizeit</u>

Im Hinblick auf die Erholungsfunktion ergeben sich projektbedingte Auswirkungen durch die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme von Streuobstbeständen beim Hof Seligweiler, strukturreicher Flächen südlich von Göttingen sowie von Erholungswald der

Stufe 2 („Großer Gehr") und Stufe 1 („Großer Forst"). Die Randbereiche des Waldgebietes „Großer Gehr" sind in der Waldfunktionskarte des Landes Baden-Württemberg als Immissionsschutzwald ausgewiesen. Diese Ausweisung dient insbesondere dem Schutz des für die Erholungsnutzung wichtigen Waldgebietes vor nachteiligen Auswirkungen durch die A 8 (Lärm, Staub, Aerosole, Gase und Strahlen). Die benannten Flur- und Waldbereiche mit Relevanz insbesondere für die siedlungsnahe Erholungsnutzung sind gut erschlossen, jedoch aufgrund der Nähe zur Trasse der A 8 zu großen Teilen bereits vorbelastet. Durch die Planung werden die in diesem Bereich vorhandenen Wegebeziehungen weitgehend aufrechterhalten, sowie die Eingriffsfolgen durch bestmögliche landschaftsgestalterische Einbindung und maximale Abschirmung von Lärm- und Schadstoffimmissionen minimiert. Die im Trassenbereich vorhandenen Waldbereiche werden ferner durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich der Waldränder vor Folgeschäden nach dem Ausbau der Autobahn geschützt.

2.5.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Bezüglich des **Schutzgutes Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt** ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Ausbau der A 8 bestandsnah erfolgt, so dass mit Ausnahme der für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen bereits erheblich durch den Straßenbau vorbelastete Flächen betroffen sind. Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung erfolgt anhand der Größe, Seltenheit, Natürlichkeit und Wiederherstellbarkeit des Lebensraums, nach den Vorkommen von seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten, nach der Bedeutung im Biotopverbund und der Vorbelastung. Für die Arten von besonderer naturschutzfachlicher und naturschutzrechtlicher Relevanz sind Bestand und Auswirkungen in der artenschutzrechtlichen Prüfung unter C. III. 7.2 dieses Beschlusses detailliert dargestellt, auf die hier verwiesen wird.
Die Landschaft im Untersuchungsraum wird zum überwiegenden Teil (69,5 %) intensiv ackerbaulich genutzt und hat keine besondere ökologische Funktion (Wertstufe 2). Höherwertige Landschaftsausschnitte liegen inselartig innerhalb dieser Ackerlandschaft mit Anteilen von jeweils deutlich unter 10 %. Mit 0,5 % besonders gering ist der Anteil der Wertstufe 6 (regionale Bedeutung). Lediglich ein Landschaftsausschnitt mit Wäldern und Extensivgrünland jeweils besonderer Ausprägung gehört in diese Kategorie. Zu den Landschaftsausschnitten mit lokaler Bedeutung und guter Ausprägung (Wertstufe 5) zählen naturnahe Waldgebiete und strukturreiche Grünlandgebiete mit Extensivbiotopen. Sie

umfassen einen Flächenanteil von 5,8 %. Lokal bedeutsam bzw. mit zum Teil guter Ausprägung (Wertstufen 4 und 4-5) sind zusammen 7,4 % der Fläche. Es handelt sich vornehmlich um Waldgebiete mit geringem bis mittlerem Anteil naturnaher Bestände sowie um intensiv genutzte Wiesengebiete mit relativ hohem Anteil an Streuobstwiesen. Eine ökologische Ausgleichsfunktion oder eine ökologische Ausgleichsfunktion mit lokaler Bedeutung (Wertstufen 3 und 3-4) besitzt eine Fläche von 7,8 % des Untersuchungsgebietes. Hierzu gehören naturferne Nadelholzbestände, intensiv genutzte Grünlandgebiete mit allenfalls geringem Anteil an Streuobstwiesen oder sonstigen höherwertigen Strukturen sowie ein Bereich mit Teichen und Gehölzen.

Aus faunistischer Sicht lässt sich das Untersuchungsgebiet grob in die vier Habitat-Typen „Siedlung", „Offenland", „Offenland mit Hecken und Streuobstbeständen" sowie „Wald" aufteilen. Die vereinzelten Gewässer werden als Teil der genannten Habitate betrachtet.

Das Habitat „Siedlung" umfasst die an den Einflussbereich angrenzenden Ortschaften Jungingen, Thalfingen, Göttingen und Ober- und Unterelchingen, sowie die Einzelhöfe im Umfeld der Ausbaustrecke (u. a. Buckenhof, St. Moritz, Daunerhof, Seligweiler). Hier wurden keine gezielten faunistischen Erfassungen durchgeführt, da die Siedlungen durch den Autobahnbau nicht direkt betroffen sind. Die Einzelhöfe innerhalb des Eingriffsbereichs wurden dagegen mituntersucht. Es konnten dort Arten nachgewiesen werden, die Gebäude als Brut- bzw. als Quartierstandort nutzen (Großes Mausohr, Mehlschwalbe, etc.). An den Einzelhöfen im eingriffsnahen Umfeld bestehen zum Teil Vogelkästen an den Außenfassaden, auch Nischen und Spalten, die für Fledermäuse potentielle Quartierstandorte darstellen können, wurden festgestellt. Für die auf bayerischer Seite liegenden Siedlungen liegen zudem umfassende Daten der Artenschutzkartierung vor, die mit in die Auswertung eingeflossen sind. Hervorzuheben ist hier das Quartiervorkommen des Großen Mausohrs in Oberelchingen und der Nachweis der Schlingnatter in Thalfingen.

Der überwiegende Teil des Eingriffsbereichs wird beidseitig von Offenlandflächen begleitet. Dieser Bereich wurde umfassend auf vorkommende Vogelarten untersucht. Es gibt eine hohe Dichte an Arten des Offenlandes (Feldlerche, Wiesenschafstelze, etc.). Ferner konnten zahlreiche Brutpaare nachgewiesen werden, so dass hier von einer flächendeckenden Verbreitung der Arten zu sprechen ist. Der von der Artenzusammensetzung wohl interessanteste Teil liegt nordöstlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen. Nur hier konnten neben den verbreitet auftretenden Arten Feldlerche und Wiesenschafstelze auch Kiebitze nachgewiesen werden.

Nur in wenigen Bereichen wird das reine Offenland von Heckenstrukturen und selten auch von Streuobstbeständen begleitet. Hier treten vorwiegend verschiedenste Heckenbrüter auf (Goldammer, Feldsperling etc.). Diese kleinräumigen Habitate liegen parallel entlang

der A 8 nur punktuell verteilt, sodass kein durchgängiges Vorkommen aller hier typischen Arten vorliegt. Zudem konnten hier Fledermäuse beim Jagen nachgewiesen werden.
Die zwei Waldbereiche „Großer Gehr" und „Großer Forst" sind überwiegend von jüngeren Beständen geprägt. Totholz und Höhlenbäume sind in den Waldbereichen nur sehr selten zu finden, eine Ausnahme stellt diesbezüglich der westliche Teilbereich des „Großen Forst" nördlich der bestehenden A 8 dar. Hier dominieren wenige alte Laubbäume mit diversen Höhlen und Spalten den Bestand. In diesem Bestand wurden abgesehen von einigen Fledermäusen jedoch keine weiteren typischen höhlenbewohnenden Arten nachgewiesen. Auch klassisch lärmempfindliche Arten wie die Hohltaube und Spechte wurden nicht im direkten Umfeld des Eingriffsbereichs nachgewiesen. Bei den jüngeren Beobachtungen im Jahr 2014 konnten mit Ausnahme von Einzelbeobachtungen im direkten Umfeld des Eingriffsbereichs keine Spechte nachgewiesen werden. In weiter entfernten Bereichen ist das Vorkommen der Spechte jedoch nicht auszuschließen. Im „Großen Gehr" liegen sowohl nördlich als auch südlich der bestehenden A 8 kleinere Gewässer, die von diversen Amphibien besetzt sind. Ein Austausch zwischen den beiden Populationen ist allerdings bereits in der Bestandssituation nahezu ausgeschlossen. Als dominierende Art im „Großen Forst" ist der Waldlaubbaumsänger zu nennen, der hier in hoher Dichte vorkommt.
Schon die bestehende A 8 stellt eine Barriere für bodengebundene Arten dar, sodass bestehende Unter- und Überführungen eine gewisse Bedeutung für die Austauschbeziehungen haben. Dies konnte insbesondere für die nicht bodenständigen Fledermäuse im Bereich der Unterführung beim Buckenhof (BW 31 bleibt unverändert) sowie der Unterführung des öffentlichen Feldweges Weitfelder Höfe (BW 34) nachgewiesen werden.
Das Ausbauvorhaben verursacht in weiten Streckenabschnitten überwiegend bau- und anlagebedingte Eingriffe in erheblich vorbelastete Lebensräume, insbesondere straßenbegleitende Gehölzbestände und Saumstrukturen ohne hohe Artenvielfalt. Für gehölzbewohnende Vogelarten sind vergleichbare Habitate in der näheren Umgebung zahlreich vorhanden oder werden im Verlauf der Bauarbeiten neu angelegt, das gilt auch für wertgebende Heuschrecken und Tagfalterarten sowie für Eidechsen und Ameisen, deren Wohn- und Nahrungshabitat durch die Bauarbeiten kleinflächig betroffen sind. Nach Abzug der Entsiegelungsmaßnahmen werden etwa 20,63 ha neu versiegelt. Insgesamt etwa 52,64 ha, davon ca. 39,23 ha neu angelegte Straßennebenflächen, werden in Anspruch genommen. Hinzu kommen ca. 31,04 ha, die durch den Baubetrieb (Baustreifen, Baustelleneinrichtungsfläche, Lagerplätze, Baustraßen etc.) vorübergehend beeinträchtigt werden.
Durch den bestandsnahen Ausbau ergeben sich keine Neuzerschneidungen. Wertgebende Austauschbeziehungen und raumwirksame Leitlinien im Bereich der vorhandenen

Durchlassbauwerke, die größtenteils nicht verändert werden, bleiben erhalten. Die durchzuführenden Änderungen im Bereich der Unterführungen führen nach der naturschutzfachlichen Beurteilung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht dazu, dass die faunistischen Austauschbeziehungen beeinträchtigt werden. Für Amphibien- und Reptilienarten bildet die Autobahn eine nahezu vollständige Barriere. Einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos mit dem Autoverkehr kann durch die vorgesehene Errichtung von Amphibienleiteinrichtungen in den kritischen Bereichen entgegengewirkt werden. Das Kollisionsrisiko mit dem Autobahnverkehr wird durch die vorgenommenen baulichen Maßnahmen nicht signifikant erhöht.

Baubedingte Projektwirkungen sind infolge der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen nur in geringem Umfang und temporär zu befürchten. Die Wanderungsbahnen von Fledermäusen entlang linearer Strukturen im Bereich der Einflugschneise in die vorhandenen und umgestalteten Durchlässe werden während des Baus durch Lärm und Erschütterungen beeinträchtigt. Die Eingriffe werden insoweit durch Bauzeitenregelungen und temporäre Schutzzäune minimiert. Zur Minimierung der Störungen ist zudem eine Umweltbaubegleitung vorgesehen.

Betriebsbedingt wird durch den bestandsnahen Ausbau mit Lärmschutzanlagen das Vorbelastungsband geringfügig verschoben. Die meisten Vegetationsbestände entlang der Autobahn sind geringempfindlich gegenüber Stoffeinträgen. Ausnahmen bestehen lediglich im Bereich des „Großen Forstes" und des „Großen Gehr". Dort wird durch umfangreiche Bepflanzungsmaßnahmen langfristig ein mit dem vorhandenen gleichwertiger Randbewuchs des Waldes sichergestellt. Durch die Modernisierung des Entwässerungssystems ergibt sich gleichzeitig eine erhebliche Verringerung der Beeinträchtigung durch Schadstoffeinträge, da das anfallende Straßenwasser in einem geschlossenen System gesammelt und in die Donau eingeleitet wird.

Verbotstatbestände für Arten nach Anhang IV der FFH-RL und Vögel können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichs-und Ersatzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. III. 7.3 dieses Beschlusses und die Planunterlage 19.1.3 verwiesen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Sinne des BNatSchG kompensiert werden. Die Waldverluste werden durch flächengleiche Ersatzaufforstungen ersetzt. Insofern wird auf die Berechnung der Wertpunkte nach der Bayerischen Kompensationsverordnung und die Begründung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (Unterlage 19.1.1) im Rahmen der Ermittlung des erforderlichen Ausgleichs im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1) verwiesen.

2.5.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel für das Schutzgut Boden ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Er wurde bewertet hinsichtlich seiner natürlichen Ertragsfunktion, der Seltenheit und des Standortpotentials für die natürliche Vegetation.

Im Bereich der Flächenalb kommen folgende Bodengruppen vor: Verebnungen, flache Scheitelbereiche und schwach geneigte Hänge nehmen die Parabraunerde, die Terra Fusca-Parabraunerde und die Pelosol-Parabraunerde ein. Die Pararendzina tritt darüber hinaus vermutlich großflächig bei steileren Hängen am Südrand der Alb auf. Dort kommen auch Braunerde-Rendzina und Rendzina vor. Das Kolluvium findet sich in Muldentälern und Rinnen. Die Böden dort sind überwiegend fruchtbar und werden verbreitet intensiv landwirtschaftlich genutzt. Nutzungseinschränkungen sind vorwiegend reliefbedingt. Lediglich die Rendzina taugt wegen ihrer Flachgründigkeit grundsätzlich wenig für eine intensive Landwirtschaft.

Im Donauried kommt überwiegend ein Tschernosem vor, der sich aus verschwemmtem Schluff entwickelt hat. Wegen des nahen Grundwassers ist der Unterboden vergleyt. Die Flächen sind wegen des sehr fruchtbaren Bodens durch Ackerbau geprägt. Auf tief gelegenen, sehr grundwassernahen Standorten östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen kommt der Auengley sowie im Bereichen mit hohem Anteil an organischer Substanz im Boden der Anmoorgley vor. Die Flächen dort werden als Grünland genutzt. Entsprechend der Beschreibung der im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegenden Flächen dominiert im Projektgebiet in weiten Teilen eine intensive landwirtschaftliche Nutzung. Dabei herrscht insbesondere auf der Albhochfläche die Ackernutzung vor. Gebiete mit einem höheren Grünlandanteil bestehen beispielsweise im Umfeld des Waldgebietes „Großer Gehr" im Bereich des Gewanns Unterthalfeld sowie nordöstlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen (Gewann „Am Ried").

Als größere Waldflächen entlang der A 8 sind der „Große Gehr" und der „Große Forst" zu nennen. Während im „Großen Gehr" ein relativ hoher Anteil an Nadelwald vorherrscht (Fichtenaufforstungen), dominieren im „Großen Forst" naturnahe Laubwälder mit zum Teil auch hohem Alter. Trocken- und Magerbiotope sind im Planungsraum nur vereinzelt auf Sonderstandorten anzutreffen. Etwas großflächigere Magerbestände liegen insbesondere im Gewann Unterthalfeld sowie nordwestlich des Buckenhofes vor. Auch an den Hangbereichen nordöstlich und nordwestlich von Thalfingen sind solche Biotope vorhanden. Die Böschungsbereiche der Autobahnen sowie der kreuzenden Verkehrswege sind diesbezüglich – je nach Ausprägung, Exposition und Humusandeckung – ebenfalls von

einer gewissen Bedeutung. Feuchtbiotope und Gewässerlebensräume sind im Projektgebiet nur in relativ geringem Flächenumfang anzutreffen.

Fast jeder Boden hat Bedeutung für die natürliche Vegetation und bietet entsprechend seinen natürlichen Standortbedingungen (Wasser- und Nährstoffhaushalt, Morphologie, Klima) die Voraussetzungen für die Entwicklung spezifischer Pflanzen- und Lebensgemeinschaften. Natürliche ungestörte Böden mit langer Entwicklungszeit und mit besonderen Standortverhältnissen stellen die Grundlage für seltene und damit wertvolle Lebensgemeinschaften dar. Von sehr hoher Bedeutung für das Schutzgut sind daher extrem wasserbeeinflusste Standorte, Auenböden mit Grundwassereinfluss und dezent überflutete Auenböden, grundwasserbeeinflusste Böden mit langanhaltendem oberflächennahen Grundwasserfluss, extrem trockene Standorte oder im Raum einmalige Bodengruppen. Solche seltenen Böden finden sich im Umfeld der A 8 kaum, wenn man von den oben genannten vereinzelt vorhandenen Einzelstandorten absieht. Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Waldböden haben ein mittleres Standortpotential, da sie nur wenig durch die Bewirtschaftung gestört werden. Dabei kommt den Böden im „Großen Forst" die größere Bedeutung zu. Vorbelastungen ergeben sich im Untersuchungsgebiet vor allem durch die vorhandene Autobahn und die in den meisten Bereichen vorhandene landwirtschaftliche Nutzung.

Im Untersuchungsraum weist der Boden ein überwiegend hohes oder sehr hohes Filter- und Puffervermögen auf. Lediglich einige Waldflächen, das Hagener Tal sowie Bereiche nördlich von Thalfingen und nördlich der A 8 bei Unterelchingen besitzen eher mittleres oder geringes Filter- und Puffervermögen.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Boden** kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen, in quantitativer Hinsicht durch die Neuversiegelung von etwa 20,63 ha (22,25 ha Neuversiegelung abzüglich 1,62 ha Entsiegelung). Neben der Versiegelung werden ca. 39,23 neu überbaut und wieder begrünt. Durch den Baubetrieb werden etwa 31,04 ha temporär beeinträchtigt. Ferner kommt es zur Beeinträchtigung der Böden durch die Stoffemissionen entlang der A 8. Durch den Ausbau wird das Emissionsband verschoben. Im Rahmen der Arbeiten kommt es zur Beeinträchtigung des Bodens durch Verdichtung, Entwässerung und andere Eingriffe. Es sind keine seltenen Böden von Versiegelung betroffen, sondern hauptsächlich Straßennebenflächen, aber auch Ackerböden mit überwiegend günstigen Erzeugungsbedingungen und Waldböden. Bei den überbauten Flächen bleiben dagegen die Bodenfunktionen erhalten. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Lagerung getrennt nach Ober- und Unterboden, Vermeidung von Schadstoffeinträgen von Baufahrzeugen) möglichst gering beeinflusst und in ihrer Funktion nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellt. Be-

triebsbedingte Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Salz, Schadstoffen und ähnlichem werden als unerheblich eingestuft, da sie zum Teil im Vorbelastungskorridor der A 8 zu liegen kommen und sensible Bestände nicht beeinträchtigt werden. Hinzu kommen die durch den Bau einer geschlossenen Entwässerung bedingten erheblichen Verbesserungen hinsichtlich des Schadstoffeintrages über die Straßenentwässerung.
Ein Ausgleich von Bodenverlusten im realen Sinn kann nur durch die Entwicklung von Flächen erfolgen. Das ist im Zuge des Ausbaus der A 8 nur auf einer kleinen Fläche möglich. Im Übrigen sorgen die vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen insbesondere die Maßnahmen 69 A CEF, 70 A, 71 A, 72 A CEF für eine langfristige Aufwertung von durch intensive landwirtschaftliche Nutzung gestörten Ackerböden zu Moor oder Anmoorböden. Zusätzlich wurde für Beeinträchtigungen des Bodens entsprechend einer Zusage des Vorhabensträgers eine Ausgleichszahlung in Höhe von 290.000.- Euro festgesetzt, um sicher zu stellen, dass das Schutzgut Boden im Rahmen der Erstellung des Ausgleichskonzeptes umfassend berücksichtigt wird.

2.5.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel des **Schutzgutes Wasser** ist die Erhaltung, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Die Bewertung von Eingriffen erfolgt anhand der Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzungen. Außerdem ist die Funktionalität bezüglich des Retentionsvermögens des Bodens einschließlich der bestehenden Vegetation zu bewerten. Bis auf wenige Ausnahmen (Bereich Daunerhof, Gewann Martäle) sind die Grundwasserleiter im Plangebiet von vergleichsweise geringdurchlässigen Deckschichten überlagert. Diese Schichten üben eine gewisse Filterfunktion für das von der Erdoberfläche eindringende Wasser aus. Die großräumige Grundwasserfließrichtung ist von West (Nordwest) nach Ost (Südost); kleinräumige Abweichungen der Fließrichtung sind jedoch je nach Hohlraumsystem auch in großem Umfang möglich. Ein weiterer Grundwasserkörper kommt in den quartären Talfüllungen der Donauniederung im Osten des Untersuchungsraumes vor. Dieser teils kiesige, teils torfig-moorige Grundwasserkörper steht jedoch mit dem oben beschriebenen Karstgrundwasserkörper in Verbindung. Das Donauried wird zu großen Teilen durch den unterirdischen Zustrom aus der Ostalb gespeist. Es treten nur wenige Quellen aus den anstehenden Schichten der unteren Süßwassermolasse aus. Überwiegend handelt es sich um Sickerquellen (am Südabhang der Alb zwischen Thalfingen und Oberelchingen, bei Kesselbrunn, in Gewann Untertalfeld nördlich der A 8 bei Unterelchingen). Ein Quellabfluss entsteht lediglich am Südabhang der Alb. Eine Fließquelle (Stipfbrunnen) befindet

sich südwestlich von Göttingen im Gewann „Asang". Dieser Quellabfluss speist den Sulzbach. Bedeutende Karstquellen finden sich nur außerhalb des Einwirkungsbereiches der A 8.

Der Bereich nördlich der A 8 ist nahezu vollständig Teil des Wasserschutzgebietes „WSG 1 ZV" des Zweckverbandes Landeswasserversorgung Stuttgart (LfU-Nr. 425001). Der große Fassungsbereich/Schutzzone I sowie die Schutzzone II liegen östlich des AK Ulm/Elchingen, die Flächen westlich davon sind als Schutzzone III ausgewiesen. Auf bayerischer Seite liegt ein kleines Wasserschutzgebiet mit zwei Fassungsbereichen und einer gemeinsamen Schutzzone I bzw. III im Waldgebiet „Großer Forst" nördlich von Oberelchingen. Diese Fassungsbereiche werden derzeit jedoch nicht genutzt. Darüber hinaus liegt in der Donauniederung südlich von Oberelchingen ein weiteres Wasserschutzgebiet (Verordnung vom 17.05.1974 mit Änderung vom 27.11.1979), dessen Schutzzone gemäß Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth Richtung Nordwest zum Hang des Kugelbergs hin ausgedehnt werden soll. Dies erfordert im Bereich der Wasserschutzgebiete einen Ausbau nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag).

Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung. In Bezug auf das Grundwasser kommt es zu den oben angesprochenen Neuversiegelungen von Flächen in einem Umfang von 20,63 ha. Darüber hinaus kommt es bei der Herstellung von Baubetriebsflächen zu Bodenverdichtungen, welche die Grundwasserneubildung einschränken können.

Wesentliche projektbedingte Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer sind nicht zu erwarten. Die vorhandene Straße und der Ausbau bedingen zwar die Gefahr des Schadstoffeintrags, (z. B. durch Spritzwasser) in Kluft- und Karstgrundwasserleiter mit besonderen Funktionen hinsichtlich Grundwasservorkommen und Grundwasserneubildung, allerdings liegen im gesamten Bereich Böden mit hohem bis sehr hohem Vermögen zur Fixierung von Schadstoffen im Oberboden vor. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der gesamte Ausbauabschnitt der A 8 ein geschlossenes Entwässerungskonzept erhält, das aus dem westlich anschließenden Abschnitt übernommen wird. Es sieht vor, sämtliches Straßenoberflächenwasser in dichten Rohrleitungen zu sammeln. Das Wasser wird durch kaskadenförmig angeordnete Regenrückhaltebecken zwischengespeichert und in einen Entwässerungskanal der Gemeinde Elchingen eingeleitet. Bei Genehmigung der Einleitung des Wassers dieses Entwässerungskanals in die Donau wurde das eingeleitete Abwasser der A 8 im Rahmen des Genehmigungsverfahrens berücksichtigt und überprüft, ob es zu schädlichen Auswirkungen kommt. Sie ist Gegenstand der bestandkräftigen Genehmigung des Landratsamtes Neu-Ulm vom 20.11.2015 (Gz. 42-

6412.2). Ferner erfolgt der Ausbau im Bereich von Wasserschutzgebieten nach den RiSt-Wag. Im Vergleich zum Ist- Zustand ist somit eine erhebliche Senkung des Eintragsrisikos von Schadstoffen in das oberflächennahe Grundwasser zu erwarten. Somit sind die Wasserfunktionen im Eingriffsbereich des Ausbaus nicht negativ betroffen.

2.5.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Relevante Projektwirkungen können sich für dieses Schutzgut aus der Veränderung des lokalen Kleinklimas durch Flächenversiegelung und Lärmschutzanlagen sowie durch den Eintrag verkehrsbedingter Luftschadstoffe für die benachbarten Flächen und die Wohnbevölkerung ergeben. Für die klimatischen und lufthygienischen Bedingungen sind Wald- und Gehölzflächen sowie Oberflächengewässer und Feuchtflächen besonders wichtig. Die Ortslagen im Untersuchungsraum, vor allem aber die inversionsgefährdeten Bereiche der Donauniederungen, sind auf klimaökologische Ausgleichsleistungen angewiesen. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen des Planungsraumes sind grundsätzlich als Kaltluftentstehungsflächen anzusehen. Als Frischluftentstehungsgebiet kommt den größeren zusammenhängenden Waldflächen im Planungsraum („Großer Gehr" und „Großer Forst") durch Deposition und Sedimentation von Schadstoffen sowie Gasaustausch (Sauerstoffanreicherung) grundsätzlich eine wichtige lufthygienische Ausgleichsfunktion zu. Teile des Waldbereichs „Großer Gehr" sind als Immissionsschutzwald eingestuft.

Der Planungsraum ist durch das bestehende überregionale Verkehrswegenetz (A 7, A 8, B 19 etc.) im Hinblick auf die kleinklimatischen und lufthygenischen Verhältnisse erheblich vorbelastet. Auch der Eingriffsbereich selbst, d.h. der Nahbereich der A 8 ist aufgrund seines hohen Versiegelungsgrades als Gebiet mit thermischer Belastung im Sommer anzusehen. Beeinträchtigungen der kleinklimatischen Verhältnisse durch zusätzliche Versiegelung von Straßennebenflächen bzw. landwirtschaftlich genutzten Flächen (Inanspruchnahme von Kaltluftentstehungsflächen) sind zwar ebenso zu erwarten wie die Verschiebung des Emissionsbandes (Luftschadstoffe) entlang der ausgebauten A 8. Allerdings besitzt diese Auswirkung angesichts der Vorbelastungen im Eingriffsbereich keine Planungsrelevanz hinsichtlich der klimatischen Funktionen. Die unvermeidlichen Rodungen von Wald- und Gehölzflächen bedeuten zwar grundsätzlich Beeinträchtigungen in Bezug auf die klimatische Funktion. Angesichts der Vorbelastungen im Einflussbereich und der im Vergleich zur Gesamtfläche der Waldgebiete eher kleinflächigen Verluste von Frischluft produzierenden Waldflächen sind diese jedoch als ausgleichbar einzustufen.

Als Ausgleich für die dauerhafte Inanspruchnahme von Wald ist insbesondere die Entwicklung von standortgerechten Laub- und Mischwaldbeständen im Rahmen der Ausgleichsflächenkonzeption „Wald" in einem Flächenumfang von ca. 4,7 ha anzusehen (dauerhafter Verlust Waldflächen: ca. 4,4 ha). Darüber hinaus werden auch die im Bereich

der geplanten Arbeitsstreifen vorübergehend in Anspruch genommenen Waldflächen (mehr als) flächengleich in gleicher Art und Güte wiederhergestellt. Auch werden im Rahmen der Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen noch Gehölzflächen in erheblichem Umfang angelegt.
Durch den Baubetrieb bedingte Erhöhungen von Luftschadstoffen durch Baumaschinen und Staubentwicklung sind nur vorübergehend und gegenüber der Vorbelastung durch den Betrieb der Autobahn zu vernachlässigen.
Die Berechnung der Luftschadstoffbelastung anhand des Verfahrens der RLuS 2012 für den Prognosehorizont 2030 hat ergeben, dass auch nach dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 keine Überschreitung der in der 39. BImSchV geregelten Schadstoffgrenzwerte zu erwarten ist. Damit sind insgesamt keine wesentlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten. Hinsichtlich des Schadstoffeintrags ist mit einer Verbesserung für die benachbarten Flächen und die Wohnbebauung zu rechnen. Das wird durch die infolge des Ausbaus zu erwartende Verbesserung der Verkehrssituation und die daraus resultierenden Abnahme von Staus und stockendem Verkehr verstärkt, die sich positiv auf die Schadstoffbelastung der autobahnnahen Ortslagen auswirkt. Die Gegenüberstellung der projektbedingten Einwirkungen auf die Klimafunktion mit den getroffenen Ausgleichsmaßnahmen zeigt im Ergebnis, dass hinsichtlich der Klimafunktion kein Ausgleichsdefizit verbleibt.

2.5.4.6 Schutzgut Landschaft

Als relevante Projektwirkung ist die anlage- und baubedingte visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu prüfen. Dazu ist die Landschaft zunächst in verschiedene Einheiten zu gliedern, die den Charakter des Raumes unter Berücksichtigung großräumiger Sichtbeziehungen beschreiben. Zusätzlich werden als aufwertende Elemente die topographische Struktur (Relief) und landschaftsbildprägende Strukturen berücksichtigt.
Der westliche Teil des Plangebietes wird von der naturräumlichen Haupteinheit Lonetal-Flächenalb bzw. deren Untereinheiten „Ulmer Alb“ und „Langenauer Mulde“ eingenommen. Der südöstliche Teil des Untersuchungsraumes gehört zur naturräumlichen Haupteinheit „Donau Ried“ bzw. deren Untereinheiten „Langenauer Hochterrasse“ und „Donautalboden“. Letztere ist wiederum in die Teileinheiten „Donaugries“ und „Langenauer Ried“ unterteilt. Der Ausbau der A 8 führt zu folgenden Beeinträchtigungen:

- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Ausbau der A 8, die neuen Anschlussstellen sowie die Über- und Unterführungen querender Straßen und Wege,
- die geplanten Regenrückhaltebecken und die neue PWC-Anlage,
- die projektbedingten Eingriffe in autobahnbegleitende Gehölzbestände (v. a. die Entfernung von landschaftsbildprägenden Gehölzstreifen entlang der A 8 nördlich

von Unterelchingen) und die Wälder „Großer Gehr" und „Großer Forst" (Inanspruchnahme von Erholungswald der Intensitätsstufe 2 („Großer Gehr") und 1 („Großer Forst")),

- unvermeidbare Veränderungen des Reliefs und Geländemodellierung,
- den nördlich und nordöstlich von Unterelchingen geplanten Lärmschutzwall mit einer Höhe von 10 m.

Grundsätzlich treten diese Beeinträchtigungen durch den Ausbau der A 8 auf. Von Überbauungen sind jedoch bereits erheblich vorbelastete unmittelbar an die bestehende A 8 angrenzende Bereiche betroffen. Für die Inanspruchnahme von Waldflächen im Bereich „Großer Gehr" und „Großer Forst" ist zu berücksichtigen, dass durch die Verbreiterung der Trasse zwar Gehölze gerodet werden müssen, die Neuschaffung von negativen Blickbeziehungen von außerhalb des Waldbestandes auf die Trasse aufgrund der umgebenden geschlossenen Waldflächen jedoch nicht gegeben ist. Als wesentlichster Eingriff in das Landschaftsbild sind die Baumaßnahmen im Bereich des Übergangs von der Albhochfläche in das östlich angrenzende Donauried einzustufen (nördlich von Unterelchingen). Die auf den autobahnbegleitenden Einschnitts- und Dammböschungen stockenden Baum- und Strauchhecken sind in diesem Bereich das Landschaftsbild prägende Gehölzstrukturen und verhindern (mit Ausnahme des kurzen Teilstücks zwischen Damm- und Einschnittböschung) negative Blickbeziehungen zur A 8 bzw. auf die dort fahrenden Fahrzeuge. Die projektbedingte Entfernung dieser Gehölzbestände führt in diesem weithin einsehbaren Bereich zu einer Neuschaffung von negativen Blickbeziehungen.

Durch zahlreiche Maßnahmen wird versucht, das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherzustellen und die Straße möglichst optimal in die Landschaft einzubinden. Dies soll durch eine dem Landschaftscharakter angepasste abwechslungsreiche Begrünung und Bepflanzung der Straßennebenflächen erfolgen. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der Trassenkörper wird durch umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen entlang des gesamten Trassenverlaufs in das Landschaftsbild eingebunden. Die neu entstehenden Damm- und Einschnittsböschungen entlang der gesamten Trasse werden je nach Standortgegebenheiten unterschiedlich entwickelt. Flächen, die es aus Gründen der Verkehrssicherheit zulassen, werden mit standorttypischen, heimischen Gehölzen bepflanzt, so dass sich mittelfristig landschaftsraumtypische und naturnahe Strukturen entlang der Autobahntrasse entwickeln können. Dies gilt insbesondere für die Bereiche nördlich Jungingen, beim Einzelgehöft Seligweiler sowie nördlich von Elchingen, in denen umfangreiche Pflanzmaßnahmen vorgesehen sind (Sichtschutz).

- Die PWC-Anlage sowie sämtliche Unter- und Überführungsbauwerke werden durch geeignete Pflanzmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden.
- Der Lärmschutzwall wird nördlich und nordöstlich von Unterelchingen unter Einbeziehung der südlich vorgelagerten Flächen (die ohnehin für eine Geländemodellierung vorgesehen sind) durch möglichst ansprechende Gestaltung und Anlage von unterschiedlichen Biotoptypen (z. B. Schlehenhecken, Streuobstbestände, Blühstreifen, Extensivwiesen und offene Steinflächen) zur Aufwertung der Blickbeziehungen in das Landschaftsbild eingebunden.
- Die Ausgleichsmaßnahmen „Offenland" (Ausgleichsflächen 69 ACEF, 70 A, 71 A und 72 ACEF) leisten neben den flächenbezogenen bewertbaren Merkmalen und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (Wertpunkteverfahren) auch einen positiven Beitrag für die Schutzgüter Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung, indem mit Wiesen und Weiden wieder Nutzungsformen hergestellt werden, die für das „Donauried" charakteristisch und landschaftsprägend sind. Auch die Ausgleichsmaßnahmen „Wald" (Ausgleichsflächen 48 W, 73 W, 74 W, 75 W und 76 W) bewirken eine Aufwertung der Landschaftsbildqualität. Diese Multifunktionalität von Ausgleichsflächen ist nach den Vorgaben des Naturschutzrechts (vgl. nur § 8 Abs. 4 BayKompV) ausdrücklich erwünscht.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden durch die geplanten umfangreichen Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen erheblich reduziert. Grundsätzlich werden im besonders betroffenen Bereich nördlich von Unterelchingen (Entfernung der landschaftsbildprägenden Gehölze auf den autobahnbegleitenden Einschnitts- und Dammböschungen) bereits durch die Anlage der geplanten Lärmschutzanlagen (welche sehr abwechslungsreich und optisch ansprechend gestaltet werden) negative Blickbeziehungen auf die A 8 vermieden. Dabei wirkt sich insbesondere die Tatsache, dass die dem Lärmschutzwall südlich vorgelagerten Flächen ebenfalls in die Gestaltungsmaßnahme einbezogen werden können, positiv auf die langfristige Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild aus. Durch die getroffenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen wird damit der vorhabensbedingte Eingriff in das Landschaftsbild kompensiert. Insgesamt sind damit unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft zu befürchten.

2.5.4.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind neben den Auswirkungen eines geplanten Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, ihre Lebensräume, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Landschaft/Landschaftsbild auch die Auswirkungen auf Kulturgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Im Hinblick auf Kulturgüter wurden die innerhalb des Projektgebietes liegenden Kulturdenkmale (Bau- und Kunstdenkmale, Bodendenkmale) und kulturhistorisch interessanten Landschaften oder Landschaftsteile (z. B. ortsnahe Streuobstwiesen, Gebiete mit einer Häufung von Terrassenstufen nordwestlich von Thalfingen, zwischen Thalfingen und Oberelchingen sowie südlich und südöstlich von Göttingen oder auch markante, oft an Wegkreuzungen stehende Bäume und ähnliches) ermittelt.
Zu den Sachgütern gehören z. B. Gebäude, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen und Einrichtungen bzw. Flächenbelegungen der Ver- und Entsorgung (z. B. Hochspannungsleitungen, Erdgasleitungen in Höhe der L 1165 und der B 19, Funkmast bei Bau-km 48 + 710, Leitung der Deutschen Telekom nördlich der A 8 zwischen dem westlichen Rand des Untersuchungsgebietes und der B 19 sowie Windenergieanlagen bei Jungingen und nördlich der A 8 bei Thalheim).
Baudenkmale sind im Bereich des Vorhabens nicht betroffen. Im baden-württembergischen Bereich sind auch keine Kenntnisse bezüglich Bodendenkmälern vorhanden. Im bayerischen Bereich liegen Verdachtsflächen von Bodendenkmälern. Der Vorhabensträger hat zugesagt, im Vorfeld der Maßnahme zu erkunden, ob Bodendenkmäler betroffen sind.
Negative Auswirkungen auf bestehende Kultur- oder Sachgüter sind (mit Ausnahme der unvermeidlichen Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen) nicht zu erwarten. Bestehende Wegeverbindungen werden durch den Ausbau der A 8 nicht unterbrochen, der bestehende Funkmast bei Bau-km 48 + 710 wird in östliche Richtung versetzt (Bau-km 48 + 800).

2.5.4. Wechselwirkungen

Untersucht wurden auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern, die dazu führen können, dass der Gesamtwert der einzelnen Umweltfaktoren höher zu gewichten ist, als die Summe der Einzelwerte.
Dabei wurden unter anderem folgende Faktoren berücksichtigt:

- Wechselwirkungen zwischen der Bewirtschaftungsintensität der Böden und der Lebensraumfunktion für Tier- und Pflanzenarten,
- Wechselwirkungen zwischen der Landschaftsbildqualität und dem Strukturreichtum einer Landschaft und der Habitatfunktion für Tier- und Pflanzenarten,
- Wechselwirkungen durch projektbedingte Veränderungen des Reliefs sowie des Verlustes und der Beeinträchtigung von Landschaftsstrukturen und Landschaftselementen mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Erholung, Arten und Lebensräume sowie Landschaftsbild und Boden,

- Wechselwirkungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen mit Auswirkungen auf Menschen und die Schutzgüter, Wohnen und Erholung, Arten und Lebensräume, Wasser, Landschaftsbild und Boden,
- Wechselwirkungen durch Ausgleichsflächen (positive Aspekte für die Schutzgüter Arten und Lebensräume, Boden, Klima und Luft und das Landschaftsbild).

Die in § 2 UVPG genannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind durch die bei den einzelnen Schutzgütern getroffenen Aussagen und die untersuchten Beeinträchtigungen abgedeckt bzw. bereits dort erläutert (z. B. Multifunktionalität der Ausgleichsflächen vgl. § 8 Abs. 4 der Bayerischen Kompensationsverordnung).

2.5.5. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Der sechsstreifige Ausbau der A 8 erfolgt auf der vorhandenen Autobahntrasse. Diese ist teilweise schon auf einen 6-streifigen Querschnitt ausgelegt. Das gilt insbesondere für den Erdbau und die Ingenieurbauwerke, die teilweise sogar unverändert bleiben können. Der Vorhabensträger hat deshalb wo möglich einen symmetrischen Ausbau der A 8 vorgesehen. Bezüglich der technischen Ausgestaltung des Ausbaus verweisen wir auf die Vorhabensbeschreibung unter B. I.. Es ist keine Ausbauvariante ersichtlich, die zu geringeren Umweltauswirkungen führen würde. Das gilt erst recht für einen Neubau der Autobahn auf einer anderen Trasse. Eine vertiefte Untersuchung von Varianten ist nur dort geboten, wo sie die geplanten Ziele erfüllen kann und wirtschaftlich und unter Umweltaspekten mit der gewählten Lösung vergleichbar wäre. Da dies für den planfestgestellten Ausbau von vornherein ausgeschlossen werden konnte, hat der Vorhabensträger keine weiteren Trassen und Ausbauvarianten geprüft.

Es wurden jedoch verschiedene Varianten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Unterelchingen und im Bereich von Jungingen geprüft. Im Bereich von Unterelchingen liegt die Wohnbebauung sehr nah an der Autobahn. Dadurch sind viele Bewohner von Lärm und Schadstoffen aus dem Betrieb der Autobahn betroffen. Die Varianten unterscheiden sich in der Höhe der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und in der Kombination der verschiedenen Komponenten (Lärmschutzwände/Wall-Wand- Kombinationen/ lärmmindernde Straßenbeläge). Im Bereich von Jungingen sind abgesehen von lärmmindernden Straßenbelägen keine Maßnahmen vorgesehen. Es verbleiben wegen der hohen Vorbelastung durch die Bahn drei passiv zu schützende Anwesen. Im Bereich von Unterelchingen hat sich unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte

die beantragte als günstigste Lösung erwiesen. Die gefundene Lösung ist die beste hinsichtlich des erreichbaren Lärmschutzes und des Schutzes für die Anwohner bei dem im Vergleich geringsten Eingriff in das Landschaftsbild.
Eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von mehr als 7 m, die denselben Schutz gewährleistet, hätte im Bereich des Donautales, das durch großräumige Blickbeziehungen gekennzeichnet ist, die durch die flache Landschaft gewährleistet sind, zu einer erheblichen Störung des Landschaftsbildes geführt und wurde deswegen im Rahmen der Planungen ausgeschieden. Das Kollisionsrisiko für Vögel an den großteils nicht transparent ausgeführten Lärmschutzwänden sowie im Bereich des Lärmschutzwalles wurde bei allen Maßnahmen minimiert. Lediglich im Bereich der Brückenbauwerke sind Lärmschutzwände zwingend erforderlich, da hier kein Raum für den Bau eines Lärmschutzwalles zur Verfügung steht.
Im Bereich der Anschlussstelle Oberelchingen hat der Vorhabensträger verschiedene Planungsvarianten überprüft. Die planfestgestellte erste Variante ist die wirtschaftlichste Variante. Durch diese Variante entfällt die bisher vorhandene Wirtschaftswegeverbindung und der Fußgänger- und Radverkehr wird vom Fahrverkehr zur Autobahn getrennt. Als zweite Variante wurde untersucht, ob in Verbindung mit der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Oberelchingen und Göttingen eine neue Anschlussstelle realisierbar ist. Wegen des Höhenunterschiedes zwischen der Zubringerstraße und der A 8 von 12 m wären hier sehr große Entwicklungslängen für die Rampen und damit ein entsprechend hoher Flächenverbrauch erforderlich gewesen. Darüber hinaus ist das vorhandene Bauwerk (BW 36) nicht für eine Anschlussstelle ausgelegt. Es hat nur eine Nutzbreite von 10 m. Dies entspricht eine Fahrbahnbreite von 6 m. Da bei dieser Breite keine Linksabbiegerspur möglich gewesen wäre, hätte die Einmündung der Rampe entsprechend weit nach Norden an die Gemeindeverbindungsstraße verlegt werden müssen. Die Variante 3 ist eine sogenannte Doppelanschlussstelle gemeinsam mit dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen. Auch hier wäre der Flächenverbrauch erheblich höher gewesen. Die Anbindung an die A 8 erfolgt bei dieser Lösung über neu herzustellende Rampenfahrbahnen nördlich und südlich der A 8, die über Kreisverkehrsplätze unmittelbar mit der St 2021 verknüpft werden. Neben einem deutlich erhöhten technischen Aufwand hätte diese Variante Nachteile bei der Verkehrssicherheit zur Folge gehabt, da der Verkehr nach Füssen möglicherweise versehentlich nach Unterelchingen abgebogen wäre. Darüber hinaus hätte diese Lösung große Rampenlängen zu Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen den Straßen erfordert. Wegen des höheren Flächenverbrauchs schneidet diese Lösung auch unter umweltfachlichen Gesichtspunkten schlechter ab als die gewählte. Diese weist zudem den geringsten Flächenverbrauch auf. Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Fremdflächen wurden durch diese Lösung so gering wie möglich gehalten.

Den Anforderungen des § 6 a Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine „Übersicht über die wichtigsten vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.8.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 677).

2.5.6 Zusammenfassende Bewertung:

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht zum Umweltrecht gehörenden Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).
Zur Einstufung der verschiedenen schutzgüterrelevanten Bestandteile wird auf die Darstellung in den Unterlagen 19.4.1, 19.4.2 und 19.6.1 verwiesen. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag ein, insbesondere in die Abwägung.
Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in die Schutzgüter des UVPG betreffen überwiegend Bereiche mit geringer Bedeutung. In geringem Ausmaß sind – insbesondere im Bereich des „Großen Gehr" und des „Großen Forstes" - Bereiche von mittlerer bis hoher Bedeutung betroffen. Dabei handelt es sich um Waldflächenverluste.
Die Modernisierung des Entwässerungssystems mit der geschlossenen Ableitung des Abwassers in die Donau bewirkt gegenüber der Ausgangssituation deutliche Verbesserungen für die Schutzgüter Boden und Wasser. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen führen für die betroffenen Menschen zu teilweise erheblichen Verbesserungen. Lediglich im Bereich von Jungingen kommt es für die betroffenen Anwohner zu geringfügigen Verschlechterungen. Da die Lärmschutzproblematik hier im Wesentlichen durch die

Bahn verursacht wird, kann hier jedoch durch aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der A 8 keine wirksame oder spürbare Verbesserung erfolgen.
Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologischer Vielfalt ergeben sich Umweltauswirkungen infolge der Neuversiegelung in einem Umfang von 20,63 ha. Für das Schutzgut Sachgüter folgen sie aus dem Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen mit überwiegend günstigen Erzeugungsbedingungen in einem Umfang von 35,79 ha und von forstwirtschaftlichen Nutzflächen in einem Umfang von 4,4 ha. Für das Schutzgut Landschaft sind der Verlust von strukturierenden Elementen sowie die Inanspruchnahme von Waldflächen relevant.
Die genannten erheblichen Beeinträchtigungen sind im Sinne des Naturschutzrechts als ausgleichbar zu bewerten und werden durch die bei den jeweiligen Schutzgütern benannten Kompensationsmaßnahmen so weit wie möglich kompensiert. Erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind nach Umsetzung dieser Maßnahmen nicht zu befürchten. Die durch die Bodenversiegelung verursachten Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Wasser lassen sich im tatsächlichen Sinn nicht ausgleichen, sind aber durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und die festgesetzte Ersatzzahlung so weit wie möglich minimiert. Die im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffbelastungen relevanten Vorschriften des BImSchG sind ebenso beachtet wie die Schutzvorschriften für das Grundwasser (siehe dazu auch die Ausführungen unter C. III. 6. dieses Beschlusses).
Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Die bei der Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellten Auswirkungen auf die Umwelt werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses.
Als Gesamtergebnis ist festzustellen, dass das Bauvorhaben unvermeidbare erhebliche nachteilige Auswirkungen auf einige Schutzgüter, insbes. auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt nach sich zieht bzw. diese nicht ausgeschlossen werden können. Diese Eingriffe können aber durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

3. FFH-Vorprüfung

Für die Natura- 2000 Gebiete DE 7428-301 „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt" und DE 7527-371 „Leipheimer Moos" in Bayern und DE 7527-341 „Donaumoos" in Baden Württemberg sowie die Vogelschutzgebiete "Donauried" (DE 7527-441) in Baden Württemberg und „Donauauen" (DE 7428-471) in Bayern kann aufgrund einer

Verträglichkeitsabschätzung (FFH-Vorprüfung, Siehe Unterlagen 19.1.1, 19.4.2 dort Seite 245 und 19.6.1) ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führt. Daher ist für diese Gebiete nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der FFH-Richtlinie (ebenso nach § 34 Abs. 1 BNatschG) keine FFH- Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

a) 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 in im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen. Soweit ein Natura 2000–Gebiet ein geschützter Teil von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden. Ist ein Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet, ein FFH-Gebiet zu beeinträchtigen, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung obligatorisch.
Kann hingegen im Rahmen einer Vorprüfung („Screening") die Möglichkeit einer Gebietsbeeinträchtigung entweder offensichtlich ausgeschlossen werden oder sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Beeinträchtigung ernstlich zu besorgen ist, kann das Projekt ohne weitere FFH-Verträglichkeitsprüfung zugelassen werden (BVerwG, Beschl. v. 26.11.2007, Az. 4 BN 46.07, NVwZ 2008, 210). Dabei sind die getroffenen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen und vorgezogenen Maßnahmen außer Betracht zu lassen. Wenn ohne diese zu befürchten ist, dass eine Beeinträchtigung der Ziele möglich ist, ist eine FFH-Prüfung zur Klärung durchzuführen (EuGH vom 12.04.2018, C-323/17).

b) Die Verträglichkeitsprüfung hat sich an den jeweiligen für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen oder Schutzzwecken zu orientieren (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 8 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.). Der FFH-Gebietsschutz bezweckt keinen umfassenden Flächenschutz sondern nur den Schutz der Erhaltungsziele des betreffenden Gebiets. Einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedarf es daher nicht schon, wenn das Gebiet in irgendeiner Weise projektbedingt beeinträchtigt werden kann, sondern erst, wenn die Wirkfaktoren des Projekts, die mit spezifischem Blick auf das jeweilige Gebiet festgelegten Erhaltungsziele bzw. - bei ausgewiesenen Schutzgebieten - die in der Schutzerklärung enthaltenen Schutzzwecke in Mitleidenschaft ziehen.
Ob ein Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen kann, erfordert eine Beurteilung, die wesentlich von naturschutzfachlichen Feststellungen und Bewertungen abhängt. Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu

können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und Bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. (BVerwG, Urt. v. 12.03. 2008, Az. 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.). Allerdings ist eine flächendeckende und umfassende Ermittlung des floristischen und faunistischen Inventars des betreffenden FFH-Gebiets nicht erforderlich. Vielmehr genügt die Erfassung und Bewertung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile in einem solchen Umfang, dass die Einwirkungen des Projekts bestimmt und bewertet werden können (BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, NVwZ 2010, 1225 f.). Die anzuwendende Untersuchungsmethodik wird sich im Regelfall aus Kartier- und Beobachtungsbegehungen am Eingriffsort und der Auswertung von wissenschaftlicher Literatur zusammensetzen. Im Hinblick auf die Erfassung von Lebensraumtypen hat die Rechtsprechung eine behördliche Einschätzungsprärogative angenommen, und die gerichtliche Kontrolle zurückgenommen. Die Erfassung der Lebensraumtypen erfordert eine wertende Zuordnung, wobei die Zuordnungskriterien rechtlich nicht definiert sind, sondern der Tier- bzw. Pflanzensoziologie zu entnehmen sind. Maßgeblich sind die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale. Aufgrund der Vielzahl von Arten und ihrer unterschiedlichen Zusammensetzung in den Lebensräumen kann bei der Zuordnungsentscheidung nicht mehr als Plausibilität und Stimmigkeit erreicht werden (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.). Die Rechtsprechung räumt auch hinsichtlich der Bestandsbewertung der Behörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative ein. Aufgrund der Vielzahl der Bewertungskriterien, die u. a. der Definition des günstigen Erhaltungszustands aus Art. 1 Buchst- e) FFH-RL für die Lebensräume und aus Artikel 1 lit. i) FFH-RL für die Arten sowie aus den Kriterien des Anhangs III Phase 1 für die Gebietsauswahl entnommen werden können, ihrer Offenheit und ihres Angewiesenseins auf die Ausfüllung durch außerrechtliche Einschätzungen, kann auch diesbezüglich nicht von einem gerichtlich voll überprüfbaren gesicherten Kenntnisstand ausgegangen werden (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 9 A 3. 06, BVerwGE 130, 299 ff.).

Die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung gewonnenen fachwissenschaftlichen Erkenntnisse sind zu dokumentieren. Nur eine Dokumentation kann den Beleg dafür liefern, den besten wissenschaftlichen Stand zum Zeitpunkt des Erlasses der Zulassungsentscheidungen erreicht zu haben, der zugleich der für die gerichtliche Überprüfung maßgebliche Zeitpunkt ist (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054 ff.). Die im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Schutzgebiets relevanten Projektwirkungen müssen zunächst identifiziert werden. Dabei kann es sich um bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen handeln, die sich auf unterschiedliche Weise auf die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Gleichgültig ist, ob es sich um

direkte oder indirekte, kurz-, mittel- oder langfristige Einwirkungen handelt, ob sie für sich oder erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten nachteilige Auswirkungen zur Folge haben. Zu Gunsten eines Straßenbauvorhabens dürfen im Rahmen der FFH-Prüfung die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten oder nach Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054 ff.).
Das Projekt kann zugelassen werden, wenn es nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung betroffener Natura-2000 Gebiete bezüglich der für die festgesetzten Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile führt. Ob Erhaltungsziele beeinträchtigt werden, ist eine vorrangig naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalls beantwortet werden müssen muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets stellt insofern der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterien dar. Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz des Vorhabens stabil bleiben (BVerwG, Urt. V. 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054 ff.; BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, NVwZ 2010, 1225 ff.).

c) Das FFH Gebiet DE 7428-301 „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt" befindet sich in einem Abstand von ca. 1.500 m südlich der Trasse. Für dieses Gebiet wurde eine Vorprüfung der Verträglichkeit nach § 34 Abs. 1 BNatSchG durchgeführt, da die Vorentwurfsplanung eine Entwässerungssammelleitung vom Kreuz Ulm/Elchingen bis zur Donau vorsah, die durch dieses Gebiet geführt hätte. Nach Änderung der Entwässerungsplanung ist das Gebiet nicht mehr unmittelbar betroffen. Die Vorprüfung hat ergeben, dass das Gebiet selbst durch den Leitungsbau nicht erheblich beeinträchtigt würde. Die für das Gebiet gemeldeten Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie und die für das Gebiet gemeldeten Arten gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie werden nicht beeinträchtigt. Damit sind die vorliegenden Erhaltungs- und Entwicklungsziele nicht betroffen. Somit ist keine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

d) Das FFH-Gebiet DE 7527-341 „Donaumoos" liegt in einer Entfernung von etwa 800 m nordwestlich des planfestgestellten Abschnitts der A 8. Es hat eine Größe von etwa 920 ha. Schon wegen der Entfernung zu Trasse ist eine Beeinträchtigung durch den planfestgestellten Ausbau der A 8 selbst auszuschließen.
Auch werden für das nunmehr planfestgestellte Vorhaben Flächen für die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen 71 A und 72 A CEF in Anspruch genommen. Da diese

Maßnahmen zunächst hergestellt werden müssen, bevor sie den Zielen des Gebiets entsprechend ökologisch aufgewertet werden, wurde eine FFH Vorprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG durchgeführt (Unterlage 19.6.1). Diese kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Ausgleichsmaßnahmen keine Beeinträchtigung der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Gebiets hervorgerufen wird. Um unvermeidbare Störungen (Lärm und Bewegung) sowie Emissionen von Stäuben, Abgasen und eventuell Licht durch Maschinen und umherlaufende Personen so weit wie möglich zu minimieren, werden die Baumaßnahmen im Bereich der Ausgleichsflächen ausschließlich zwischen August und Februar und damit außerhalb der Brutperiode der dort vorkommenden Vögel und außerhalb der Hauptvegetationsphase durchgeführt. Damit wird verhindert, dass die charakteristischen Arten von FFH-Lebensraumtypen, Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie bzw. Vogelarten des Anhangs I/Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie während der Fortpflanzungsperiode beeinträchtigt werden. Es sind damit keine negativen Auswirkungen auf das Gebiet zu erwarten.
Das gilt auch für die Gebiete DE 7527-371 „Leipheimer Moos" (Maßnahmen 69 A CEF, 70 A) und die Gebiete DE 7427-471 „Schwäbisches Donaumoos" (Maßnahmen 69 A CEF und 70 A) und 7527 441" Donauried". Dort liegen ebenfalls Grundstücke, auf denen Ausgleichsflächen vorgesehen sind, oder sie liegen in einer Entfernung, die Einwirkungen durch die Bauarbeiten nicht von vornherein ausschließt.

e) Das Vogelschutzgebiet DE 7527-441 „Donauried" grenzt nördlich am östlichen Ende des planfestgestellten Abschnitts der A 8 an und erstreckt sich im weiteren Verlauf auf einer Länge von ca. 1,5 km nördlich der A 8. Es umfasst eine Fläche von etwa 4.250 ha. Flächen aus dem Vogelschutzgebiet werden für den Bau der A 8 nicht benötigt. Allerdings wurden im Vorfeld der Maßnahme im Gebiet liegende Flächen mit einer Größe von 3.600 m² dauerhaft für die Anlage eines Spritzschutzwalles, Böschungsangleichungen sowie die Anlage eines wassergebundenen Wirtschaftsweges in Anspruch genommen. Da diese vorgezogenen Maßnahmen durch den nunmehr planfestgestellten Ausbau bedingt sind, wurden die Auswirkungen auf das Gebiet im Rahmen einer FFH- Vorprüfung überprüft. Da die Ausbaumaßnahmen das Gebiet besser abschirmen und sich auch keine Erhöhung des Schadstoffeintrags ergibt, können Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes ausgeschlossen werden.

f) Das Vogelschutzgebiet DE 7428-471 „Donauauen" befindet sich in einem Abstand von ca. 1.500 m südlich der Trasse. Für dieses Gebiet wurde eine Vorprüfung der Verträglichkeit nach § 34 Abs. 1 BNatSchG durchgeführt, da die Vorentwurfsplanung eine Entwässerungssammelleitung vom Kreuz Ulm/Elchingen bis zur Donau vorsah, die durch dieses Gebiet geführt hätte. Nach Änderung der Entwässerungsplanung ist das Gebiet nicht

mehr unmittelbar betroffen. Die Vorprüfung hat ergeben, dass das Gebiet selbst durch den Leitungsbau nicht erheblich beeinträchtigt würde.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze (zwingende materielle Rechtssätze) beachtet.

2. Planrechtfertigung

2.1 Erforderlichkeit des Vorhabens

Der sechsstreifige Ausbau der A 8 im planfestgestellten Bereich ist aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten, da die vorhandene Situation nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügt (§ 3 Abs. 1 FStrG). Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen wurde ebenso wie der westlich benachbarte Streckenabschnitt zwischen Dornstadt und Ulm-West im Jahr 2004 vom „weiteren" in den „vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen aufgestuft; bei der Fortschreibung im Jahr 2016 (BVWP 2030) (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) v. 20.01.2005, BGBl. I, S. 201 i. d. F v. 23.12.2016, BGBl. I 3354) wurde er als fest disponiert im vordringlichen Bedarf bestätigt. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 des FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG). Die Festsetzung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung gemäß § 16 und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (§ 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG). Der Bedarfsplan setzt dabei das zusammenhängende Verkehrsnetz nicht nur linienmäßig fest, sondern auch in Bezug auf die Kapazität der Straßen. Die A 8 ist eine stark belastete Bundesautobahn mit einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil. Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2010):

Ulm-West - Ulm-Ost: 57.800 Kfz/24h, Sch
Ulm-Ost - Oberelchingen: 58.200 Kfz/24h
Oberelchingen - AK Ulm/Elchingen 59.200 Kfz/24h
AK Ulm-Elchingen – Leipheim 56.500 Kfz/24h

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 14 % und 17 %

Die Verkehrsprognose 2030 ergibt folgende Belastung:
Ulm-West - Ulm-Ost: 85.800 Kfz/24h
Ulm-Ost - Oberelchingen: 82.600 Kfz/24h
Oberelchingen - AK Ulm/Elchingen 81.400 Kfz/24h
AK Ulm-Elchingen – Leipheim 93.100 Kfz/24h
Der Schwerverkehrsanteil wird zwischen 17 % und 20 % prognostiziert.

Damit steigt die Verkehrsbelastung im planfestgestellten Bereich zwischen 22,2 und 36,6 % bei steigendem Schwerverkehrsanteil. Der bestehende vierstreifige Ausbau, der schon jetzt an seiner Belastungsgrenze ist, ist damit zukünftig nicht mehr geeignet, den auf der Strecke laufenden Verkehr aufzunehmen. Dies zeigt sich bei Unstetigkeiten im Verkehrsablauf unmittelbar in Form von Staus. Die Empfehlungen des geltenden Regelwerkes (RAA) für den Einsatz des für den Ausbau gewählten Querschnitts RQ 36 gelten für Belastungen ab 60.000 Kfz/24h, die derzeit bereits erreicht und nach der Prognose bei weitem überschritten werden. Sichtbar wird dies in einer sehr hohen Störanfälligkeit des Verkehrsablaufs. Dies führt bereits bei kleinsten Beeinträchtigungen wie Überholvorgängen des Schwerverkehrs oder kurzzeitiger Sperrung eines Fahrstreifens etwa für Unterhaltungsarbeiten zu langen Rückstauungen. Kleine Unfälle, die lediglich einen Fahrstreifen betreffen, führen zur Bildung kilometerlanger Verkehrsstaus, die sich erst mit stundenlanger Verzögerung wieder abbauen. Damit kann die A 8 ihrer Verkehrsfunktion als Verbindungsungsachse zu und zwischen den einzelnen Ballungszentren kaum mehr gerecht werden. Der Verkehr weicht auf das nachgeordnete Straßennetz aus.
Während der innerdeutschen und europäischen Ferienzeiten wird diese Tendenz noch verstärkt, da die A 8 zu den wichtigsten innerdeutschen und europäischen Ferienrouten zählt. Die mit dem Ausbau planfestgestellten (an der Anschlussstelle Ulm-Ost und nördlich im Autobahnkreuz Ulm/Elchingen bereits teilweise umgesetzten) Veränderungen an der Anschlussstelle Oberelchingen sowie im Bereich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen sind bereits angesichts der heutigen Verkehrsverhältnisse dringend geboten. Den künftigen Anforderungen und dem prognostizierten Anstieg der Verkehrszahlen werden diese Verknüpfungen in der heutigen Form nicht mehr gerecht.
Hinzu kommt, dass der Ausbauzustand der Straße nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine verkehrssichere Verkehrsführung entspricht und der Lärmschutz nicht mehr ausreichend ist. Fehlende bzw. unzureichende Standstreifen und Unstetigkeiten in der Trassierung führen bereits heute zu Sicherheitsdefiziten insbesondere im Bereich des ersten Ausbauabschnitts zwischen Bau-km 41 + 500 (Bau Anfang) und Bau-km 47 + 850

(siehe dazu oben B. I.). Vor dem Hintergrund der absehbaren Verkehrsentwicklung sind die Gefährdungen latent vorhanden, die sich bei Störungen im Verkehrsablauf durch Staubildung und die nicht ausreichend breiten Havariestellflächen seitlich ergeben. Darüber hinaus stellt auch das hohe Störpotenzial im Autobahnkreuz Ulm/Elchingen durch den Ein- und Abbiegeverkehr eine weitere punktuelle Gefährdung dar. Die derzeitige Ausbildung der Anschlussstelle Oberelchingen lässt den Knotenpunkt für den aus der Autobahn ausfahrenden Verkehr unübersichtlich erscheinen. Mit dem vorgesehenen Ausbau werden die Gefährdungspunkte aufgehoben bzw. minimiert. Insbesondere der künftig sechsstreifige Querschnitt mit Standstreifen reduziert die Stauwahrscheinlichkeit und lässt auch den notwendigen Raum für Rettungs- und Bergungseinsätze bei Unfällen und Havarien sowie bei erforderlichen Unterhaltungsarbeiten. Die Reduzierung der Verknüpfungspunkte an der A 8 im Autobahnkreuz Ulm/Elchingen wie auch die Modifikation bei der Zuführung der Verbindungsrampe Füssen-Stuttgart, gemeinsam mit Würzburg-Stuttgart durch die Herstellung einer zweistreifigen Einfahrt und der Verlängerung bis zur Anschlussstelle Oberelchingen im Bereich des Anstiegs führt zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Sowohl die IHK Ulm als auch die IHK Schwaben und die Polizeipräsidien Ulm und Schwaben Südwest begrüßen den Ausbau und erwarten durch die Realisierung des Vorhabens eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verstetigung des Verkehrsflusses. Durch die Ausbaumaßnahme werde die Leistungsfähigkeit dieser zentralen Verkehrsachse der Region deutlich gestärkt. Dies sei erforderlich, da der bisherige Ausbauzustand den heutigen und künftigen Anforderungen vor allem im Hinblick auf Verkehrszahlen und die Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht werde. Es sei wichtig, im Zuge des bereits abgeschlossenen sechsstreifigen Ausbaus der A 8 vom Autobahnkreuz Ulm/Elchingen bis nach München und den im Ausbau befindlichen Abschnitten im Bereich westlich von Ulm die fehlenden Teilabschnitte zeitnah auszubauen. Die Wirtschaft im Süden der Bundesländer Bayern und vor allem Baden-Württemberg sei aufgrund fehlender Alternativen auf eine hervorragend ausgebaute A 8 als Ost-West-Achse angewiesen.

In Ergänzung zu diesen aus der Verkehrsabwicklung begründeten Erwägungen ist das Vorhaben daneben auch deshalb sinnvoll und geboten, weil hierdurch die heute mit der Autobahn verbundenen Umweltbeeinträchtigungen erheblich abgemildert werden können. So führt der Ausbau durch die hierfür geplanten vorwiegend aktiven Lärmschutzeinrichtungen im Bereich von Elchingen zu einer beträchtlichen und nachhaltigen Verbesserung der durch den Autobahnbetrieb verursachten Lärmbelastungen für die Anwohner. Darüber hinaus kommt es durch die Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen künftig zu einer Reduzierung von Staus und damit zu einer Verringerung des speziell mit Anfahrt- und Abbremsvorgängen verbundenen Ausstoßes von Abgasen und Staub. Auch wird

durch die im Zuge des Vorhabens geplanten neuen und dem heute aktuellen Stand der Technik entsprechenden Entwässerungseinrichtungen eine grundlegende und umweltschonende Sanierung der Straßenentwässerungsanlagen ermöglicht, welche derzeit nicht mehr den Anforderungen an eine Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen zum Schutz von Boden und Grundwasser entsprechen.
Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass der planfestgestellte Ausbau geboten ist, weil die bestehende größtenteils vierstreifige A 8 aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens schon heute und noch mehr künftig nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG) und der derzeitige Zustand damit auch den Belangen der Verkehrssicherheit nicht mehr ausreichend gerecht wird. Mit der vorliegenden Planung wird die Leistungsfähigkeit der A 8 gesteigert, dem hohen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen, das schon heute regelmäßig zu einer Überlastung im Bereich zwischen Ulm und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen führt, und bestehende, durch die Autobahn bedingte Umweltbelastungen nachhaltig verringert. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Nullvariante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

2.2 Einwendungen gegen die Planrechtfertigung

Nur eine Einwendungsführerin (Nr. 349) hat die Notwendigkeit des Vorhabens bezweifelt. Der Lkw Verkehr sei von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die erhöhte Abgasbelastung der Anwohner durch den Ausbau stehe im Widerspruch zum geplanten Dieselfahrverbot in Städten. Daher werde dem Ausbau der A 8 wegen der bereits eingeschränkten Wohnqualität widersprochen. Das Planfeststellungsverfahren als gesetzlich normiertes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens ist weder geeignet noch in der Lage, über diese im Grunde politischen Fragestellungen zu befinden. Es kann hier immer nur um die Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens gehen. Im Übrigen wurden zwar Einwendungen gegen die Ausführung des planfestgestellten Ausbaus im Einzelnen erhoben, die grundsätzliche Notwendigkeit des Vorhabens wurde aber von keinem der übrigen Beteiligten begründet in Frage gestellt.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Abwägung auch bezogen auf das gesamte Vorhaben geprüft, ob die Gründe, die für dieses sprechen, so gewichtig sind, dass sie die

Beeinträchtigung der entgegenstehenden Belange unter Einschluss des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, NVwZ 1999 S. 528 ff.). Selbst wenn – wie vorstehend dargelegt – die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (BVerwG vom 10.04.1997, DVBl 1997, 1115). Bei der Beurteilung einer solchen Nullvariante ist festzustellen, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben widersprechenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im Wesentlichen im vorstehenden Abschnitt Planrechtfertigung (C.III.2.) dieses Beschlusses dargelegt. Diesen öffentlichen Belangen stehen zwar unbestreitbar gewichtige private Belange einzelner Grundstücksbetroffener und Anwohner gegenüber. Auch Boden wird zwangsläufig teilweise versiegelt und dadurch Natur und Umwelt beeinträchtigt.

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen. Andere Maßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt besser oder mit geringeren Eingriffen vergleichbar erreichen könnten, sind nicht ersichtlich, zumal sich die verkehrsrechtlichen Anordnungen nur bedingt als hilfreich erwiesen haben.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten eine Entschädigung. Der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen führt bei keinem landwirtschaftlichen Betrieb zu Eingriffen in den rechtlich geschützten Bereich der Existenz. Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wird die bestehende Lärmvorbelastung wesentlich verringert, bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen wird passiver Lärmschutz gewährt. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem Ausbau der A 8 im planfestgestellten Bereich nicht entgegen. Durch den so weit wie möglich bestandsnahen Ausbau werden die Eingriffe in Natur und Landschaft bereits minimiert. Die dennoch mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Beeinträchtigungen werden durch den Rückbau bestehender Straßenflächen (Minimierungsmaßnahmen) sowie durch Gestaltungsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben und dass die Planfeststellungsbehörde sich für die sog. Null-Variante entscheiden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung der Baumaßnahme der Vorrang einzuräumen. Unüberwindliche rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Planung den Ergebnissen der vorbereitenden Planungen und dem damit verfolgten Planungsziel entspricht. Sie berücksichtigt die in den gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Ge- und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebots. Sie enthält keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die privaten Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

3.2 Trassenvarianten

3.2.1 Allgemeines:

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planfeststellungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteil des BVerwG vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435; Urteil des BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 1996, 182; Urteil des BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97-A 241). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Aspekte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

3.2.2 Darstellung der Varianten:

Die sogenannte Nullvariante, also der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben, kann vorliegend als mit den Planungszielen unvereinbar ausgeschieden werden, da hierdurch die beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt werden. Auch der Neubau der Autobahn auf einer anderen Trasse kommt angesichts der in den vorhergehenden und nachfolgenden Abschnitten erfolgten Festlegung der Trassenführung nicht in

Betracht. Bei der Planung zum Ausbau des planfestgestellten Abschnittes war daher die bestehende Linienführung zu Grunde zu legen. Die gewählten Entwurfselemente wurden dabei durch eine Vielzahl von Zwangspunkten, insbesondere

- dem bereits auf den sechsstreifigen Ausbau ausgerichteten Bauwerken im Abschnitt 2,
- dem bereits vorgeplanten Neubau der Autobahn im Abschnitt 2,
- die bestehenden Anschlussstellen,
- dem Bestand an schützenswerten zusammenhängenden Waldflächen, die unmittelbar an die Autobahn angrenzen,
- den Vorgaben der geltenden technischen Richtlinien für Verkehrswege dieser Bedeutung,

festgelegt. Der Abschnitt 1 zwischen Bauanfang und Bau-km 47 + 850 wurde bereits in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts geplant und ist von den damals bestehenden technologischen Möglichkeiten geprägt. Dies führt nach heutigen Maßstäben zu gewissen Unstimmigkeiten, da die Trassierung dem – dort relativ ebenen – Gelände folgt. Dort war daher eine grundhafte Umplanung unter Regulierung der Bestandsparameter erforderlich.

Im Bereich des Abschnittes 2 zwischen Bau-km 47 + 850 und dem Bauende führen die oben genannten Faktoren dazu, dass die Trasse unter Beibehaltung von Achse und Gradiente mit Anbau der erforderlichen Mehrbreiten beidseits der A 8 bereits durch den Ausbau der Autobahn mit Verlegung Ende der 1970er Jahre festgelegt wurde.

Insgesamt stellt die planfestgestellte Planung die am stärksten an die bestehende A 8 angelehnte Ausbauvariante dar. Dies ist sowohl unter naturschutzfachlichen als auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine optimale Lösung. Großräumigere Trassenvarianten hätten jeweils zu größeren Eingriffen und zu höheren Investitionskosten geführt. Sonstige Zwangspunkte wie zum Beispiel Bautechnik, teurere konstruktive Lösungen, Lärmschutz oder Schutzgebiete des Natur- und Grundwasserschutzes, die eine neue Führung erforderlich machen, sind im Bereich der Trasse nicht vorhanden. Aus diesem Grunde bestehen keine vergleichbaren Trassenalternativen, die einer umfassenden oder genaueren Prüfung hätten unterzogen werden müssen. Es liegen weder nördlich noch südlich der bestehenden A 8 Schutzgüter oder Nutzungsaspekte unterschiedlicher Wertigkeit vor, die eine mit einem einseitigen Anbau verbundene Trassenverschiebung rechtfertigen. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass sich mit den bestehenden Zwangspunkten eine punktuelle Verschiebung zur Vermeidung von Eingriffen nicht umsetzen lässt. Varianten mit Bezug auf die Strecke sind daher nur hinsichtlich der Ableitung des Straßenoberflächenwassers sowie im Bereich der Anschlussstelle Oberelchingen untersucht worden. Vergleiche dazu oben unter C. II. 2.5.5..

Die Gemeinde Elchingen sowie zahlreiche Einwendungsführer, die insoweit gleichlautende Einwendungen erhoben haben und mehrere Eigentümer der für die Stellplätze der neu geplanten PWC Anlagen in Anspruch genommenen Grundstücke Gemarkungen Oberelchingen und Thalfingen, die diese für ihre landwirtschaftlichen Betriebe nutzen, haben gefordert, dass die Stellplätze an anderer Stelle bzw. nicht im Bereich der Gemeinde Elchingen verwirklicht werden. Hierfür wurden unter anderem Grundstücke im Bereich der Stadt Ulm vorgeschlagen. Auch wurde angeregt, insgesamt auf die Stellplätze für die PWC Anlagen zu verzichten, da diese im Bereich des Rasthofes Seligweiler bereits in ausreichendem Umfang zur Verfügung stünden. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen müssen diese innerhalb eines bestimmten Abstandes entlang der Autobahn liegen, um dem Fernverkehr Rast- und Ruhezeiten zu ermöglichen. Ein Ausweichen auf private Betreiber wie den Rasthof Seligweiler ist wäre zwar möglich, der Bund sieht es jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit als seine Aufgabe an, eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für die Wahrung erforderlicher Ruhezeiten zur Verfügung zu stellen. Die Parkplätze sind vom Träger der Straßenbaulast zu betreiben, um sicherzustellen, dass sie dem Fernverkehr dauerhaft zur Verfügung stehen. Die Stellplätze sind von ihrer Größe her entsprechend der technischen Richtlinien ausreichend dimensioniert. Die bisher vorhandenen Parkplätze reichen nicht aus, um dem auf der A 8 laufenden Verkehr ausreichend Stellmöglichkeiten für Rast und Ruhezeiten zu ermöglichen. Die Erweiterung ist daher auch unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme von Grundeigentum und Flächen geboten. Die Stellplätze halten einen ausreichenden Abstand zur Bebauung ein. Störungen sind insoweit nicht zu befürchten. Auf die Untersuchungen zum Immissionsschutz wird verwiesen. Ein Verschieben der Parkplatzanlage hätte nur zu einer Verlagerung der in Anspruch genommenen Flächen geführt. Darüber hinaus ermöglicht die Erweiterung am Ort der bereits vorhandenen Parkplätze, Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten. Die Interessen der betroffenen Eigentümer an einer Nutzung der Flächen für ihre landwirtschaftlichen Betriebe müssen gegenüber dem Interesse an einem reibungslosen Verkehrsablauf zurücktreten, dem auch das Schaffen von Stellplätzen entlang der Autobahnen dient. Eine Anlage der Stellplätze abseits der Autobahn auf den von einem Einwendungsführer vorgeschlagenen Flächen im Bereich der Stadt Ulm hätte diesem Verkehrsbedürfnis nicht in demselben Maß Rechnung getragen und ist darüber hinaus nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen nicht sinnvoll, da die Parkplätze nicht unmittelbar von der Autobahn aus angefahren werden können und damit nicht Bestandteil der Autobahn sind.

Zum planfestgestellten Ausbau sind daher keine Varianten ersichtlich, die den Planungszielen ebenso gut Rechnung tragen würden wie der gewählte Ausbau, und die zu geringeren nachteiligen Auswirkungen auf schutzwürdige Belange führen würden. Eine nähere Untersuchung weiterer Alternativen war daher nicht veranlasst.
Varianten wurden vom Vorhabensträger jedoch hinsichtlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Jungingen der Stadt Ulm, für die Anwesen im Außenbereich sowie im Bereich von Ober- und Unterelchingen untersucht. Auf diese wird im Rahmen des Immissionsschutzes eingegangen, da sie nicht die Trassierung der Straße betreffen.

3.3 Ausbaustandard

Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange.
Der Vorhabensträger hat sich bei der Planung an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen bzw. Landstraßen" – RAA bzw. RAL - orientiert. Die darin dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse geben den Stand der Technik wieder und enthalten wertvolle Anleitungen für den Straßenbau. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich das aus folgendem:

3.3.1 Linienführung

Der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Ulm West und der dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen erfolgt bestandsorientiert. Die Linienführung der Autobahn in Grund- und Aufriss wird im Wesentlichen beibehalten. Lediglich nicht mehr den Grundsätzen einer modernen Straßenplanung entsprechende Planungselemente, die zu einem nicht mehr modernen Erfordernissen entsprechenden unstetigen Streckenverlauf führen, werden an die heutigen Erfordernisse angepasst. Die gewählte Form des Ausbaus führt bei einer optimalen Wirtschaftlichkeit gleichzeitig zu den geringstmöglichen Beeinträchtigungen für die betroffenen Belange Dritter und des Naturschutzes.

3.3.2 Querschnitt

Der Ausbauplanung liegt ein Regelquerschnitt RQ 36 mit 3-streifigen, je 14,50 m breiten Richtungsfahrbahnen und einem Standstreifen zu Grunde. Die Mittelstreifenbreite beträgt 2 x 2,0 m. Die Standstreifenbreite beträgt 2,50 m, wobei der Standstreifen durch einen

weiteren, 0,5 m breiten Randstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Der gewählte Querschnitt entspricht damit dem Regelquerschnitt RQ 36 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008.

Besonderheiten im Querschnitt ergeben sich aus dem auf der gesamten Länge vorgesehenen Aufbau mit Maßnahmen zum Grundwasserschutz entsprechend den RiStWag. Die Autobahn verläuft entsprechend der aktuell in Baden-Württemberg festgesetzten Grenzen von Bau-km 44 + 500 an innerhalb der Wasserschutzzone III. Der Bereich des AK Ulm/Elchingen wird entsprechend den auf bayerischer Seite geplanten Schutzgebietserweiterungen in einer Schutzzone II liegen. Der RiStWag-konforme Ausbauquerschnitt wird über die gesamte Ausbaustrecke auch außerhalb der Wasserschutzzone in einer höheren Ausbausicherheit ausgeführt. Gründe hierfür sind die hydrogeologischen Unsicherheiten des Abflussverhaltens im Karst und die daher angedachte Ausweitung der bestehenden Schutzzonen der Wasserschutzgebiete über ihre heutigen Grenzen hinaus.

Über die Forderung der RiStWag hinaus wird am Fahrbahnrand der A 8 in Dammlagen durchgehend ein Spritzschutzwall mit einer Höhe von 1,20 m vorgesehen. Davor ist nach RiStWag eine Schutzeinrichtung gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltssysteme, Ausgabe 2009 (RPS 2009) vorgesehen. In Einschnittsbereichen ist eine Abdichtung gemäß RiStWag vorgesehen. Im 2 × 2,00 m breiten Mittelstreifen sind zwei einseitige Betonschutzwände vorgesehen. Die Fläche des Mittelstreifens wird aus Gründen des Grundwasserwasserschutzes zur Abdichtung durchgehend befestigt.

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung auf der A 8 Ulm-München und dem berührten untergeordneten Straßennetz sowie unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Ausbaustrecke halten wir die gewählten Fahrbahnbreiten für erforderlich, aber auch ausreichend, um eine leistungsfähige und flüssige Verkehrsführung zu gewährleisten. Die Querschnittsgestaltung basiert auf den aktuellen Richtlinien und Vorschriften. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt. Sie entspricht insoweit den Nachbarabschnitten.

Die festgestellte Planung ist sowohl hinsichtlich ihres Ausbaustandards wie auch der Trassierung ausgewogen. Die sicherheitsrelevanten Aspekte der Planung wurden in einem sogenannten „Sicherheitsaudit" überprüft und das Ergebnis bei der Aufstellung der Planunterlagen berücksichtigt.

3.3.3 Befestigung der Fahrbahn

Die Deckschichten des planfestgestellten Abschnitts der A 8 werden mit Splittmastixasphalt (SMA) mit einer lärmmindernden Wirkung von – 2 dB (A) ausgeführt. Dies wurde mit

der unter Ziffer A. IV. 1. des Beschlusses enthaltenen Auflage rechtlich gesichert. Der Forderung zahlreicher Einwender, bei Teilen des Vorhabens einen lärmmindernden Belag mit einer Wirkung von – 5 dB (A) einzusetzen, konnte nicht entsprochen werden. Die festgesetzte Lärmminderung reicht aus, um die gesetzlich vorgegebenen Lärmgrenzwerte weitestgehend einzuhalten. Soweit gefordert wurde, im Bereich der Anschlussrampen des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen einen Belag mit höheren Dämmwerten einzusetzen, ist dies schon aus technischen Gründen nicht möglich, da der Belag nicht überall aufgebracht werden kann und im Bereich der Übergänge zwischen den Belägen Störgeräusche entstehen können. Im Übrigen ist dem Baulastträger nicht zuzumuten, den mit dem Einsatz der Beläge mit höheren Lärmminderungswerten einhergehenden Unterhaltungsmehraufwand zu tragen, da er im Rahmen des Lärmschutzkonzeptes für die A 8 ausreichend Vorsorge getroffen hat, um die Bevölkerung im Rahmen des Erforderlichen und Verhältnismäßigen ausreichend zu schützen. Auch die Festschreibung einer bestimmten technischen Ausführung des Lärmschutzbelages ist aus diesen Gründen weder möglich noch erforderlich. Es ist Sache des Baulastträgers, im Rahmen der durch die Nebenbestimmungen festgelegten Randbedingungen festzulegen, mit welchen genauen technischen Maßnahmen er den geforderten Lärmschutz erreicht. Die von dem Vertreter der Stadt Ulm und der Stadt Elchingen sowie mehreren privaten Einwendungsführern erhobene Forderung, eine bestimmte technischen Ausführung des Belages (SMA 8 LA) festzusetzen, war daher zurückzuweisen.

Der Aufbau des Belages in den jeweiligen Abschnitten entspricht den Anforderungen der RStO 2012 und ist damit ausreichend dimensioniert, um der auf der A 8 bestehenden und prognostizierten Verkehrsbelastung standzuhalten. Insgesamt ist das Vorhaben daher in allen maßgeblichen technischen Parametern ausreichend, aber weder über- noch unterdimensioniert.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das plangegenständliche Vorhaben entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Eines der zentralen Anliegen der Raumordnung in Bayern und Baden Württemberg ist die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (vgl. Landesentwicklungsplan Baden Württemberg 2002 (LEP BW), 1.2 (G) Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (LEP BY) 1.1.1 Abs. 1 (Z)). Hierfür ist u. a. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich (vgl. LEP BW 4.1.1 (G) LEP BY 4.1.1 (Z)). Durch den bestandsorientierten Ausbau wird auch den

- Grundsätzen 4.1.2 (Vorrang des bestandsorientierten Ausbaus), 4.1.3 (Bedarfsgerechte Einbindung in die Nationalen Verkehrsnetze) und 4.1.5 (Entwicklung leistungsfähiger West- Ost- Verbindungen innerhalb der Fernverkehrsnetze) des LEP BW sowie den
- Grundsätzen 4.1.2 (G) (Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz sowie leistungsfähige Ausgestaltung des regionalen Verkehrswegenetzes) und 4.2 (G) (Erhalt und Ergänzung des Netzes der Bundesfernstraßen sowie bevorzugter Ausbau des vorhandenen Straßennetzes) des LEP BY

Rechnung getragen. Mit der vorliegenden Baumaßnahme wird die Leistungsfähigkeit der A 8 gesteigert. Damit wird den oben genannten landesplanerischen Festlegungen zum Verkehr Rechnung getragen. Die Planung entspricht damit den Grundsätzen und Zielen des Landesentwicklungsplans für Baden-Württemberg und des Landesentwicklungsprogramms Bayern.

4.2 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben berücksichtigt städtebauliche Belange im erforderlichen Umfang. Im Umfeld der Planung haben die Gemeinden, deren Gebiet von dem Vorhaben betroffen ist, keine Bauleitplanung, deren Verwirklichung durch das Vorhaben erschwert oder gefährdet würde. Vorhandene bebaute oder bebaubare Flächen werden durch das Lärmschutzkonzept der Planung im rechtlich erforderlichen Umfang geschützt.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Der planfestgestellte Ausbau der A 8 ist mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Straßenbau keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Entsprechend dem Gebot des § 50 Satz 1 BImSchG wurde eine Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete durch den Verkehrslärm so weit wie möglich vermieden. Bei der Abwägung wurde entsprechend § 50 Satz 2 BImSchG darauf geachtet, dass die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang berücksichtigt wurde.

Der sechsstreifige Ausbau der A 8 wird neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und -leichtigkeit dazu beitragen, die gegenwärtig erhebliche Belastung der Anwohner im Bereich der Straße durch Lärm- und Schadstoffemissionen beträchtlich zu reduzieren. Speziell hierfür sieht die Planung umfangreiche, vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen in Form eines lärmmindernden Fahrbahnbelage und von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen vor. Soweit aktive Maßnahmen wegen eines unverhältnismäßigen Aufwandes für die zu schützenden Gebäude nicht vorgesehen sind, können die betroffenen

Anwesen durch Lärmschutzfenster passiv geschützt werden. Die durch diese lärmmindernden Maßnahmen bewirkten Verbesserungen für die nahe der Straße gelegenen Siedlungsgebiete im Bereich von Ober- und Unterelchingen sind eines der wesentlichen Ziele des Vorhabens. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die Anwohner weder durch den Ausbau noch den Betrieb der Autobahn unzumutbar beeinträchtigt.

5.1.1 Bauausführung

Durch die oben unter A. VII. 2. dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass bei der Realisierung des Vorhabens die rechtlichen Anforderungen gewahrt und nachteilige Wirkungen durch die Bauausführung für die betroffenen Anwohner so weit wie möglich vermieden werden.
Die Gemeinde Elchingen und zahlreiche private Einwendungsführer haben wegen des im Bereich von Unter- und Oberelchingen südlich der A 8 geplanten Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 10 m über dem Fahrbahnniveau und einer Länge von etwa 1.800 m Einwendungen erhoben. Sie haben geltend gemacht, dass der Bau des Lärmschutzwalls für die Bewohner der nahe der Autobahn liegenden Gemeindeteile zu unzumutbaren Belastungen durch den Baubetrieb führe.
Darüber hinaus sei nicht sichergestellt, dass die für die Schüttung des Damms erforderlichen Einbaumassen tatsächlich zur Verfügung stünden. Sie haben gefordert, dass die Anlieferung der Massen und der Baubetrieb in einem Bauablaufplan verbindlich festgeschrieben werden.
Ferner müsse der Vorhabensträger Nachweise vorlegen, dass die benötigten Massen tatsächlich zur Verfügung stehen. Angesichts der Zahl der zu erwartenden LKW-Fahrten und der erheblichen, mit dem Transport und dem Einbau der Massen verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen müsse der Baubetrieb im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden. Dies betreffe die Andienung, die Zwischenlagerung, die Menge der zufahrenden Lkw und deren Fahrtwege sowie die Ruhezeiten.
Die Anlieferung der erforderlichen Massen dürfe nicht über die gemeindlichen Straßen erfolgen. Vielmehr sei der Vorhabensträger im Beschluss zu verpflichten, die Andienung ausschließlich über die A 8 durchzuführen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Baubetrieb für die Schüttung des Lärmschutzwalles und für den Bau der A 8 lösen keine Belastungen aus, die es erforderlich machen würden, unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Anlieger über die im Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen hinaus Regelungen zu treffen.
Dies ergibt sich aus folgendem:

Für die Schüttung des planfestgestellten Lärmschutzwalles mit einer Länge von etwa 1.800 m werden etwa 650.000 m³ Schüttmaterial benötigt. Darüber hinaus ist eine Geländemodellierung zwischen der Gemeindeverbindungsstraße, die zur Autobahnauffahrt Oberelchingen hinführt und der Autobahn mit einer Einbaulänge von 1.200 m erforderlich. Hierfür werden etwa 100.000 m³ Material benötigt. Für den Einbau des gesamten Materials (ca. 750.000 m³) sind etwa 75.000 Lieferfahrten erforderlich. Dies ergibt bei einer realistischen Bauzeit von zwei Jahren etwa 170 Lieferfahrten pro Arbeitstag. Hinzu kommen etwa 30 Lieferfahrten pro Arbeitstag für den Dammbau im Bereich der Autobahn. Auch dort werden etwa 120.000 m³ Material für die Schüttung des Straßendammes benötigt. Wie man bereits an dem benötigten Material für die Dammschüttung im Bereich der Autobahn sieht, ist es im Straßenbau nicht ungewöhnlich, dass Massen in dieser Größenordnung benötigt und bewegt werden. Diese sind am Markt ohne weiteres erhältlich. Je nachdem, wo die benötigten Massen herkommen und wie die allgemeine Auftragslage ist, kann lediglich der Preis schwanken. Ein Nachweis, dass die Massen beschafft werden können war daher im Verfahren nicht zu fordern. Da der Zeitpunkt des Ausbaus noch nicht abschließend festgelegt ist, würde dies den Straßenbaulastträger unzumutbar belasten, da er die Massen für einen völlig ungewissen Lieferzeitpunkt sichern müsste, obwohl die Beschaffung problemlos möglich ist.

Die für den Lieferverkehr in Betracht kommenden Straßenverbindungen sind

- die A 8 mit einer Schwerverkehrsbelastung von 10.700 Kfz/24h bei einer Gesamtbelastung von rund 66.000 Kfz/24h sowie
- die St 2021 im Bereich Unterelchingen, die eine Schwerverkehrsbelastung von 300 Kfz/24h bei einer Gesamtbelastung von rund 6.600 Kfz/24h aufweist.

Soweit die Anlieferung über die Autobahn erfolgt, tritt der Schwerverkehr vollständig hinter den sonstigen auf der Autobahn laufenden Verkehr zurück. Bei einer Anlieferung über die Staatsstraße St 2021 würde sich der Verkehr selbst dann lärmtechnisch nicht wesentlich erhöhen, wenn der gesamte Anlieferverkehr über die Straße laufen würde. Dies wird voraussichtlich nicht der Fall sein, wäre aber den in einer Entfernung von minimal etwa 150 m von der alten Autobahn wohnenden Anliegern wegen der geringen Verkehrszahlen zuzumuten. Eine Anlieferung der Massen durch die Ortschaften von Thalfingen, Oberelchingen, und Unterelchingen ist schon wegen der dort vorhandenen Verkehrsbeschränkungen nicht zulässig.

Selbst bei einer Anlieferung aus den Abbaugebieten in Langenau und Weißingen, die bereits derzeit die St 2021 nutzen, würde sich die Schwerverkehrsbelastung zwar zeitweise annähernd verdoppeln, wenn der Lieferverkehr vollständig über die St 2021 laufen würde. Auch dies wäre aber angesichts der immer noch relativ geringen Verkehrsbelastung und des Abstandes der Wohnbebauung zumutbar. Außerdem ist dieser Fall sehr

unwahrscheinlich. Der Verkehr auf der St 2021 läuft größtenteils an der Ortslage von Elchingen vorbei und tangiert lediglich im Nordosten von Unterelchingen die Wohnbebauung. Eine unzumutbare Belastung der Anwohner wäre selbst bei einem auf 600 Kfz/24h erhöhten Schwerverkehrsaufkommen nicht anzunehmen.
Im Baustellenbetrieb zur Herstellung des Lärmschutzwalles kommen keine lärmintensiven Geräte zum Einsatz. Die Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung in Unterelchingen beträgt ca. 180 m. Die Entfernung des weit überwiegenden Anteils der Wohnbebauung zur Baustelle beträgt etwa 300-400 m. Zwischen der Baustelle und der Wohnbebauung liegen jeweils Straßen des nachgeordneten Straßennetzes (GVS „alte Autobahn" bzw. St 2021). Durch die unter A. VII. 2. enthaltenen Auflagen wird zudem die Anwendung der AVV Baulärm vorgegeben und dadurch die erforderliche Einhaltung der dort geregelten Immissionsrichtwerte durch den Baubetrieb. Es ist zu erwarten, dass der Baustellenlärm vom Verkehrslärm der A 8 und dem Verkehrslärm der Straßen des nachgeordneten Straßennetzes weitgehend überlagert wird, sodass am Standort der Wohnbebauung keine fühlbare zusätzliche Lärmbelastung wahrzunehmen ist. Falls wider Erwarten doch besonders lärmintensive Baugeräte zum Einsatz kommen sollten, verbleibt es bei der Festsetzung, dass die Vorschriften der AVV Baulärm einzuhalten sind. Diese schreibt in Anlage 5 vor, dass für diesen Fall die in der konkreten Situation möglichen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms zu ergreifen sind. Weitere Nebenbestimmungen bezüglich des Baustellenverkehrs sind daher nicht erforderlich.

5.1.2 Verkehrslärm

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:
Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehr auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete und sowie auf sonstige Schutzgebiete so weit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.
Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).
Wenn oder soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§

42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBW).

5.1.2.1 § 50 BImSchG – Trassierung und Gradiente

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbare Emissionsbelastung entsteht. Eine Änderung der Trassierung, der Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile zur weiteren Verbesserung des Immissionsschutzes ist nicht möglich bzw. gegenüber der gewählten Lösung nicht zu präferieren, wie oben unter C. III. 3.2 dieses Beschlusses dargelegt wurde.

5.1.2.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Gemäß § 41 BImSchG ist sicherzustellen, dass durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 – 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen. Danach sind Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nur beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzusehen. Bei dem planfestgestellten Bauvorhaben handelt es sich rechtlich um eine wesentliche Änderung der Straße, da sie um zwei durchgehende Fahrstreifen erweitert wird. Das Vorhaben unterliegt somit dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV, die Grenzwerte des § 2 der Verordnung sind einzuhalten. Die Grenzwerte betragen

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
  57 dB(A)tags,
  47 dB(A) nachts;
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
  59 dB(A) tags,
  49 dB(A) nachts;
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
  64 dB(A) tags,
  54 dB(A) nachts;
- in Gewerbegebieten
  69 dB(A) tags,
  59 dB(A) nachts.

Die Art der o.g. Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach der vorhandenen tatsächlichen Bebauung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutz der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar fachlich nicht unumstritten, jedoch rechtlich verbindlich und daher im Rahmen der Planfeststellung zwingend zu berücksichtigen.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrswert ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten. Nach § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen.

Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm zugrunde gelegt (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9.95, NVWZ 1996, 1003).

Eine Summenbetrachtung kann erforderlich sein, wenn der Lärmpegel im Bereich der betroffenen Anwesen mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erreicht (s. BVerwG v. 13.05.2009, Az. 9 A 72.07).

Ferner kann es erforderlich sein, im Rahmen der Abwägung die betroffenen Belange zu berücksichtigen, wenn auf einem baulich nicht betroffenen Straßenzug infolge der Änderungen im Bereich einer Ausbaumaßnahme Änderungen der Verkehrszahlen auftreten, die zu einer Erhöhung des Lärmpegels um den für die Beurteilung einer wesentlichen Änderung maßgeblichen Wert von 3 dB(A) führen. Die Werte der 16. BImSchV können in diesem Fall zur Orientierung herangezogen werden (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005, Az. 4 A 18.04 (Zapfendorf)).

5.1.2.3 Verkehrslärmberechnung

Die Autobahndirektion Südbayern hat schalltechnische Untersuchungen durchführen lassen (Unterlage 17). Grundlage dieser Untersuchungen ist die von der Antragstellerin in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung der Dr. Brenner Ingenieursgesellschaft, Stand 19.11.2008 mit Fortschreibung Stand Februar 2016 zur Abschätzung der Verkehrsentwicklung 2025 bis 2030 für das Prognosejahr 2030. Die Ermittlung der Lärmimmissionen erfolgte auf Grundlage der 16. BImSchV sowie der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS 90). Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2010):

Ulm-West - Ulm-Ost: 57.800 Kfz/24h,
Ulm-Ost - Oberelchingen: 58.200 Kfz/24h
Oberelchingen - AK Ulm/Elchingen 59.200 Kfz/24h
AK Ulm-Elchingen – Leipheim 56.500 Kfz/24h
Der Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 14 % und 17 %

Die Verkehrsprognose 2025, die in den oben angeführten Untersuchungen auf das Jahr 2030 hochgerechnet wurde ergibt folgende Belastung:

Ulm-West - Ulm-Ost: 85.800 Kfz/24h
Ulm-Ost - Oberelchingen: 82.600 Kfz/24h
Oberelchingen - AK Ulm/Elchingen 81.400 Kfz/24h
AK Ulm-Elchingen – Leipheim 93.100 Kfz/24h
Der Schwerverkehrsanteil wird zwischen 17 % und 20 % prognostiziert.
Damit steigt die Verkehrsbelastung im planfestgestellten Bereich zwischen 22,2 % und 36,6 % bei steigendem Schwerverkehrsanteil.
Die Gemeinde Elchingen und zahlreiche private Einwender haben geltend gemacht, dass die ermittelten Zahlen nicht ausreichend genau seien. Auch der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern hat insoweit Zweifel geäußert und die Verwendung aktuellerer Zahlen gefordert. Ferner haben sie geltend gemacht, der Prognosehorizont 2030 sei nicht ausreichend. Im Rahmen des Verfahrens sei mindestens auf den Prognosehorizont 2035, besser auf den Prognosehorizont 2040 abzustellen.
Die Fortschreibung der Zahlen aus der Modellprognose 2025, die der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegt, ist ausreichend. Das der Prognose zu Grunde liegende Modell integriert die strukturellen lokalspezifischen Entwicklungen im Großraum Ulm, wie sie aus den Flächennutzungsplänen ersichtlich sind und berücksichtigt die Daten aus der Verkehrszählung 2010. Im Rahmen der Fortschreibung wurde abgefragt, ob weitere bisher

nicht berücksichtigte Entwicklungen zu erwarten sind. Dies ist nicht der Fall. Daher war es erforderlich aber auch ausreichend, für die weitergehenden prognostischen Betrachtungen der Verkehrsentwicklung eine lineare Trendprognose nach einem allgemeinen gültigen, bundesweiten Modell zur Verkehrsentwicklung auf den Prognosezeitpunkt 2030 fortzuschreiben (vgl. zu einem ähnlichen Fall BVerwG, Urt. v. 29.06.2017, Az. 3 A 1.16). Eine Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035 oder 2040, wie dies von der Gemeinde Elchingen und zahlreichen privaten Einwendungsführern gefordert wurde, war nicht erforderlich. Der Prognosezeitraum von etwa zehn Jahren nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses wird von der Rechtsprechung als ausreichend erachtet. Im Rahmen der Prognose zur Verkehrsentwicklung gibt der Gesetzgeber keinen festen Zeitrahmen vor. Es ist derjenige überschaubare Zeitraum zu wählen, in dem sich voraussichtlich ein dauerhaftes Verkehrsgeschehen eingestellt haben wird (BVerwG, Urt. v. 29.06.2017; Az. 3 A 1.16). Die Verkehrsprognose soll die Grundlage zu einer möglichst lange Bestand behaltenden Bewältigung der Probleme schaffen, die durch den Betrieb der geplanten Strecke aufgeworfen werden (BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005; Az. 9 B 41.04). Ein Zeitraum von zehn Jahren ab Planfeststellung bewegt sich im Rahmen des bei Verkehrsprognosen üblichen (BVerwG, Urt. v. 29.06.2017; Az. 3 A 1.16). Ein längerer Prognosezeitraum war daher im Rahmen des Verfahrens nicht zu Grunde zu legen. Der Fall weist keine Besonderheiten auf, die es rechtfertigen würden, hier abweichend von der bei Planfeststellungsverfahren üblichen und von der Rechtsprechung gebilligten Praxis einen längeren Zeitraum zu Grunde zu legen. Die Berechnung des Verkehrslärms erfolgte daher auf Grund von Verkehrszahlen, die in einem zulässigen Rechenverfahren ordnungsgemäß entsprechend dem Stand der Technik ermittelt wurden.

Auf Grundlage dieser Verkehrsmengen hat das Ingenieurbüro Bard und Sauter GmbH die schalltechnische Untersuchung erstellt (Unterlager 17). Neben den Verkehrsuntersuchungen waren folgende Unterlagen Grundlage der Ermittlung:

- die vom Vorhabensträger zur Verfügung gestellten Pläne des Vorhabens
- Bebauungspläne der Stadt Ulm
- Bebauungspläne der Gemeinde Elchingen
- Bebauungspläne der Stadt Langenau
- die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Ausgabe 1990.

Die RLS 90 sind Grundlage des durch die Anlagen 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorgegebenen Berechnungsverfahrens. Weder die von zahlreichen Einwendern geforderten Messungen der Lärmpegel im Bereich der Autobahn, noch die von ihnen geforderte Heranziehung einer höheren Geschwindigkeit von Lkw und Kfz sind Teil dieses normativ vorgegebenen und von der Rechtsprechung gebilligten Berechnungsverfahrens. Dieses stellt sicher, dass ungünstige Randbedingungen ebenso berücksichtigt werden, wie die

ständig schwankende tatsächliche Verkehrsbelastung, die von zahlreichen Randbedingungen wie Ferienzeit, Feiertage und Wochenenden abhängt und die während des Tages erheblich schwankende Lärmbelastung. Das Berechnungsverfahren stellt daher sicher, dass die Ergebnisse die tatsächliche Lärmbelastung genauer abbilden, als eine tatsächlich vorgenommene Messung. So ist etwa bei den RLS 90 ein Schwerverkehrsanteil von 25 % anzusetzen, der auf der A 8 nach der Verkehrsuntersuchung tatsächlich nur in einem kleinen Teilbereich erreicht wird. Ferner ist mit der ungünstigen Mitwindsituation für die anliegenden Anwesen zu rechnen.
In die Berechnungen wurde ein lärmmindernder Asphaltbelag mit einem Korrekturfaktor von - 2dB(A) sowie der in allen Bereichen vorgesehene Spritzschutzwall mit einer Höhe von 1,20 m eingestellt. Die anstehende Topographie ist über die Daten aus dem Höhenraster der Landesvermessung in die Berechnung eingeflossen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten für den Fahrzeugverkehr wurde mit einer Höchstgeschwindigkeit (gem. RLS-90) von 130 km/h (PKW) bzw. 80 km/h (LKW) gerechnet. Dieses Berechnungsverfahren ist in der RLS-90 vorgegeben.
Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnische Untersuchung geprüft und bestätigt in seiner Stellungnahme vom 02.08.2017, dass keine Einwände gegen die Schalltechnische Untersuchung bestehen.
Im Folgenden werden die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung und deren Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung für den Bereich des Ortsteils Jungingen der Stadt Ulm, die entlang der Autobahn außerhalb eines Bebauungszusammenhangs liegenden Anwesen sowie den Bereich von Thalfingen, Ober- und Unterelchingen dargestellt. Bezüglich der übrigen untersuchten Immissionsorte, bei denen keine kritischen Werte bezüglich der Immissionsbelastung auftraten, verweisen wir auf den Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1) und die Ergebnisse der Lärmberechnung (Unterlage 17.2).

5.1.2.4 Bereiche Ulm, Gewerbegebiet Ulmer Norden und Jungingen

Das Gewerbegebiet Ulmer Norden liegt außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes. Die Auswirkungen des Ausbaus der A 8 auf diesen Bereich wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „6-streifiger Ausbau der A 8 mit Herstellung einer Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord" untersucht. Es werden dort keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da es sich um ein Gewerbegebiet ohne baurechtliche Zulassung von Wohnnutzung handelt.
Die nächstgelegene Bebauung des Ortsteils Jungingen der Stadt Ulm befindet sich rund 800 m südlich der Ausbaustrecke zwischen Bau-km 41 + 600 und Bau–km 42 + 600. Es handelt sich um Wohnbebauung. Der durch das planfestgestellte Vorhaben verursachte

Lärm führt an drei Gebäuden an der Straße „Zwischen den Wegen" zur Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (49 dB(A) nachts und 59 dB(A) Tags). Die Überschreitungen liegen zwischen 0,1 und 0,3 dB(A) nachts. Betroffen sind die Anwesen „Zwischen den Wegen 40,42 und 44". Für die übrige Bebauung im Bereich des Ortsteils Jungingen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV durch das planfestgestellte Vorhaben nicht überschritten.

Im Rahmen der Untersuchung war jedoch bei der Überprüfung des erforderlichen Lärmschutzes zu berücksichtigen, dass in unmittelbarer Nähe des Ortsteils Jungingen die stark belastete Bahnstrecke Ulm-Stuttgart verläuft. Die Gleise sind durch einen bestehenden, etwa 6 m hohen Lärmschutzwall von der angrenzenden Bebauung abgeschirmt. Dieser wurde bei der Erstellung des Lärmmodells berücksichtigt. Für diese Bahnstrecke liegen Lärmkartierungen de Eisenbahn-Bundesamtes vor. Eine genaue Ermittlung des auf der Strecke laufenden Zugverkehrs für das Prognosejahr 2030 war dem Vorhabensträger hier nicht möglich, da die Fortschreibung des Verkehrsplans der Bahn AG noch aussteht und noch nicht absehbar ist, wie nach der Umgestaltung des Streckennetzes im Zuge des Projektes Stuttgart 21 die Belastung durch Zugverkehr hinsichtlich der Frequenz und Zusammensetzung aussehen wird.

Wir halten es daher für vertretbar, dass der Vorhabensträger im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zur Feststellung des Ist-Zustandes auf die Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes zurückgegriffen hat. Gemäß der Lärmkartierung sind zahlreiche Anwesen im Bereich der Bahnstrecke einer Lärmbelastung von 70 dB(A) Tags und 60 dB(A) nachts ausgesetzt. Es handelt sich dabei um die nördlichste Häuserreihe des Ortsteils Jungingen. Immissionsortscharfe Pegelwerte liegen nicht vor.

Wir haben im Verfahren für die drei am stärksten durch Bahnlärm belasteten Immissionsorte IP 19, IP 44, IP 46, es handelt sich dabei um die Anwesen Kiefernweg 61, Zwischen den Wegen 40 und Zwischen den Wegen 44, von der Antragstellerin ermitteln lassen, wie weit sich die Summenpegel für diese Anwesen dadurch erhöhen, dass die Autobahn sich in Breite und Höhenlage gegenüber dem Bestand verändert. Dabei wurden der lärmmindernde Belag und der Spritzschutz mit einer Höhe von 1,20 m in die Betrachtung eingestellt. Die Überprüfung der Nachtwerte durch die Autobahndirektion Südbayern hat folgende Änderungen ergeben:

Bestand: 46,9 dB(A)

Mit Ausbau: 47,2 dB(A)

Bahn: 65 dB(A)

Summenpegel Bestand = 46,9 dB(A) + 65 dB(A) = 65,1 dB(A)

Summenpegel mit Ausbau = 47,2 dB(A) + 65 dB(A) = 65,1 dB(A)

Differenz Summenpegel = 0

[P 44]

Bestand: 49,0 dB(A)

Mit Ausbau: 49,1 dB(A)

Bahn: 60 dB(A)

Summenpegel Bestand = 49 dB(A) + 60 dB (A) = 60,3 dB(A)

Summenpegel mit Ausbau = 49,1 dB(A) + 60 dB (A) = 60,3 dB(A)

Differenz Summenpegel = 0

[P 46]

Bestand: 49,3 dB(A)

Mit Ausbau: 49,3 dB(A)

Bahn: 64 dB(A)

Summenpegel mit Ausbau-= 49,3 dB(A) + 64 dB(A) = 64 dB(A)

Differenz Summenpegel = 0

Die Planung sieht über diese Maßnahmen hinaus keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor. Die unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleibenden Überschreitungen der Grenzwerte sind durch passiven Schutz der betroffenen Anwesen zu lösen. Ein aktiver Lärmschutz ist hier unverhältnismäßig, da selbst bei Einhaltung aller Grenzwerte durch das planfestgestellte Vorhaben die aus dem Betrieb der Bahnstrecke resultierenden Beeinträchtigungen verblieben. Durch diese wird die durch die Autobahn verursachte Lärmbelastung vollständig überlagert. Die Autobahn führt neben dieser bestehenden Lärmbelastung, die durch aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Autobahn nicht verringert werden kann, nicht zu für die Anwohner spürbaren Beeinträchtigungen.

Die Stadt Ulm sowie zahlreiche private Einwender aus dem Ortsteil Jungingen haben geltend gemacht, dass der im Bereich Jungingen vorgesehene Lärmschutz durch lärmmindernden Asphalt mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) sowie der vorgesehene Spritzschutzwall mit einer Höhe von 1,20 m über Fahrbahnoberkante den Ortsteil nicht ausreichend vor dem durch die Autobahn verursachten Lärm schütze. Die Außenbereichsnutzung der Anwesen im Ortsteil Jungingen werde unzumutbar beeinträchtigt. Nur durch einen aktiven Lärmschutz könnten die betroffenen Anwohner ausreichend geschützt werden. Die Stadt Ulm hat darüber hinaus noch folgende Einwendungen erhoben:

Die geltenden Grenzwerte für eine Lärmsanierung würden im Bereich des Ortsteils Jungingen nachhaltig überschritten (70,1 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts).

Darüber hinaus sei die Auswahl der untersuchten Emissionsorte nicht nachvollziehbar. Die Lärmkartierung der Bahnstrecke stelle lediglich den Ist-Zustand dar. Diese werde im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens mit dem Straßenlärm für den Prognosefall 2030 verglichen. Die Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes könne für die Ermittlung der Vorbelastung der angrenzenden Wohngebäude nicht herangezogen werden. Sie enthalte keine immissionsortscharfen Lärmwerte. Darüber hinaus werde der Schienenverkehrslärm nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch (2006)) berechnet und nicht nach der Richtlinie Schall 03.
Die B10, die östliche Parallelstraße zum Gewerbegebiet nördlich der Autobahn sowie die L 1165 würden nicht in die Berechnung des Gesamtlärms einbezogen.
Es werde angezweifelt, dass es unwirtschaftlich sei, die Bebauung des Ortsteils Jungingen aktiv zu schützen, da die Kosten für einen passiven Lärmschutz nicht berücksichtigt würden. Im Übrigen sei fraglich, ob ein aktiver Lärmschutz abgelehnt werden könne, da er wirtschaftlich unverhältnismäßig sei. Es werde befürchtet, dass die Aufsiedlung des Gewerbegebiets Ulm-Nord dazu führe, dass eine Schallausbreitung nach Norden verhindert und der Lärm der A 8 nach Jungingen reflektiert werde. Dies sei bei den Berechnungen des immissionsschutztechnischen Gutachtens nicht berücksichtigt worden. In die Lärmberechnung sei der Gesamtlärm aller umliegenden Verkehrswege mit entsprechenden Prognosewerten einzubeziehen. Aufgrund der Geländetopographie gehe die Stadt Ulm davon aus, dass einzelne Gebäude (z. B. Hasenbühlweg 2, Fröbelstraße 32 und Siegwartstraße 13) erheblich durch Immissionen belastet seien. Dies sei im Verfahren nicht untersucht worden.
Der Stadtteil Jungingen sei mit anderen Ortschaften gleich zu behandeln. Bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen sei es versäumt worden, aktive Schutzmaßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen und offenporigen Asphalt zu untersuchen. Ferner fordert die Stadt Ulm, bei der weiteren Planung des Straßenbaus zu berücksichtigen, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen unabhängig von einer im Planfeststellungsverfahren getroffenen Entscheidung technisch realisierbar bleiben.
Im Verfahren hatte die Regierung der Stadt Ulm die Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern zu den erhobenen Einwendungen erst auf Anfrage hin zwei Tage vor dem Erörterungstermin zugeleitet. Die Stadt Ulm hat deswegen am 19.07.2018 im Rahmen der Erörterung geltend gemacht, sie habe sich deswegen auf den Erörterungstermin nicht genügend vorbereiten können und das Vorgehen gerügt, das unserer ständigen Praxis entspricht.
Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die zur Genehmigung eingereichten Unterlagen enthalten im Bereich des Ortsteils Jungingen ausreichende aktive Lärmschutzvorkehrungen. Ein weitergehender aktiver Lärmschutz ist wegen des für die Betroffenen nicht

spürbaren Effektes unverhältnismäßig. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchungen überprüft, welche aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären, um die durch den Ausbau verursachte rein rechnerische minimale Erhöhung der vorhandenen Lärmbelastung durch die Bahn über den bereits vorhandenen, teilweise deutlich überschrittenen Schwellenpegel von 60/70 dB (A) nachts/Tags zu vermeiden. Hierfür müsste der von der Autobahn induzierte Lärm auf 40 dB(A) reduziert werden. Diese Reduzierung um bis zu - 9 dB(A) an den drei hinsichtlich der Lärmvorsorge in geringem Umfang betroffenen Gebäuden (s.o.) Ist mit Maßnahmen an der Autobahn wegen der großen Entfernung schon technisch nicht umsetzbar.
Untersucht wurde daher eine mögliche aktive Lärmschutzmaßnahme durch Abschirmung der A 8, die sicherstellen würde, dass die Emissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV an allen Anwesen im Bereich von Jungingen eingehalten werden. Hierfür wäre die Schüttung eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 3 m über der Fahrbahnoberkante auf einer Länge von 690 m erforderlich. Alternativ wäre eine 3 m hohe Lärmschutzwand zu errichten. Die Kosten für diesen Lärmschutz würden sich auf 250.000 € für einen Wall bzw. 900.000 € für eine Lärmschutzwand mit dieser Höhe belaufen. Die mögliche maximale Pegelreduzierung im Bereich des Ortsteils Jungingen wäre - 0,3 dB (A).
Aufgrund der Überlagerung durch die Bahnimmissionen geht die erreichbare Reduzierung des Schallpegels damit rechnerisch gegen null. Hinzu kommt, dass der Ausbau der Autobahn gegenüber dem Bestand unter Berücksichtigung der durch die Bahn ausgelösten Lärmbelastungen bei einer Rundung von einer Stelle hinter dem Komma ohnehin rechnerisch nicht mehr zu Buche schlägt. Damit würden aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Autobahn für die Anwohner eine maximal rechnerisch ermittelbare, nicht mehr spürbare Verbesserung der Lärmbelastung bringen, wenn man die Vorbelastung durch die Bahn berücksichtigt. Die von den Verfahrensbeteiligten erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen. Die schalltechnische Untersuchung erfolgte ordnungsgemäß. Für die Schalluntersuchung wurden die schalltechnisch am ungünstigsten zur Autobahn gelegenen Grundstücke herangezogen. Insgesamt wurden 46 Imissionsorte sowie zusätzlich die von der Stadt Ulm benannten drei Imissionsorte untersucht. Nur an den Emissionsorten 42, 44 und 46 kommt es zu einer Überschreitung der Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV durch den auf der A 8 laufenden Verkehr.
Die Heranziehung der Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes war im Planfeststellungsverfahren bei der Ermittlung der Lärmwerte zuzulassen, da keine Verkehrsprognosen der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2030 oder früher vorliegen. Diese werden erst erstellt werden können, wenn die Auswirkungen aus möglichen Verlagerungen durch die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm aus der Planung der Deutschen Bahn zugänglich sind, die im Verfahren noch nicht vorlagen. Da die Lärmberechnungen für Straße

und Schiene auf unterschiedlicher Grundlage erfolgen und keine Daten zu den zukünftigen Verkehrszahlen auf der Strecke vorhanden sind, konnte für die Berechnung des Einflusses des Straßenverkehrslärms der nach den VBUSch (2006) berechnete Pegel des Schienenverkehrslärms mit ausreichender Genauigkeit für die Beurteilung herangezogen werden. Dieses Verfahren wurde zur Beurteilung des Lärms nach der 34. BImSchV entwickelt. Für die Berechnung des Überlagerungslärms ist kein bestimmtes Verfahren vorgeschrieben. Wir gehen daher davon aus, dass auch diese Daten bei der Beurteilung der Frage, ob eine unzumutbare Belastung durch mehrere Lärmquellen verursacht wird, gleichwertig herangezogen werden können.

Auch wenn ein anderes Rechenverfahren eventuell geringfügig andere (höhere oder niedrigere) Pegel erbracht hätte, würde sich dadurch an der grundsätzlichen Feststellung nichts ändern, dass sich die Lärmbelastung der betroffenen Anwohner in Jungingen durch den Bau der Autobahn nicht spürbar verändert. Es ist wahrscheinlich, dass nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke die Zugdichte geringer und daher die Emissionspegel der Bahn deutlich geringer werden. Eine zusätzliche Berücksichtigung des Verkehrslärms der B 10, die rund 1100 m westlich des für die immissionsschutztechnische Beurteilung des Betriebs der A 8 relevanten nördlichen Ortsrandes von Jungingen verläuft, war ebenso wenig erforderlich, wie die Einbeziehung der L 1165.

Angesichts des in diesem Bereich absolut dominanten Lärms der Bahn und der Tatsache, dass im vorliegenden Fall grundsätzlich nur die durch das Vorhaben ausgelöste Lärmbelastung zu berücksichtigen ist, war eine Einbeziehung dieser Straßenzüge in das Berechnungsmodell nicht erforderlich. Die Planfeststellung dient nicht dazu, eine umfassende Lärmsanierung im Bereich des Vorhabens sicherzustellen, sondern nur einer Bewältigung der durch das Vorhaben ausgelösten Belastungen und Probleme (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008, Az. 9 B 7.07).

Die von der Stadt Ulm bezweifelte Unwirtschaftlichkeit des aktiven Lärmschutzes ergibt sich zum einen daraus, dass selbst die günstigste Lösung, die Schüttung eines Lärmschutzwalls bei drei von einer Grenzwertüberschreitung betroffenen Anwesen Kosten von über 80.000 € pro Schutzfall verursachen würde, ohne die Hauptbelastungsquelle für die Anwesen, den Lärm der Eisenbahn wirksam mindern zu können. Für den passiven Lärmschutz hat die Autobahndirektion Durchschnittswerte von 7500 € pro Immissionsort ermittelt, hinsichtlich deren Größenordnung weder Einwendungen erhoben wurden noch veranlasst sind. Die Kosten setzen sich aus den Kosten der Begutachtung für die jeweiligen Anwesen sowie den erfahrungsgemäß nur bei einem geringen Teil der Gebäude erforderlichen Austausch der Fenster zusammen. Wir halten die Schätzung daher für zutreffend. Falls die Anwesen passiv geschützt werden, ist dieser Lärmschutz jedenfalls we-

sentlich effektiver, als direkt an der Autobahn vorzusehende aktive Lärmschutzmaßnahmen, die den Bahnlärm nicht beeinflussen können. In den Innenräumen werden bei passiven Schutzmaßnahmen auch die Geräusche der Bahn wirksam gedämmt. Darüber hinaus kostet er weniger als 10 % der aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Soweit die Stadt Ulm generell infrage gestellt hat, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen mit dem Argument, sie seien wirtschaftlich unverhältnismäßig, abgelehnt werden können, möchten wir auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verweisen (s. nur BVerwG Urt. v. 13.05.2009, Az. 9 A 72.07). In den hierzu ergangenen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes wird im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung bei der Beurteilung, welche Maßnahmen noch verhältnismäßig sind, immer auch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt, bei der die Grenzkosten pro zusätzlichem Schutzfall zu ermitteln sind.

Soweit die Stadt Ulm befürchtet, dass durch die Aufsiedelung des Gewerbegebiets Nord die Schallausbreitung nach Norden verhindert und der Lärm nach Jungingen reflektiert wird, ist festzuhalten, dass die Autobahndirektion die Gewerbegebiete im Ulmer Norden bei der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt hat. Als relevante Reflexionsquelle wurde im Rahmen der Untersuchung nur eine Lagerhalle westlich der L 1165 ermittelt, die nordwestlich in einem Abstand von rund 800 m zum Ortsrand von Jungingen liegt. Diese befindet sich außerhalb des nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 zu berücksichtigenden Bereiches der Planfeststellung. Die Halle wurde aber in das Berechnungsmodell eingepflegt, so dass der auf die Bebauung des Ortsteils Jungingen einwirkende Reflexionspegel an den Immissionsorten in der Ortslage von Jungingen berücksichtigt wurde.

Eine Berücksichtigung des Gesamtlärms aller umliegenden Verkehrswege war im Verfahren nicht veranlasst. Zum einen tritt der Lärm dieser Verkehrswege ebenso wie der Lärm der A 8 vollständig hinter den Verkehr der Bahnstrecke Stuttgart- Ulm zurück. Zum anderen soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kein Gesamtlärmkonzept für den Stadtteil Jungingen entwickelt werden. Zu lösen sind vielmehr die durch den Ausbau der A 8 für den Ortsteil Jungingen entstehenden Einwirkungen. Der Bahnlärm ist ein Sonderfaktor, da er für sich alleine gesehen bereits dazu führt, dass zahlreiche Anwesen in Jungingen erheblich über den Grenzwerten der 16. BImSchV belastet sind.

Die von der Stadt Ulm als kritisch bezeichneten Anwesen Hasenbühlweg 2, Fröbelstraße 32 und Siegwartstraße 13, die etwas höher liegen als die untersuchten Anwesen aber dafür auch etwa 300 m weiter von der A 8 entfernt sind (insgesamt also rund 1100 m), wurden entsprechend der Anregung der Stadt Ulm untersucht. Es wurden folgende Belastungen ermittelt:

- Hasenbühlweg 2: 51/46 dB(A) tags/nachts

- Fröbelstraße 32: 52/47 dB(A) tags/nachts,
- Siegwartstraße 13: 52/47 dB(A) tags/nachts.

Die Belastung für die Anwesen durch den Verkehrslärm der A 8 liegt damit deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete. Auch die Überlagerung mit dem Bahnlärm führt aufgrund des deutlich größeren Abstands der Bahnstrecke entsprechend zu niedrigen Werten, so dass hier aufgrund der wesentlich geringeren Belastung durch die Straße keine fühlbare Anhebung des Pegels zu befürchten ist.

Soweit die Stadt Ulm eine Gleichbehandlung des Ortsteils Jungingen mit anderen Ortschaften gefordert hat, möchten wir darauf verweisen, dass für alle betroffenen Anwesen und Ortslagen die Belastung durch Immissionen im selben Verfahren geprüft und berechnet wurde. Es liegt auf der Hand, dass angesichts der unterschiedlich starken Belastungen, der unterschiedlichen Lage und der unterschiedlichen Entfernung sowie der unterschiedlichen Schutzwürdigkeit nicht für jede Bebauung die gleichen Maßnahmen getroffen werden können und müssen. Da für den Ortsteil Jungingen die Hauptbelastung durch den Verkehr auf der Bahnstrecke verursacht wird, konnten im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die A 8 keine für diesen Ortsteil wirksamen aktiven Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Vielmehr wird für die durch den Ausbau der A 8 stark immissionsbetroffenen Anwesen passiver Lärmschutz festgesetzt (siehe Ziffer A. VI. 6.).

Aktive Schutzmaßnahmen wie offenporiger Asphalt wären ebenso wenig wie der Bau eines Lärmschutzwalles oder einer Lärmschutzwand geeignet, zu verhindern, dass sich die Gesamtlärmbelastung durch den Ausbau der A 8 und die Bahnstrecke rein rechnerisch erhöht. Der wesentliche Beitrag der Bahn bliebe durch die wegen des teuren Unterhalts und des teuren Baus aufwändige Herstellung eines OPA Belages unberührt. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern außerhalb des Verfahrens durch die zuständige Verkehrsbehörde angeordnet.

Die Forderung, sicherzustellen, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Autobahn unabhängig von der getroffenen Entscheidung im Planfeststellungsverfahren errichtet werden können, ist mit dem Ausbaukonzept der A 8 vereinbar. Im Bereich von Jungingen verläuft die A 8 im Einschnitt. Eine aktive Schutzmaßnahme an der Böschungsoberkante wie üblich ist technisch uneingeschränkt realisierbar, falls der erforderliche Grunderwerb möglich ist.

Soweit der Vertreter der Stadt Ulm im Erörterungstermin beanstandet hat, dass ihm die Stellungnahmen der Autobahndirektion Südbayern zu den erhobenen Einwendungen nicht vor dem Erörterungstermin überlassen wurden weisen wir darauf hin, dass sich nach den Vorschriften über die Durchführung des Planfestellungsverfahrens und des Erörterungstermins über die Möglichkeit, im Verfahren Einwendungen zu erheben, die im Erör-

terungstermin mit den betroffenen Behörden und privaten Einwendungsführern besprochen werden hinaus keine Verpflichtungen der Planfeststellungsbehörde ergeben, die Stellungnahmen des Baulastträgers an die Betroffenen weiterzugeben, ohne dass diese dies beantragen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die planfestgestellten Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes ausreichen, um die durch den Autobahnverkehr ausgelösten Immissionsbelastungen auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch den Eisenbahnverkehr in angemessenem Umfang zu bewältigen. Im Rahmen der Abwägung war dabei maßgeblich zu berücksichtigen, dass die durch den Straßenverkehr ausgelösten Beeinträchtigungen im weit überwiegenden Teil aller Anwesen von Jungingen zu Belastungen führen, die unter den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen und damit zumutbar sind. Die zweifellos vorhandenen erheblichen Immissionsbelastungen werden vielmehr durch den Bahnverkehr auf der Strecke Ulm Stuttgart ausgelöst, die in unmittelbarer Nähe der Bebauung verläuft und können durch technische Maßnahmen im Bereich der Autobahn nicht gemindert werden.

5.1.2.5 Einzelanwesen zwischen Jungingen und Oberelchingen

Im Bereich des planfestgestellten Abschnitts der A 8 befinden sich mehrere Außenbereichsanwesen, an denen die für diesen Bereich jeweils geltenden Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts teilweise deutlich überschritten werden (bis zu 6,4 dB(A) tags und zwischen 0,2 und 11,5 dB(A) nachts).

Folgende Anwesen sind betroffen:

Baden Württemberg:

- Bau-km 42+000: Hagfelder Hof rd. 400 m südlich
- Bau-km 43+000: Buckenhof, rd. 100 m nördlich
- Bau-km 43+900: St. Moritz-Hof, rd. 200 m nördlich
- Bau-km 44+850: Daunerhof, rd. 350 m nördlich
- Bau-km 49+350: vorgelagerte Aussiedlerhöfe zur
- Ortslage Göttingen, (Kirchthal) rd. 650 m nördlich

Bayern:

- Bau-km 45+250: Autohof Seligweiler *(nördl. BAB)* rd. 130 m nördlich
- Bau-km 45+300: Selgenweiler *(südl. BAB)*, rd. 110 m südlich
- Bau-km 46+400: Weitfelder Höfe, rd. 330 m südlich

Es handelt sich um eine Behindertenwerkstätte (St. Moritz), eine Autobahnraststätte (Autohof Seligweiler) mit Hotel sowie die Hofstellen verschiedener landwirtschaftlicher Be-

triebe und Wohngebäude (Hagfelder Hof, Buckenhof, Daunerhof, vorgelagerte Aussiedlerhöfe zur Ortslage Göttingen, Weitfelder Höfe) und einen kleinen Gewerbebetrieb mit angegliederter Wohnnutzung (Selgenweiler).

Für alle Anwesen wurde im Rahmen der Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen berechnet, welche aktiven Maßnahmen zu ihrem Schutz erforderlich wären (Ziffer 7.3 der Unterlage 17.1). Wegen ihrer exponierten Lage und teilweise großen Abstände zur Autobahn wäre ein aktiver Schallschutz sehr aufwendig. Bauwerke mit folgender Länge wären zum Schutz zu errichten:

- Hagfelder Hof: 1.300 m
- Buckenhof: 900 m
- St. Moritz: 1.650 m
- Daunerhof: 1.400 m
- Autohof Seligweiler: 1.050 m
- Selgenweiler: 950 m
- Weitfelder Höfe: 1.350 m

Die Höhe der für den Lärmschutz erforderlichen Bauwerke liegt zwischen 3 m und 10 m, die Kosten pro geschütztem Anwesen zwischen 169.920 € und 2.343.303 €.

Die Eigentümer des südlich der A 8 liegenden Anwesens Selgenweiler, die dort wohnen sowie eine Autoreparaturwerkstätte und einen Abschleppdienst betreiben, haben gefordert, dass die höhere Belastung ihres Anwesens bei dem Bau der Autobahn berücksichtigt werden müsse. Da die neue Autobahn um etwa 1,70 m angehoben werde, werde der bisherige Erddamm unwirksam, der das Anwesen vom Straßenlärm abschirme. Die Autobahn rücke von derzeit 100 m auf ca. 85 m an ihr Wohn- und Geschäftshaus heran. Insgesamt führe der Bau der Autobahn für ihr Wohn- und Geschäftshaus zu höheren Lärmbelastungen.

Der Inhaber des nördlich der A 8 liegenden Rasthofes Seligweiler hat gefordert, dass weder die Verbreiterung der A 8 im Zuge des Ausbaus noch die Änderung der Höhenlage zu Verschlechterungen der Lärmbelastung für die Gebäude seines Betriebes führen dürfe. Dies sei rechnerisch durch Berechnung der Schallbelastung seines Gebäudes und durch entsprechende technische Maßnahmen zum Schallschutz sicherzustellen.

Die Eigentümer des Anwesens St. Moritz 1 und 6 sowie die Donau-Iller Werkstätten, die dort eine Gärtnerei betreiben, in der 32 Menschen mit Behinderungen arbeiten, haben in diesem Bereich die Errichtung eines Lärmschutzwalles gefordert, der wegen der Überschreitung der Lärmgrenzwerte zum Schutz der dort befindlichen Anwesen und zum Schutz der dort arbeitenden Personen erforderlich sei. Die Eigentümer des Anwesens St. Moritz 1 und 6 haben geltend gemacht, dass dies mit geringem Aufwand machbar sei, da an einigen Stellen Böschungen vorhanden seien.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf der Nordseite der A 8 würden sich für den Schutz der Anwesen Buckenhof, St. Moritz und Daunerhof aufgrund der Abstände zwischen den einzelnen Anwesen durch Überschneidung der notwendigen Überstandslängen eine durchgehende Lärmschutzmaßnahme zwischen Bau-km 42 + 000 und 45 + 750 ergeben. Wegen der erforderlichen Eingriffe in die Landschaft und der unverhältnismäßigen Kosten pro Schutzfall sowie der ohne den Bau einer Einhausung ohnehin nur sehr eingeschränkt möglichen Abschirmung im Bereich des Autohofes Seligweiler kann daher für alle Anwesen kein aktiver Lärmschutz erfolgen, da dies mit unverhältnismäßigem Aufwand pro geschütztem Anwesen, teilweise erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild und einem erheblichen Verlust landwirtschaftlicher Flächen und Waldflächen verbunden wäre. Für die Anwesen, bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden wird daher passiver Lärmschutz angeordnet.

5.1.2.5 Bereich Ober- und Unterelchingen

Im Bereich von Oberelchingen reicht die Wohnbebauung bis etwa 500 m an die Autobahn heran. Im Bestand ergibt sich eine Lücke in der Abschirmung zwischen der großen zusammenhängenden Waldfläche westlich der Anschlussstelle Oberelchingen (Großer Forst) und der bestehenden Abschirmung durch den tiefen Einschnitt im Abstiegsbereich der A 8 von der Alb zum Donautal. Sowohl die dichte Waldfläche als auch der bis zu 12 m tiefe Einschnitt führen zu einer günstigen, abschirmenden und teilweise absorbierenden Wirkung für Oberelchingen. Von 82 im Zuge der Ausbauplanung untersuchten Immissionsorten, die der A 8 am nächsten liegen, werden ohne aktive Schallschutzmaßnahmen an insgesamt sechs Gebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete überschritten.

In Unterelchingen reicht die nach Norden hin orientierte Wohnnutzung am Ortsrand bis auf etwa 180 m an die Autobahn heran. Die Autobahn verläuft hier in Dammlage in bis zu 12 m Höhe über dem Gelände. Die Bebauung von Unterelchingen erstreckt sich nach Süden hin ansteigend, so dass die nächsten Gebäude etwa auf heutigem (und auch künftigem) Fahrbahnniveau liegen. Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen gäbe es im Ortsteil Unterelchingen 151 Überschreitungen der für diesen Bereich geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete nachts und 53 Überschreitungen Tags.

Die Autobahndirektion Südbayern hat im Zuge der Erstellung der Planunterlagen zunächst vier Varianten für einen aktiven Schutz der Wohnbebauung in den Ortsteilen Ober- und Unterelchingen untersucht.

Variante 1: Herstellung eines 10 m hohen Lärmschutzwalles, der sich aus der Einschnittslage entwickelt und im Dammbereich bis in die Verbindungsrampe Karlsruhe - Füssen

fortsetzt. Die beiden Unterführungen (St 2021 und die DB Strecke Aalen-Ulm) werden mit Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 7,0 m überbrückt. Bei dieser Lösung würden tagsüber keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV verbleiben. Nachts wären die Grenzwerte der 16. BImSchV an 22 Anwesen überschritten. Die Kosten dieser Variante liegen bei 7.670.000 €. Hinzu kommen Kosten in Höhe von 165.000 € für den passiven Lärmschutz an den 22 Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen. Die Kosten pro aktiv gelöstem Schutzfall liegen bei 63.699 €.

Variante 2: Ebenso wie Variante 1. Zusätzlich wird wurde jedoch die Herstellung einer Lärmschutzwand im Mittelstreifen auf einer Länge von rund 1500 m und einer Höhe von 7 m vorgesehen. Bei dieser Lösung würden 11 Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV nachts und keine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV Tags verbleiben. Die Kosten für diese Variante liegen bei 12.750.000 €. Hinzu kommen Kosten in Höhe von 82.500 € für den passiven Lärmschutz an den 11 Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen damit bei 454.318 €.

Variante 3: Wie Variante 1. Zusätzlich sieht diese Planung vor, den Lärmschutzwall durch eine Aufsatzwand weiter zu erhöhen. Diese wäre westlich der Unterführung der St 2021 3 m hoch und hätte eine Länge von rund 1.200 m. Zwischen der St 2021 und der Unterführung der Bahnlinie Ulm-Aalen hätte sie ebenfalls eine Höhe von 3 m. Entlang der Rampe Karlsruhe-Füssen wäre sie auf 3,5 m zu erhöhen. Darüber hinaus wäre bei dieser Variante eine Lärmschutzwand im Trennstreifen zwischen der A 8 Hauptfahrbahn Fahrtrichtung München und der südlichen Parallelfahrbahn auf einer Länge von 250 m mit einer Höhe von 5 m erforderlich. Die Lärmschutzwände auf den Unterführungsbauwerken der St 2021 und der DB Strecke bleiben aus konstruktiven Gründen 7 m hoch. Als Untervariante hierzu wurde die Wirkung einer Wallerhöhung untersucht. Um die Reduzierungen wie bei einer Aufsatzwand zu erreichen, wäre der Wall bei dieser Lösung um 4,0 m zu erhöhen. Für beide Varianten bestünde für Unterelchingen Vollschutz. Die Kosten dieser Variante liegen bei 13.106.000 €. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen bei 239.591 €.

Variante 4: Zusätzlich zu den in Variante 1 vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde hier überprüft, ob durch den Einsatz eines offenporigen Asphaltbelages die Pegelspitzen auf die Grenzwerte reduziert werden können. Der zusätzliche Einsatz von offenporigem Asphalt wäre auf einer Länge von rund 1.500 m erforderlich, um die Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu vermeiden, die sowohl im westlichen als auch im östlichen Ortsrandbereich auftreten. Bei keiner verbleibenden Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV führt die Minderung am Emissionsband um zusätzliche 3dB(A) dazu, dass die Maximalpegel nach Variante 1 die Grenzwerte nun nicht mehr

überschreiten. Gleichzeitig führt die pauschale Absenkung durch den offenporigen Asphalt zu deutlichen Unterschreitungen der Grenzwerte an einer Vielzahl von Immissionsorten. Die Kosten dieser Variante liegen bei 11.760.000 €. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen bei 178.409 €.

Zusätzlich zu diesen Varianten hat die Autobahndirektion Südbayern im Verfahren noch folgende weitere Varianten für den aktiven Lärmschutz im Bereich von Ober- und Unterelchingen untersucht, nachdem wir dies angeregt hatten, um eine Einigung mit den Einwendungsführern zu ermöglichen:

Variante 1a: bei dieser Variante wird der Lärmschutzwall aus Variante 1 bei ansonsten gleicher Konstruktion durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 7,5 m ersetzt. Diese Lösung würde dazu führen, dass an 21 Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten wären. Die Kosten dieser Variante liegen bei 9.707.000 €. Hinzu kommen Kosten für den passiven Lärmschutz an 21 Anwesen in Höhe von 157.500 €. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen damit bei 2.029.500 €.

Variante 1b: Abweichend von Variante 1 wird die Höhe des Lärmschutzwalles auf 7 m reduziert. Zusätzlich würde auf dem Wall eine Aufsatzwand mit einer Höhe von 4 m errichtet. Bei dieser Lösung wären die Grenzwerte der 16. BImSchV an 9 Anwesen überschritten. Die Kosten dieser Variante liegen bei 9.291.000 €. Hinzu kommen Kosten für passiven Lärmschutz an 9 Anwesen in Höhe von 67.500 €. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen damit bei 117.192 €.

Variante 1c: Bei dieser Variante wird die Wallhöhe auf 8 m reduziert. Zusätzlich ist auf dem Wall eine Aufsatzwand mit einer Höhe von 4 m vorgesehen. Bei dieser Lösung sind die Grenzwerte der 16. BImSchV an 3 Anwesen überschritten. Die Kosten dieser Variante liegen bei 10.173.000 €. Hinzu kommen Kosten in Höhe von 22.500 € für den passiven Lärmschutz an 3 Anwesen. Die zusätzlichen Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen damit bei 124.237 €.

Variante 5: Der seitliche Lärmschutzwall wird auf 14,5 m erhöht. Zur Autobahn hin ist eine zusätzliche Berme für die Wartung und Grünpflege vorgesehen. Bei dieser Lösung wären an allen Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Kosten dieser Variante liegen bei 13.863.000 €. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen damit bei 274.000 €.

Variante 6: statt des Lärmschutzwalles wird eine seitliche Lärmschutzwand mit einer Höhe von durchschnittlich 10 m (je nach schallschutztechnischen Erfordernissen bis zu 15 m Höhe über Fahrbahnoberkante) errichtet, so dass an allen Anwesen in Ober- und Unterelchingen die Grenzwerte der 16. BImSchG eingehalten sind. Die Kosten dieser Variante liegen bei 14.567.000 €. Die Kosten pro gegenüber Variante 1 zusätzlich gelöstem Schutzfall liegen bei 306.000 €.

Der Bund als Baulastträger hat die untersuchten Varianten jedoch als unter Kostengesichtspunkten unverhältnismäßig zurückgewiesen.
Die Gemeinde Elchingen und zahlreiche private Einwendungsführer haben gefordert, dass statt der von der Autobahndirektion Südbayern favorisierten und im Planfeststellungsverfahren eingereichte Variante 1 (Lärmschutzwall mit einer Höhe von 10 m mit Lärmschutzwänden im Bereich der Brückenbauwerke bei der Unterführung der St 2021 und der Bahnlinie Ulm-Aalen sowie im Bereich der Anschlussäste zur A 7 im Bereich von Elchingen) eine Lärmschutzwand errichtet wird, die alle Anwesen im Bereich von Elchingen so schützt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten oder unterschritten werden. Zusätzlich haben die Gemeinde Elchingen und zahlreiche Einwendungsführer gefordert, dass im Bereich von Ober- und Unterelchingen sowie im Bereich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen offenporiger Asphalt mit einer lärmmindernden Wirkung von – 5 dB(A) verwendet wird. Im Mittelstreifen der A 8 seien Lärmschutzwände vorzusehen. Im Bereich der Brückenfelder bei der Brücke der Autobahn A 7 Richtung Würzburg zur Autobahn A 8 Fahrtrichtung Stuttgart (Overfly) sei eine durchgehende lärmmindernde Auskleidung der Brückenfelder vorzusehen. Zur weiteren Absenkung des Lärms sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich von Elchingen vorzusehen. Eine weitere Forderung privater Einwender war, dass auch an der A 7 bis zur Donaubrücke Lärmschutzwände gebaut werden, um die Ortslage von Elchingen vor Verkehrslärm zu schützen.
Eine Lärmschutzwand weise einen wesentlich geringeren Flächenverbrauch auf als der Lärmschutzwall, der bei einer Höhe von 10 m über Fahrbahnoberkante wegen der Höhe der Straßenböschung übermäßig viel Fläche verbrauche. Eine Lärmschutzwand gewährleiste zudem bei gleicher Höhe einen wesentlich besseren Schutz. Die Errichtung einer Lärmschutzwand, die Vollschutz für die betroffenen Anwesen bringe sei, anders als von der Autobahndirektion Südbayern behauptet, technisch möglich. Die Rundung auf volle Dezibel in den immissionstechnischen Unterlagen sei zu ungenau. Die Berücksichtigung des Lärms in den umweltfachlichen Unterlagen sei unzureichend, da der Gutachter zu Unrecht davon ausgehe, dass Lärm unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV im Rahmen der Abwägung nicht berücksichtigt werden müsse. Der Summenpegel aus A 7 und A 8 sei in den immissionstechnischen Unterlagen rechtsfehlerhaft nicht berücksichtigt worden.
Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in Elchingen sehr nahe an der Autobahn zwar erheblich vorbelastete aber andererseits auch schützenswerte Wohnbebauung in erheblichem Umfang vorhanden ist, die durch die Lage zwischen zwei Autobahnen (A 7 und A 8) von mehreren Seiten (Norden und Osten) an stark verkehrsbelastete Straßen angrenzt, konnte die eingereichte Planung unter Berücksichtigung aller berührten öffentlichen und private Belange planfestgestellt

werden. Es entstehen Kosten für den Schutz der Anwohner im Bereich der Gemeinde Elchingen in Höhe von 7.670.000 €. Hinzu kommen Kosten in Höhe von 165.000 € für den passiven Lärmschutz an den 22 Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen. Pro Schutzfall entstehen Kosten von 63.699 €. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (siehe nur BVerwGE, Urteil vom 20.1.2010; Az. 9 A 22/08) nach den Umständen des Einzelfalles. Kriterien für die Bewertung des erforderlichen Schutzes sind dabei die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrswegs betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke (BVerwG a.a.O.). Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). Der planfestgestellte Lärmschutz ist unter Berücksichtigung aller betroffenen privaten Belange erforderlich aber auch ausreichend, um die betroffenen Anwohner vor den Auswirkungen des planfestgestellten Ausbaus zu schützen. Der Lärmschutzwall mit einer Höhe von 10 m über der Fahrbahnoberkante bringt für die im Bereich der A 8 liegenden Anwesen eine Minderung des Verkehrslärms gegenüber dem gegenwärtigen Zustand um 8-10 dB(A) je nach Lage. Es verbleiben zwar 22 passiv zu schützende Anwesen. Ein weitergehender Lärmschutz war aber nicht darstellbar. Hierzu wären je nach gewählter Variante ein Zusatzaufwand von zwischen etwa 117.000 bis 306.000 € pro zusätzlich gelöstem Schutzfall entstanden. Dies ist auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorrangig gegenüber passiven Maßnahmen zu verwirklichen sind, unverhältnismäßig.

Die Einwendungen gegen die gewählte Form des Lärmschutzes werden zurückgewiesen. Die von zahlreichen Einwendungsführern favorisierte Lärmschutzwand konnte schon wegen des durch dieses Bauwerk entstehenden erheblichen Eingriffs in das Landschaftsbild nicht verwirklicht werden. Der Lärmschutzwall lässt sich bepflanzen und wird daher in dem weithin einsehbaren Bereich des Donautals, in dem das Bauwerk liegt, nicht in gleichem Ausmaß als störender Fremdkörper wahrgenommen wie eine Lärmschutzwand. Die Geländetopographie im Umfeld von Ober- und Unterelchingen ist in dem Bereich, in dem der Lärmschutzwall errichtet wird, flach. Daher wäre die Lärmschutzwand über mehrere Kilometer hin als Fremdkörper in der Landschaft sichtbar. Sie ist daher unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten wegen des erheblichen Eingriffs in das Landschafts-

bild abzulehnen. Auch der Flächenverbrauch für die Lärmschutzwand wäre nicht wesentlich geringer, da diese das Landschaftsbild erheblich stört und deswegen, auch wenn keine unüberwindlichen naturschutzfachlichen Hindernisse entgegenstünden, einen erheblichen Bedarf an Flächen zum Ausgleich der Eingriffe in das Landschaftsbild auslösen würde, der auch ohne genaue Ermittlung wohl in einer Größenordnung liegen würde, die sich mit der für den Damm als Aufstandsfläche benötigten Fläche deckt. Da zum Ausgleich aufwertungsfähige Flächen benötigt werden, müssten hierfür ebenso wie für den Lärmschutzwall landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.
Auch die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Mittelstreifens war abzulehnen. Sie führt im Bereich der Fahrbahnen, die nahe an der Lärmschutzwand liegen, zu einer gefährlichen Einschränkung der Sichtverhältnisse. Sie verursacht erheblichen Wartungsaufwand, und ist in der Errichtung teuer, ohne für diese zusätzlich aufzuwendenden Kosten eine wesentliche Verbesserung des Lärmschutzes zu bewirken. Gegenüber der Variante 1 verursacht diese als Variante 2 untersuchte Lärmschutzwand im Mittelstreifen zusätzliche Kosten von etwas über 5.000.000 € und schützt dabei nur elf Anwesen zusätzlich vor einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Sie verursacht daher Kosten von über 450.000 € pro zusätzlich gelöstem Schutzfall und ist von allen in Betracht gezogenen Lösungen kostenmäßig die ungünstigste. Da darüber hinaus noch Nachteile im Betrieb der Autobahn entstehen, war diese Variante auszuscheiden.
Der von der Gemeinde Elchingen und zahlreichen privaten Einwendungsführern geforderte Einbau von offenporigem Asphalt mit einer Lärmminderung von -5 dB(A) im Bereich von Ober- und Unterelchingen sowie dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen kann nicht erfolgen. Der offenporige Asphalt weist eine wesentlich geringere Lebensdauer auf als der im Beschluss zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV vorgegebene Splitt-Mastix-Asphalt mit einer Lärmminderung von – 2 dB(A). Dies bedingt neben dem Unterhaltungsmehraufwand auch häufiger eintretende Störungen des Verkehrsablaufs durch Baustellen. Darüber hinaus kann der offenporige Asphalt im Bereich der Rampen nicht eingebaut werden, und verursacht bei den Übergängen zu anderen Belägen und anderen Bauweisen als sehr störend empfundene Schlaggeräusche. Da die getroffenen Lärmschutzmaßnahmen ausreichen, um bei der weitaus überwiegenden Zahl der Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten, war der geforderte Einsatz dieses Belages daher wegen der bestehenden technischen Nachteile abzulehnen.
Die lärmmindernde Auskleidung der Brückenfelder kann nicht erfolgen. Der zusätzliche Wartungsaufwand und die zusätzlichen Kosten sind nicht gerechtfertigt, da das Lärmschutzkonzept der A 8 bereits mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausreichend ist. Gleiches gilt für die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich von Elchingen. Dank der aufwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen hält das

planfestgestellte Vorhaben bei den meisten Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV ein. Darüber hinaus sind keine Maßnahmen erforderlich, um für die Anwohner einen den rechtlichen Vorschriften entsprechenden Lärmschutz sicherzustellen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gehört grundsätzlich dem Verkehrsrecht an, und ist als solche nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Eine ausnahmsweise unter dem Gesichtspunkt der Konfliktbewältigung mögliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen war vorliegend wegen der planfestgestellten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz nicht geboten.

Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der A 7, die von den Einwendungsführern gefordert wurden, können nicht vorgesehen werden. Im Bereich der A 7 sind keine baulichen Maßnahmen vorgesehen. Die durch den Ausbau der A 8 bedingte Verkehrszunahme erreicht bei weitem nicht die für die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen nach der Rechtsprechung des BVerwG außerhalb des planfestgestellten Abschnitts erforderliche Zunahme. Die durch den Ausbau der A 8 bedingte Verkehrszunahme auf der A7 wurde im Rahmen der Erstellung der Verkehrsgutachten für das Ausbauprojekt durch die Autobahndirektion mit 11.300 Kfz/24h ermittelt. Welcher Anteil durch den Ausbau des planfestgestellten Abschnitts bedingt ist, wurde im Rahmen der Gutachten nicht festgestellt. Er dürfte jedoch wesentlich geringer sein. Die A 7 ist im Bereich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen mit etwa 46.000 Kfz/24h belastet. Die Verkehrszunahme liegt damit weit unter der für die Annahme einer wesentlichen Änderung erforderliche Verdoppelung des Verkehrs, die für die erforderliche Zunahme des Verkehrslärms um 3 dB(A) erforderlich ist. Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene aktive und passive Lärmschutz ausreichend ist, um die betroffenen Bürger von Elchingen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben vor dem durch das Vorhaben ausgelösten Verkehrslärm zu schützen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen konnten dem Vorhabensträger nicht abverlangt werden. Sie wären unverhältnismäßig, da sie bei Verursachung erheblicher Baukosten und erheblichem Unterhaltungsaufwand nur wenige Anwesen zusätzlich geschützt hätten. In der Abwägung war daher dem Interesse des Vorhabensträgers an einer leistungsfähigen Infrastruktur zu verhältnismäßigen Kosten der Vorrang vor den Interessen der Betroffenen an einem über das rechtlich erforderliche Maß hinausreichenden Schutz einzuräumen.

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 48 und 48a BImSchG i.V.m. der 39. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.

Vorliegend hat der Vorhabensträger die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Büro Dr. Ing. H. Gross, Büro für technische Messungen in den Jahren 2013 sowie nochmals im Jahr 2016 für den Prognosehorizont 2030 untersuchen lassen. Die Untersuchung erfolgte dabei nach den „Richtlinien für zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012".
Die Begutachtung durch das Ingenieurbüro Dr. Ing. H. Gross kommt dabei zu dem Ergebnis, dass nach Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV für den Prognosehorizont 2030 überall deutlich unterschritten werden. Eine merkliche Absenkung der Immissionsbelastung im Vergleich zum Nullfall wird sich im Bereich der geplanten Lärmschutzwälle bei Unterelchingen einstellen.
Untersucht wurden verschiedene, nahe der A 8 liegende Punkte (Buckenhof, Bau-km 43 + 000, Abstand ca. 70 m vom Fahrbahnrand, St. Moritz, Bau-km 44 + 000 ca. 180 m Abstand zur Fahrbahn, Autohof Seligweiler Bau-km 45 + 200, 120 m Fahrbahnabstand, Gewerbebetrieb mit angegliederter Wohnbebauung, ca. 85 m Abstand (Selgenweiler), Weitfelder Höfe, Bau-km 46 + 400, Abstand zur A 8 ca. 200 m und Bebauung von Oberelchingen mit Abstand von mehr als 300 m zur A 8 sowie Unterelchingen mit einem Abstand von 180 m bis 250 m zur Fahrbahn Bau-km 48 + 652 bis 51 + 080). An allen untersuchten Orten werden die im Straßenbau kritischen Grenzwerte der 39. BImSchV bzw. die zulässige Überschreitungshäufigkeit der Kurzzeitgrenzwerte für NO2, Benzol, PM 10 Partikel und PM 2,5 Partikel eingehalten.
Insgesamt ist damit festzuhalten, dass die Vorgaben der 39. BImSchV bzw. die Vorgaben der EG-Richtlinien bzw. die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 vollumfänglich eingehalten werden, und eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung infolge der Straßenbaumaßnahme ausgeschlossen werden kann. Im Übrigen wird wegen der Einzelheiten auf die als Unterlage 17.3 in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Schadstoffuntersuchung des Ingenieurbüros Dr. Ing. H. Gross verwiesen.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft sowie des Gewässer- und des Bodenschutzes im Einklang.

6.1 Straßenentwässerung / Bauausführung

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

6.1.1 Entwässerung

Der geplante Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen liegt im Einzugsgebiet der Donau. Wegen des anstehenden Karstuntergrundes sind in der unmittelbaren Umgebung der A 8 keine offenen Gewässer mit ständiger und langanhaltender Wasserführung anzutreffen. Lediglich im Bereich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen befindet sich der im Zuge des ursprünglichen Baus der A 8 und der A 7 verrohrte Deisenbach, an den derzeit die Oberflächenentwässerung aus dem Einschnitt der A 8, des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen und der A 7 angeschlossen sind. Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird ein Entwässerungskonzept abschließend umgesetzt, mit dem alles gesammelte Autobahnwasser, das auf dem Streckenabschnitt der A 8 auf der Albhochfläche zwischen der Anschlussstelle Hohenstadt und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen anfällt, gesammelt und mit Rohrleitungen aus den vorhandenen Wasserschutzgebieten herausgeführt, in Rückhaltebecken zurückgehalten und einer Regenwasserbehandlung unterzogen wird. In der Entwässerung sind zusätzliche Vorkehrungen getroffen, um Leichtflüssigkeiten (Öl u. ä.) abzuscheiden. Südlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen wird das Niederschlagswasser dann in einem Vorfluter gesammelt, und anschließend zunächst in die Kanalisation der Gemeinde Elchingen, und über diese in die Donau eingeleitet. Die maximale Einleitungsmenge für die A 8 beträgt nach den Berechnungen der Antragstellerin 305 l/s, wobei die Rückhaltemaßnahmen für ein 10-jährliches Regenereignis ausgelegt sind. Im Bereich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen wird die gemeinsame Fassung des Autobahnwassers und des Deisenbaches getrennt, und das Wasser des Deisenbaches einschließlich des zugeführten unbelasteten Außengebietswassers separat abgeleitet. Für die Einleitung des Straßenwassers in die Donau über die Kanalisation der Gemeinde Elchingen wurde mit Bescheid des Landratsamtes Neu-Ulm vom 20.11.2015 (Gz. 42-6412.2) die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis erteilt. Über diese war daher im Planfeststellungsverfahren nicht mehr zu entscheiden.

Die Oberflächenentwässerung der A 8 besteht aus der Entwässerung der sechsstreifig auszubauenden A 8 einschließlich der kreuzenden Straßen und Wege. Aufgrund des gewählten Ableitungskonzeptes von Autobahnwasser der A 8 und Deisenbach in Verbindung mit weiteren in der Autobahnentwässerung der A 7 getroffenen Maßnahmen geringeren Umfanges ist ein rund 4,6 km langer Abschnitt der A 7 nördlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen bei Str.-Km 833,84 bis zur Donaubrücke bei Nersingen bei Str.-Km 838,45 Bestandteil des Entwässerungskonzeptes.

Die Entwässerungsanlagen der A 8 werden im Wesentlichen neu gebaut, während die vorhandenen Entwässerungsanlagen der A 7 weitestgehend erhalten bleiben. Sie werden

lediglich an den neu geplanten Autobahnentwässerungskanal entlang der A 7 angeschlossen. Derzeit sind die Entwässerungsanlagen der A 7 noch an den verrohrten Deisenbach angehängt.

Die bisher zwischen Bau-km 41 + 500 und Bau-km 46 + 400 erfolgende Versickerung des Straßenoberflächenwassers entlang der Dammschultern entfällt. Gleiches gilt für die in den Einschnittsbereichen erfolgende Versickerung des in Mulden aufgefangenen Niederschlagswassers.

Die planfestgestellte Straßenentwässerung hat vier Regenrückhaltebecken (RRB 8, 9, 10 und 11, die Rückhaltebecken 1 bis 7 liegen in den westlich liegenden Ausbauabschnitten) und gliedert sich deswegen in vier Abschnitte. Hinzu kommt ein weiterer Abschnitt östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen, der in den bereits ausgebauten Abschnitt der A 8 östlich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen entwässert. Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis für diesen Bereich wurde bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 13.09.1996, Gz. 225-4354.1/30 erteilt. Das zwischen Hohenstadt und Ulm-West anfallende Straßenabwasser wird in die geplante und hierfür ausreichend dimensionierte Entwässerung des planfestgestellten Abschnitts übernommen.

Von dem planfestgestellten Abschnitt der A 8 ist das Trinkwasserschutzgebiet Donauried-Hürbe des Zweckverbandes Wasserversorgung Baden-Württemberg betroffen. Für Baden-Württemberg wurden die überarbeiteten Schutzgebietsgrenzen mit Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.04.2015 zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Grundwasserversorgung des Zweckverbandes Landeswasserversorgung im Donauried und im Hürbetal festgesetzt. Für Bayern befinden sich die mit Verordnung des Landratsamtes Neu-Ulm über das Wasserschutzgebiet in der Gemarkung Unterelchingen, Gemeinde Elchingen für die Öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes „Landeswasserversorgung Stuttgart" vom 26.02.1996 festgesetzten Schutzgebietsgrenzen von 1996 in der Bearbeitung. Es ist geplant, die Schutzzonen zu erweitern. Damit verläuft die A 8 zwischen dem Beginn der Planfeststellung und der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg am südlichen Rand der festgesetzten Grenze zur Wasserschutzzone III. Ab der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Oberelchingen-Göttingen bis zur Landesgrenze befindet sich die Autobahn innerhalb der festgesetzten Wasserschutzzone III. Von der Landesgrenze bei Bau-km 52 + 185 bis zum Ausbauende befindet sich die Baumaßnahme innerhalb der Wasserschutzzone II.

Mit der Festsetzung der geplanten Schutzgebietsgrenzen in Bayern liegt die Autobahn von Bau-km 44 + 200 bis unmittelbar vor dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen innerhalb der Wasserschutzzone III. Der Bereich des Autobahnkreuzes und der weitere Verlauf der A 8 bis zur zum Ende der Planfeststellung wird der Wasserschutzzone II zugeordnet. Es sind daher Schutzmaßnahmen nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an

Straßen in Wasserschutzgebieten RiStWag, Ausgabe 2002 in der Planung berücksichtigt (die Anforderungen der aktuellen RiStWag, Ausgabe 2016 werden mit den vorgesehenen Maßnahmen ebenfalls erfüllt). Aufgrund der als äußerst sensibel zu beurteilenden Untergrundverhältnisse im anstehenden Karst werden die erhöhten Anforderungen entsprechend einer Schutzzone II im gesamten planfestgestellten Bereich vorgesehen.
Die A 7 wurde beim Neubau Ende der 1970er Jahre entsprechend den damals gültigen Vorschriften und Regelwerken (RiStWag) ausgebaut. Schon beim Bau des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen lag der Knotenpunkt innerhalb der Wasserschutzzone III des Trinkwassergewinnungsgebietes. Im Wesentlichen sind zum Schutz des Grundwassers die folgenden bautechnischen Maßnahmen geplant:

- Das Fahrbahnwasser der A 8 wird in Rinnen mit Abläufen gesammelt und in dichten Rohrleitungen abgeleitet, besondere Anforderungen werden an die Dichtigkeitsnachweise der Kanäle gestellt.
- Die Einleitung des Autobahnwassers in die Donau erfolgt außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes.
- An den außenliegenden Fahrbahnrändern ist ein Spritzschutzwall mit einer Höhe von 1,20 m vorgesehen.
- Der Mittelstreifen wird wasserdicht befestigt.
- Unter dem Bankett, Mulde und Spritzschutzwall wird eine Abdichtung vorgesehen, das in diesem Bereich versickernde Niederschlagswasser wird gesammelt und gemeinsam mit dem Fahrbahnwasser der A 8 abgeleitet.
- Das Fahrbahnwasser wird in den Regenrückhaltebecken behandelt. Die Sohlen der Rückregenrückhaltebecken erhalten eine Abdichtung.

Einzelheiten der technischen Ausführung der Entwässerung sind dem Kapitel 4.12 (Entwässerung) des Erläuterungsberichtes und der Unterlage 18 zu entnehmen.
Durch den Ausbau wird der Schutz des Grundwassers gegenüber der Bestandssituation, die in zahlreichen Bereichen eine autobahnnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers vorsieht, in erheblichem Umfang verbessert.
Das Regierungspräsidium Tübingen sowie das Landratsamt Alb-Donaukreis, das Landratsamt Neu-Ulm und das Landratsamt Günzburg sowie das Sachgebiet Wasserrecht bei der Regierung von Schwaben haben die Entwässerung im Rahmen ihrer Verfahrensbeteiligung und der Einbindung in die Planung überprüft und keine Bedenken gegen die geplanten Entwässerungsmaßnahmen und die Maßnahmen nach RiStWag zum Schutz des Grundwassers erhoben (§ 19 Abs. 3 WHG) bzw. das gemäß § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen hierzu erklärt.

Sie begrüßen die im Rahmen des Ausbaus durch die vorgesehene Entwässerung erreichte Verbesserung des Grundwasserschutzes. Soweit die A 8 innerhalb der Schutzgebietszone II (und Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Unterelchingen) der bestehenden Wasserschutzgebiete verläuft, liegen wegen des Ausbaus nach RiStWag die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung des Landratsamtes Neu-Ulm über das Wasserschutzgebiet Unterelchingen vom 9.3.1996 bzw. einer Befreiung nach § 6 Abs. 1 der Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.04.2015 über das Wasserschutzgebiet Donauried-Hürbe vor. Der Ausbau ist im überwiegenden Interesse des Wohls der Allgemeinheit erforderlich, da es sich um den bestandsnahen Ausbau einer Verkehrsachse von erheblicher Bedeutung handelt. Der als Voraussetzung der Ausnahme bzw. Befreiung angeordnete Ausbau nach RiStWag ist bei den Planungen vorgesehen. Soweit der planfestgestellte Abschnitt in der Schutzzone II der geplanten Erweiterungen der Wasserschutzgebiete verläuft, war die Erteilung einer Ausnahme bzw. Befreiung nicht erforderlich, da diese Erweiterungen noch nicht festgesetzt sind. Bei der Abwägung wurde dennoch berücksichtigt, dass die Straße technisch so ausgebaut wird, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme bzw. Befreiung von den Festsetzungen möglich ist. Damit werden auch zukünftig keine Konflikte mit dem Grundwasserschutz entstehen.

6.1.2 Einwendungen gegen die gewählte Form der Entwässerung

Die Gemeinde Elchingen hat darauf hingewiesen, dass, das Regelungsverzeichnis hinsichtlich des Unterhalts des Deisenbaches nicht der künftigen Situation entspreche und geändert werden müsse:

- Die Unterhaltspflicht der Gemeinde Elchingen bestehe für den künftig separat abgeleiteten Eisenbach ab Beginn der Verrohrung bei Bau-km 51 + 020 südlich der A 8 bis zum bestehenden Durchlass in Str.-Km 837,245.
- Ferner behalte die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) die Unterhaltspflicht für den verrohrten Deisenbach, soweit dieser unter der Bahnstrecke Ulm-Aalen verlaufe.

Diese Einwendung hat sich durch die Zusage der Autobahndirektion Südbayern erledigt, dass das Regelungsverzeichnis hinsichtlich des Unterhalts des Deisenbaches entsprechend dem Antrag der Gemeinde Elchingen geändert werde, soweit sich nicht aus einer später geschlossenen Vereinbarung etwas anderes ergebe. Die entsprechenden Änderungen wurden mit der Tektur vom 23.09.2019 in die Unterlagen aufgenommen.

Zahlreiche Einwendungsführer haben sich gegen die Situierung des Regenrückhaltebeckens 11 gewandt. Sie sind der Ansicht, dass die Entwässerung ohne Bau dieses Regen-

rückhaltebeckens in den Autobahnsee erfolgen soll. Anwohner haben gefordert, das Regenrückhaltebecken 10 zu verlegen, das durch seine Lage dazu führe, dass sich die Wohnqualität wegen der durch das stehende Wasser angezogenen Schadinsekten verschlechtere. Mehrere Einwendungsführer haben gefordert, dass Reinigungsanlagen für das Oberflächenwasser gebaut werden, ein Ausgleich bei Spitzenabflüssen erfolgt und dass nachgewiesen wird, dass sich Schwebstoffe, die im Wasser enthalten sind, absetzen können. Ferner haben sie gefordert, dass Leichtflüssigkeiten durch entsprechende Anlagen zurückgehalten werden, und dass für die Entwässerungsanlagen ein Wartungs- und Kontrollplan erstellt wird. Sie haben gefordert, darzulegen, ob und gegebenenfalls wie die südlich der A 8 hangabwärts gelegene Trinkwasserversorgung der Gemeinde Elchingen durch den Ausbau der A 8 betroffen ist.

Ein Einwender hat geltend gemacht, dass bei der Verlegung des Kanals für die Entwässerung des Vorhabens im Grundstück Fl.Nr. 716/28 der Gemarkung Unterelchingen Umweltbelange nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Auch seien Alternativen nicht in ausreichendem Umfang untersucht worden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Für das Regenrückhaltebecken 11 sind keine eindeutig vorzugswürdigen Varianten ersichtlich, die sich dem Vorhabensträger hätten aufdrängen müssen. Der östlich der A 7 liegende Autobahnweiher kann wegen seiner Lage in einem FFH Gebiet nicht herangezogen werden, da andere, weniger beeinträchtigende Alternativen möglich sind. Neben dem gewählten Standort nördlich der Weißinger Straße und auf der Ostseite der A 7 wurden noch eine Variante südlich der Weißinger Straße auf der Westseite der A 7 und ein Standort nördlich der Weißinger Straße auf der Westseite der A 7 untersucht. Die gewählte Variante hat den Vorzug, dass sie auf einer Fläche liegt, die für die Autobahndirektion erworben werden konnte sowie die Entwässerungsanlagen räumlich bündelt, was bei in etwa gleichen Herstellungskosten für Wartung und Betrieb erhebliche Vorteile bringt. Die Gemeinde Elchingen hat aus diesem Grund die ursprünglich gegen die Lage des Regenrückhaltebeckens erhobenen Einwendungen im Erörterungstermin zurückgenommen.

Das Regenrückhaltebecken 10 wurde so situiert, dass es möglichst weit von der Ortslage von Unterelchingen entfernt ist. Es hat eine Entfernung von mindestens 200 m von der nächstgelegenen Wohnbebauung an der Heerstraße in Unterelchingen. Nennenswerte Beeinträchtigungen etwa durch Stechmücken sind bei dieser Entfernung nicht zu befürchten. Der technisch mögliche Alternativstandort westlich der St 2021 liegt noch deutlich näher an der Ortslage. Eine weitere Möglichkeit zur Verlegung des Beckens würde östlich der Bahnstrecke Aalen-Ulm liegen. Dadurch würde noch zusätzlich Oberflächenwasser aus dem Bereich des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen dort eingeleitet, was zu größeren Beckenabmessungen und zu einer verstärkten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher

Nutzflächen führen würde. Es gibt daher keine Planungsalternativen, die sich bei Berücksichtigung der anderen berührten Belange aufdrängen würden.
Mit dem Ausbau der A 8 werden die bereits oben beschriebenen Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers umgesetzt. Abscheider für Leichtflüssigkeiten sind bei dem Entwässerungskonzept mit eingeplant. Das nicht verunreinigte Wasser, das im Hang zum Donautal abfließt, wird gesondert gefasst und abgeleitet, so dass auch insoweit nicht die Gefahr einer Verunreinigung des Grundwassers und von Oberflächengewässern besteht. Nach dem Ausbau der A 8 wird das Abwasser der A 8 und in Teilabschnitten auch das Abwasser der A 7 gesammelt, vorgereinigt und anschließend über die Entwässerung der Gemeinde Elchingen in die Donau eingeleitet. Mit dem Grundwasser kommt das Straßenabwasser aufgrund der geplanten Abdichtungsmaßnahmen und der Führung in einem geschlossenen Leitungssystem nicht mehr in Berührung. Planungsgrundlage für die Ableitung des Abwassers ist der anerkannte technische Stand der Schutzmaßnahmen für die Straßenführung in Wasserschutzgebieten. Dieser wird für die gesamte Ausbaumaßnahme unabhängig von deren Lage in einem Trinkwasserschutzgebiet vorgesehen.
Nach Herstellung der Regenrückhaltebecken wird ein Beckenbuch erstellt, das vom Träger der Straßenbaulast geführt wird. Dort sind auch die erforderlichen Wartungs- und Kontrollpflichten festgeschrieben. Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung sind bei Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers nicht gegeben. Der Ausbau trifft vielmehr die nach dem Stand der Technik erforderlichen Schutzmaßnahmen, und schließt damit Gefährdungen des Trinkwassers so weit wie technisch möglich aus. Die Trinkwasserversorgung der Gemeinde Elchingen ist daher im erforderlichen Umfang geschützt.
Das Grundstück Fl. Nr. 716/28 der Gemarkung Elchingen mit einer Größe von 290.564 m² wird lediglich über eine Fläche von 733 m ² mit einem dinglichen Recht für die Führung des Abwasserkanals der Gemeinde Elchingen sowie einer Leitung der Telekom belastet. Es kann in diesem Bereich nach wie vor als Acker genutzt werden. Falls der Eigentümer die Belastung und mögliche damit verbundene Beschränkungen bei der Bewirtschaftung nicht hinnehmen möchte, hat die Autobahndirektion Südbayern angeboten, das Grundstück für die Trägerin der Baulast der Autobahn zu erwerben. Weniger stark in das Privateigentum eingreifende Maßnahmen auf im Eigentum der öffentlichen Hand befindlichen Grundstücken sind mit vertretbarem Aufwand nicht realisierbar. Die Führung des Kanals beeinträchtigt somit private Flächen in geringstmöglichem Umfang. Darüber hinaus werden die Flächen nicht entzogen, sondern nur mit einem dinglichen Recht belastet, so dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt ist. Die Flächen, in denen die Abwasserleitung der Gemeinde Elchingen, über die auch die Autobahn entwässert, geführt wird, sind autobahnnah und daher erheblich vorbelastet. Auch naturschutzfachlich

wurde der Eingriff daher minimiert. Für die Inanspruchnahme der Flächen wird im erforderlichen Umfang naturschutzfachlicher Ausgleich geschaffen. Die Inanspruchnahme der Flächen für den Bau des Entwässerungskanals und die Verlegung der Leitung ist daher gerechtfertigt.

6.1.3 Bauausführung

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass Grundwasserabsenkungen zur Bauwasserhaltung eine wasserrechtliche Erlaubnis benötigen. Ferner hat das Wasserwirtschaftsamt gefordert, Art und Umfang der beabsichtigten Bauwasserhaltungen mit entsprechenden Unterlagen zu planen, und der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Gefördertes Grundwasser sei zu versickern. Grundwasserabsenkungen über den Bauzustand hinaus seien unzulässig.
Da diese im Baubetrieb anfallenden Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt werden, sind für die Bauwasserhaltung gesonderte wasserrechtliche Erlaubnisse zu beantragen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, gegebenenfalls erforderliche Anträge zu stellen. Auch die Forderung, die Bauwasserhaltung zu planen, und entsprechende Unterlagen der Genehmigungsbehörde vorzulegen, sowie die Forderung, gefördertes Grundwasser zu versickern und Grundwasserabsenkungen nicht über den Baubetrieb hinaus aufrechtzuerhalten, hat sich durch Zusage der Autobahndirektion Südbayern erledigt. Die Einhaltung der Forderungen wurde zusätzlich durch die Auflage unter A. IV. 3. des Beschlusses gesichert.

6.2 Gewässerausbau

Im Zuge des Vorhabens wird die Entwässerung der Autobahn, die derzeit in den Deisenbach (Gewässer dritter Ordnung) eingeleitet wird, der in einem Kanal mit einer lichten Weite von 2,20 m und einer Höhe von 1,80 m geführt wird, von diesem Kanal getrennt. Sie wird über gesonderte Entwässerungsleitungen in die Kanalisation der Gemeinde Elchingen eingeleitet.
In verschiedenen Bereichen des Albabstiegs wird dort anfallendes Sickerwasser gesammelt und in den Deisenbach eingeleitet. Die Einleitung ist gemäß §§ 8, 9 WHG als Umbau der bisherigen Entwässerung erlaubnispflichtig. Die für die Einleitung erforderliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A. IV. 1. des Beschlusstenors gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG konnte erteilt werden. Bei Beachtung der unter A. IV. 3. des Beschlusstenors festgesetzten Auflagen ist eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 3 Nr. 10 WHG) und die anderen Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§

12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Das gem. § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der zuständigen Behörden wurde erteilt.
Wasserrechtlich erlaubnispflichtig ist ferner die Einleitung des gesammelten Abwassers in die Donau. Für diesen Tatbestand wurde die bereits oben genannte wasserrechtliche Erlaubnis des Landratsamtes Neu-Ulm erteilt. Im Übrigen bedarf der Bau der Entwässerung keiner wasserrechtlichen Erlaubnisse.

6.3 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wiederhergestellt werden. Dabei sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren, und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Zu den Funktionen des Bodens im Sinne des § 1 BBodSchG gehört neben den natürlichen Funktionen u. a. auch die Nutzung als Standort für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile, die die Maßnahme durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens erfolgen, sind diese unvermeidbar.
Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden. Diese Bodenbelastung ist jedoch in der Regel gering, hält zumeist die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein und ist mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht vermeidbar. Wägt man die Gefahr einer eher geringen schädlichen Bodenverunreinigung mit dem hohen öffentlichen Interesse an der Maßnahme ab, dann überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.
Im Planungsbereich und in unmittelbarer Umgebung sind weder Altablagerungen noch Altstandorte bekannt. Das Landratsamt Neu-Ulm hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass wegen eines Tankwagenunfalls am 03.06.2003 bei Straßenkilometer 118 mit ölhaltigem Straßenunterbau gerechnet werden muss. Der Bodenaustausch sei nach dem Unfall nur außerhalb der Fahrbahn erfolgt. Sollte es bei den Bauarbeiten dazu kommen, dass in diesem Bereich verunreinigter Boden vorgefunden wird, ist das weitere Vorgehen durch die Auflagen und den Hinweis unter A. IV. 3.3 dieses Beschlusses im erforderlichen Umfang geregelt.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Der planfestgestellte Ausbau der A 8 ist unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes vereinbar.

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG) Er hat den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (§ 1 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen, Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG). Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, wenn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Belangen des Naturschutzes steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und andere betroffene Rechtsgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1 eingehend beschrieben. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der vorliegenden Planung entgegenstehen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so planfestgestellt, wie es beantragt wurde. Andere technische Lösungen drängen sich nicht auf.

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen sowie
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur

und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden, oder nicht in erforderlichem Maß in angemessener Frist auszugleichen, oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden, oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348/357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.2.2010 geltenden Rechtslage). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 564) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Flächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf.

Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Dem Vorhaben stehen – auch unter Berücksichtigung dieser Belange - keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Wie bereits unter C. II. 2. dargestellt, hat die nach § 17 Satz 1 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 UVPG i.V.m. Nummer 14.3,14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 9.2T, Planteil 1-9, 9.3T(Maßnahmenblätter der landschaftspflegerischen Maßnahmen) und 9.4T (Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation)) verwiesen.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind ebenfalls in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 9.2T, 9.3T und 9.4T) dargestellt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und Arten, und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan dargestellten, und im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1) beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen ACEF 17, ACEF 69, A 71 und A 70, 72 ACEF sowie die Maßnahmen zum Waldausgleich nach dem Waldgesetz für Baden Württemberg (LWaldG) und bayerischen Waldgesetz (BayWaldG) W 73, W 74, W75 und W 76 kompensieren. Es werden diverse Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. Insbesondere erfolgt der Ausbau bestandsnah und orientiert sich überwiegend am bisherigen Straßenverlauf.

Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und der sich daraus ableitende Bedarf an Kompensationsmaßnahmen sind nur begrenzt berechenbar. Neben der flächigen Ermittlung der Eingriffe (quantitative Erfassung) wurde durch eine entsprechende verbal argumentative Beschreibung der qualitative Eingriff ermittelt, und daraus die Ziele für den Ausgleich bzw. Ersatz abgeleitet. Der Vorhabensträger hat die Eingriffsermittlung entsprechend der bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08. 2013 unter Beachtung der Vollzugshinweise zu dieser Verordnung für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte (WP) ist anhand der Biotopwertliste zur BayKompV erfolgt. Entsprechend einer im Rahmen des Verfahrens zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen und der Regierung von Schwaben getroffenen Absprache wurde das Punktesystem der bayerischen Kompensationsverordnung, die als Rechtsnorm des Freistaates Bayern nur auf die in Bayern gelegenen Teile des Vorhabens anwendbar ist, als allgemeiner Grundsatz zur Ermittlung der Ausgleichsflächen (vgl. § 15 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG) entsprechend auf die in Baden-Württemberg liegenden Flächen angewendet, um für das gesamte Vorhaben eine einheitliche und in sich stimmige Ermittlung zum Umfang der Ausgleichsmaßnahmen abzusichern.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf

für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt.
Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Konflikte und die zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in Unterlage 9.4T (tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) dargestellt. Nach den Berechnungen des Büros LARS Consult, die nachvollziehbar und in sich schlüssig sind, ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 1.990.406 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden mit 1.991.524 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der bayerischen Kompensationsverordnung ist daher gegeben. Auf agrarstrukturelle Belange wurde ausreichend Rücksicht genommen. Insbesondere beansprucht der Vorhabensträger landwirtschaftlich besonders geeignete Böden nur im unbedingt erforderlichen Umfang.
Bezüglich der Betroffenheiten der Umwelt im Wirkungsbereich des Vorhabens durch den sechsstreifigen Ausbau der A 8, der getroffenen Maßnahmen zur Verminderung und der verbleibenden Auswirkungen wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, dort Punkt C. II. 2.5, verwiesen.
Das Ausgleichskonzept wurde von der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben geprüft und für angemessen und sachgerecht gehalten.
Das Regierungspräsidium Tübingen hat geltend gemacht, dass wegen kleinflächiger Anlage der Ausgleichsflächen in Baden-Württemberg nicht sichergestellt sei, dass der Eingriff in das Schutzgut Boden vollumfänglich ausgeglichen sei. Es hat daher gefordert, zusätzlich noch eine Ausgleichszahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG festzusetzen. Da die Ausgleichsflächen dem Grunde nach ausreichend sind, aber wegen ihrer vereinzelten Lage nach Ansicht der Fachbehörden nicht geeignet sind, den Ausgleich oder Ersatz in vollem Umfang zu ermöglichen, liegen die Voraussetzungen dieser Vorschrift vor. Bei den freihändig zu erwerbenden Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die lediglich in begrenztem Umfang und nicht in jeder Lage zu erwerben sind, lagen nach Ansicht der Fachbehörden aus fachlicher Sicht nicht nach durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auszugleichende Defizite des Ausgleichskonzeptes vor. Die von der Autobahndirektion zugesagte Ersatzzahlung in Höhe von 290.000 €, die entsprechend den fachlichen Grundsätzen des Landes Baden-Württemberg für den Ausgleich von Eingriffen in das Schutzgut Boden ermittelt wurde, war damit gem. § 15 Abs. 6 BNatSchG neben den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen.

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind alle naturschutzrechtlich erforderlichen Entscheidungen erfasst. Dies gilt auch für die Zulassung der Überbauung oder Beseitigung von im landschaftspflegerischen Begleitplans enthaltenen gesetzlich geschützten Biotopen und für die Beseitigung von Pflanzenbeständen. Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 33 Abs. 3 LNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG sind aus den vorstehend genannten Gründen des überwiegenden Gemeinwohls und mangels vorzugswürdiger Alternativen gegeben. Mit der Auflage unter A V. 4. werden die gesetzlichen Anforderungen des § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG erfüllt. Der Auflage A. V. 5. liegt § 17 Abs. 6 BNatSchG zu Grunde.

7.2 Habitatschutz

In der Umgebung des Vorhabens liegen die Natura- 2000 Gebiete DE 7428 -301 „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt" und DE 7527-371 „Leipheimer Moos" in Bayern und DE 7527-341 „Donaumoos" in Baden Württemberg, sowie die Vogelschutzgebiete "Donauried" (DE 7527-441) in Baden Württemberg und „Donauauen" (DE 7428-471) in Bayern. Für diese kann aufgrund einer Verträglichkeitsabschätzung (FFH-Vorprüfung, siehe Unterlagen 19.1.1, 19.4.2 dort Seite 245 und 19.6.1) ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führt. Auf das Ergebnis der FFH Vorprüfung unter C II. 3. wird verwiesen.

7.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für die vorliegende Straßenbaumaßnahme kein rechtliches Hindernis dar.

7.3.1 Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind bundesrechtlich in § 44 Abs. 1 BNatSchG geregelt. Die geschützten Arten werden in § 7 BNatSchG definiert.
Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten, oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- europäische Vogelarten; hierzu gehören alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der V-RL (79/409 EWG),

Nach Art. 1 der V-RL gehören sämtliche wildlebenden Vogelarten, die im Gebiet der Mitgliedstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.
Die streng geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- Arten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.
Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen, oder zu zerstören.
Die besonders geschützten wildlebenden Pflanzenarten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

7.3.2 Anforderungen an die Prüfung des Vorliegens von Verbotstatbeständen

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2-5. Sind in Anhang IV a der RL 92/43 EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für die Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b der RL 92/43 EWG aufgeführten Arten gelten § 44 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BNatSchG entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der RL 92/43 EWG aufgeführt und keine europäische Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses unter Ziff. 7.3.4. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die der Prüfung der Zugriffsverbote zu Grunde gelegt wurden.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können im Einzelfall von den Verboten des §44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Ausnahmen zugelassen werden, sofern zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Der Erhaltungszustand der Populationen einer Art darf sich nicht verschlechtern. Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL enthält weitergehende Anforderungen für die Arten des Anhangs IV der FFH-R, die zu beachten sind (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Art. 16 Abs. 1 S. 1 der FFH-RL fordert für die Arten des Anhangs IV, dass diese trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Die Zulassung einer Ausnahme ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offensteht, soweit ein Eingriff einen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt, und nicht aufgrund der Sonderregelungen nach § 44 Abs. 4 und 5 BNatSchG zulässig ist.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Aufwand, der keine zusätzliche Kenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, Juris, RdNr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris, RdNr. 31). Der Prüfung brauchen die diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die ein Verbotstatbestand mit hinreichender Sicherheit nicht eingreift (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP", vgl. Unterlage 19.1.3) und das im Rahmen der Untersuchung erstellte faunistische Gutachten entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)".

Die faunistische Untersuchung des Vorhabensträgers ist ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Neben der Bestandsaufnahme des Artinventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG haben können. Auf die Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung Unterlage 19.1.3 und den faunistischen Beitrag Unterlage 19.5 wird verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen bzw. funktionserhaltende Maßnahmen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im landschaftspflegerischen Begleitplan, enthalten sind.

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG greifen. Nicht überprüft wurden Arten, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihre Brutgebiete dort anzutreffen sind, oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe, wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße, oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen, nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit ausgegangen werden müsste, ist gegebenenfalls zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Kompensations- und funktionserhaltenden Maßnahmen den Anforderungen des Naturschutzgesetzes wie auch den artenschutzrechtlichen Bestimmungen genügen. Die im Untersuchungsraum vorhandenen Tier- und Pflanzenarten wurden methodisch ordnungsgemäß erfasst. Entsprechend den von der Rechtsprechung gestellten Anforderungen, die oben dargestellt sind, wurde auf dieser Grundlage überprüft, ob für die vorhandenen Arten ein Verstoß gegen die Verbote nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG vorliegt. Das ist unter Berücksichtigung der in den Unterlagen 9.2T und 9.3T (Maßnahmenplan und Maßnahmenblätter) sowie 19.1.1T (Landschaftspflegerischer Begleitplan) vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) nicht der Fall. Die in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen dienen der Optimierung und Überwachung der im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu treffenden Maßnahmen. Die Maßnahmen wurden oben unter C II. 2.5 zusammenfassend dargestellt.

Im Folgenden wird erläutert, wie die Arten betroffen sind, bei denen dies genauer zu untersuchen war.

7.3.3 Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

Im Untersuchungsgebiet des planfestgestellten Vorhabens sind folgende Arten des Anhangs IV der FFH-RL nachgewiesen bzw. ist deren Vorkommen potentiell möglich:

Säugetiere:

Braunes Langohr
Brandtfledermaus
Breitflügelfledermaus
Fransenfledermaus
Großer Abendsegler
Großes Mausohr
Kleine Bartfledermaus
Kleiner Abendsegler
Wasserfledermaus
Rauhautfledermaus
Zwergfledermaus
Biber
Haselmaus

Reptilien:

Zauneidechse
Schlingnatter

Amphibien

Gelbbauchunke
Kammmolch
Kleiner Wasserfrosch
Kreuzkröte

Tagfalter

Wald-Wiesenvögelchen

Darüber hinaus sind folgende europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL im Untersuchungsraum nachgewiesen oder können potentiell vorkommen:

Baumfalke	Baumpieper
Berglaubsänger	Birkenzeisig
Bluthänfling	Braunkehlchen

Dorngrasmücke	Eisvogel
Erlenzeisig	Feldlerche
Feldschwirl	Feldsperling
Gartenrotschwanz	Gelbspötter
Goldammer	Grauammer
Graugans	Graureiher
Grauspecht	Großer Brachvogel
Grünspecht	Habicht
Halsbandschnäpper	Hohltaube
Kanadagans	Kiebitz
Klappergrasmücke	Kleinspecht
Kolkrabe	Kuckuck
Mauersegler	Mäusebussard
Mehlschwalbe	Mittelspecht
Nachtigall	Neuntöter
Pirol	Raubwürger
Rauchschwalbe	Rebhuhn
Rohrweihe	Rotmilan
Schleiereule	Schwarzmilan
Schwarzspecht	Sperber
Teichhuhn	Trauerschnäpper
Turmfalke	Uferschwalbe
Wachtel	Waldkauz
Waldohreule	Wanderfalke
Weißstorch	Wendehals
Wespenbussard	Wiesenschafstelze

Das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH–Richtlinie kann im Hinblick darauf ausgeschlossen werden, dass im Planfeststellungsbereich weder geeignete Lebensräume vorhanden sind, noch solche Arten dort natürlicherweise beheimatet sind. Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Fachbeitrag zur saP (Unterlage 19.1.3) und die Faunistische Untersuchung (Unterlage 19.5) verwiesen. Der Fachbeitrag wurde entsprechend den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ erstellt. Die darin vom Fachgutachter dokumentierten Ermitt-

lungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine Zweifel. Zu einzelnen Arten ist noch festzustellen:

Haselmaus:

Nördlich der A 8 wurden vereinzelt Vorkommen der Haselmaus beobachtet. Auch entlang der Donau wurde diese Art nachgewiesen. Im Nahbereich der Autobahn, der durch den Straßenbau betroffen ist, ist wegen der Lärmempfindlichkeit der Haselmaus nicht mit Vorkommen zu rechnen. Dort wurde bei der Begehung auch keine als Lebensraum geeignete Vegetation gefunden. Dennoch wurde als Auflage festgesetzt, dass die temporär genutzten Arbeitsflächen vor der Inanspruchnahme begangen werden, um sicherzustellen, dass es durch die Baustelle nicht zu Verlusten kommt (V5). Bei Beachtung dieser Vorsichtsmaßnahme kann ausgeschlossen werden, dass es zu Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art, zu Verlusten von Einzelexemplaren oder Störungen einer lokalen Population kommt. Es kann damit für die Haselmaus ausgeschlossen werden, dass bei Verwirklichung der Maßnahme gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1-3 BNatSchG verstoßen wird.

Fledermäuse:

Im Rahmen der Bestandserfassung bezüglich der Fledermäuse wurden drei Begehungen durchgeführt, bei denen unter anderem für die verschiedenen Fledermausarten relevante Strukturen mit einem Detektor abgelaufen, und die erfassten Tiere aufgenommen wurden. Darüber hinaus wurden Horchboxen an bisher nicht untersuchten möglichen Querungspunkten der A 8 aufgestellt. Ergänzend zu dieser bodennahen Erfassung wurden an fünf Nächten auch Horchboxen über trassennahen Bäumen angebracht.

Dabei wurde festgestellt, dass im Umfeld des Vorhabens folgende Arten vorkommen:

Braunes Langohr
Brandtfledermaus
Breitflügelfledermaus
Fransenfledermaus
Großer Abendsegler
Großes Mausohr
Kleine Bartfledermaus
Kleiner Abendsegler
Wasserfledermaus
Rauhautfledermaus
Zwergfledermaus

Um eine Beeinträchtigung der nachgewiesenen Fledermausarten durch Bau und Betrieb der ausgebauten A 8 zu vermeiden, wurde durch die Vermeidungsmaßnahmen V1 bis V4 festgesetzt, dass

- zwischen Ende März und Ende Oktober die Bauarbeiten im Bereich von Unter- bzw. Überführungen nur bei Helligkeit durchgeführt werden. Auf eine nächtliche Beleuchtung der Bauwerke ist zu verzichten (V1).
- bestehende Hecken- und Gehölzstrukturen, die Leitstruktur oder Nahrungshabitat für Fledermäuse sein könnten, zu versetzen sind (V2).
- Höhlenbäume im Oktober unter Aufsicht einer Umweltbaubegleitung zu roden sind, um zu verhindern, dass baumhöhlennutzende Fledermäuse gestört werden. Baumhöhlen sind zu verschließen, um eine Besiedelung zu verhindern. Die Maßnahmen sind in enger fachlicher Abstimmung mit der Koordinationsstelle für den Fledermausschutz in Südbayern durchzuführen (V3).
- im Bereich der Rodungsflächen nach dem Straßenbau ein geschlossener Waldrand aufzubauen ist. Während der Entwicklungszeit ist entlang des Waldrandes eine Leitwand zu errichten, die den Kollisionsschutz für Fledermäuse ergänzt (V4).
- Ferner ist als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme vorgesehen, beidseitig der A 8 20 Fledermauskästen in den Waldgebieten „Großer Gehr" und „Großer Forst" auszubringen (CEF1).

Bei Durchführung dieser Maßnahmen kann ausgeschlossen werden, dass für die nachgewiesenen Fledermausarten einer der in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG genannten Verbotstatbestände eingreift. Im Einzelnen wird auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung in Unterlage 19.1.3 verwiesen.

Reptilien

Im Untersuchungsraum des Vorhabens wurden Vorkommen der Zauneidechse und der Schlingnatter nachgewiesen. Die Schlingnatter konnte allerdings bei den Begehungen im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen nicht mehr nachgewiesen werden. Es lässt sich aber nicht ausschließen, dass vereinzelte Exemplare im Untersuchungsraum vorkommen. Da die Schlingnatter nicht störempfindlich ist und durch den Bau des Vorhabens Störungen vergleichbar mit dem in diesem Bereich vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieb entstehen, sowie die Wanderwege der Schlingnatter durch den Ausbau nicht über das vorhandene Maß hinaus beeinträchtigt werden, ist nicht davon auszugehen, dass ein eventuell vorhandenes Vorkommen durch den Ausbau beeinträchtigt wird. Schutzmaßnahmen sind insoweit nicht vorgesehen und erforderlich.

Die Zauneidechse konnte im Bereich des Naturdenkmals „Hagener Tal" im Nordwesten des Untersuchungsgebietes mit einem Einzelnachweis nachgewiesen werden. Im direk-

ten Umfeld des Planungsgebietes finden sich nur wenige potentiell geeignete Lebensräume. Um zu vermeiden, dass während der Bauarbeiten baubedingte Lebensräume temporär besiedelt werden und es zur Zerstörung von Lebensstätten bzw. Tötung von im Bereich der Baustelle neu siedelnden Exemplaren kommt, wurde als Vermeidungsmaßnahme V 6 festgesetzt, dass während der Bauphase im Aktivitätszeitraum der heimischen Reptilien eine Umweltbaubegleitung vorzusehen ist, um eine Besiedelung temporärer baubedingter Lebensräume zu erkennen. Gegebenenfalls sind entsprechende Maßnahmen in Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde umzusetzen, um diese zu verhindern und vorhandene Exemplare umzusiedeln.
Bei Durchführung dieser Maßnahmen kann ausgeschlossen werden, dass für die nachgewiesenen Zauneidechsen und einen eventuell vorhandenen Bestand der Schlingnatter einer der in § 44 Abs. 1 Nm. 1 bis 3 BNatSchG genannten Verbotstatbestände eingreift. Im Einzelnen wird auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung in Unterlage 19.1.3 verwiesen.

Amphibien

Es besteht die Möglichkeit, dass im Umfeld des Vorhabens der Kammmolch, die Gelbbauchunke sowie der Kleine Wasserfrosch und die Kreuzkröte vorkommen. Für diese Arten sind im Untersuchungsraum zumindest während des Baubetriebes geeignete Lebensräume vorhanden. Vorkommen aller Arten konnten bei den Begehungen zur Erfassung des Bestandes im Vorfeld der Maßnahme nicht mehr festgestellt werden.
Bei der Gelbbauchunke konnten im Untersuchungsgebiet keine Exemplare erfasst werden. Es stehen aber potentiell geeignete Lebensräume zur Verfügung. Insbesondere im Bereich des Baubetriebes können diese auch neu entstehen und besiedelt werden.
Gleiches gilt für die Kreuzkröte, die dabei aber bezüglich des Lebensraumes höhere Ansprüche hat als die Gelbbauchunke, sodass ein Vorkommen im Bereich des Vorhabens unwahrscheinlicher ist.
Daher war es für diese Arten erforderlich, durch die Vermeidungsmaßnahme V 7 sicherzustellen, dass bei Beginn der Bauarbeiten innerhalb der Aktivitätszeit von Anfang März bis Ende Juli die vorkommenden Amphibienarten und deren potentielle Lebensräume im Straßenrandbereich innerhalb der Waldflächen „Großer Gehr" und „Großer Forst" durch eine Umweltbaubegleitung kontrolliert werden. Sollten dabei Exemplare gefunden werden, sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde geeignete Maßnahmen durchzuführen.
Der Kammmolch konnte bei den Untersuchungen ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Allerdings sind im Umfeld des Untersuchungsraums Vorkommen bekannt. Es liegt ein potenziell geeigneter Lebensraum vor, in dem jedoch keine Besiedelung nachgewiesen

werden konnte. Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Lebensstätten und Population sind wegen der fehlenden Nachweise nicht erforderlich.
Der kleine Wasserfrosch konnte im Bereich des Vorhabens nicht nachgewiesen werden. Da beim Bau nicht in Gewässer eingegriffen wird, die der einzige potentielle Lebensraum des kleinen Wasserfrosches sind, ist auch ohne Vermeidungsmaßnahmen nicht davon auszugehen, dass es zu Beeinträchtigungen einzelner Exemplare oder des Lebensraumes kommt.
Bei Durchführung der vorgesehenen Maßnahme kann ausgeschlossen werden, dass für die möglicherweise vorhandenen Amphibienarten einer der in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG genannten Verbotstatbestände eingreift. Im Einzelnen wird auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung in Unterlage 19.1.3 verwiesen.

Tagfalter

Das Wald-Wiesenvögelchen wurde bei der Aufnahme der vorkommenden Arten im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen. Da es jedoch Hinweise gibt, dass es in der näheren Umgebung des Vorhabens vorkommt, wurde untersucht, inwieweit ein mögliches Vorkommen durch den Ausbau der Straße beeinträchtigt werden kann. Da der Lebensraum des Falters durch die Bauarbeiten nicht betroffen wird, sich die Verschiebung des Belastungsbandes voraussichtlich nur in geringem Ausmaß auf Lebensstätten der Art auswirkt, sowie kein erhöhtes Tötungsrisiko besteht, erscheint es ausgeschlossen, dass für die möglicherweise vorhandenen Bestände einer der in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG genannten Verbotstatbestände eingreift. Im Einzelnen wird auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung in Unterlage 19.1.3 verwiesen.

Europäische Vogelarten

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens konnten im Zuge der Erfassung der betroffenen Arten 39 Vogelarten festgestellt werden, von denen 34 im Untersuchungsgebiet brüten. Ein Großteil der nachgewiesenen Vogelarten brütet in den Waldstücken „Großer Gehr" und „Großer Forst". Spechte wurden nur im „Großen Forst" nachgewiesen. Grün- und Schwarzspecht jedoch nur in sehr kleiner Anzahl. Da der Schwarzspecht sehr große Reviere besitzt, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob er nur Gast ist oder auch im Waldgebiet brütet. An den wenigen im Untersuchungsgebiet stehenden Tothölzern konnten keine Spuren des Schwarzspechts gefunden werden. Beobachtet wurde der Schwarzspecht nur einmal beim Durchflug im Waldrandbereich. Der Buntspecht wurde im nördlichen Waldteil des „Großen Forstes" nachgewiesen. Im südlichen Teil konnte die Art immerhin noch drei Mal verhört werden. Gleiches gilt für den Waldlaubsänger. Dieser ist allerdings im „Großen Forst" sehr zahlreich vertreten. So konnten im südlichen Waldteil des „Großen Forstes" bei einer Begehung im Jahr 2013 mindestens zehn singende Männ-

chen beobachtet werden. Im „Großen Gehr" wurden Sumpfmeise und Kernbeißer beobachtet. Der Nachweis des Trauerschnäppers beschränkt sich auf Einzelbeobachtungen im „Großen Forst". Der Grauschnäpper konnte im Gegensatz zu früheren Studien bei den Begehungen im Zuge der Untersuchungen nicht mehr nachgewiesen werden. Am Waldrand konnten Girlitz und Goldammer festgestellt werden. Zahlreich vorkommende Arten, die in beiden großen Waldstücken mehrfach nachgewiesen wurden, sind Meisenarten, Amsel und Buchfink.

Offenlandbrüter

In den Freilandgebieten konnte eine hohe Dichte an Offenlandbrüdern festgestellt werden (57 Reviere der Feldlerche und 8 Reviere der Wiesenschafstelze, daneben Wachtel, Großer Brachvogel und Rebhuhn). Allerdings hat diese bei Feldlerche und Wiesenschafstelze gegenüber früheren Untersuchungen stark abgenommen (bei früheren Untersuchungen im Jahr 2009 konnten 99 Reviere der Feldlerchen und 41 Reviere der Wiesenschafstelze bestätigt werden). Dominierend ist hier der Bestand der Feldlerche, die an manchen Stellen näher als 100 m an der Autobahn revieranzeigendes Verhalten zeigte. Die Bewertung für diese Arten erfolgte anhand der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Wiesenschafstelze zählt danach zu den Brutvögeln mit einer untergeordneten Lärmempfindlichkeit und einer Effektdistanz von 100 m. Da das Gebiet entlang der Trasse durch die vorhandene A 8 bereits erheblich vorbelastet ist, ist nur mit einer Verschiebung der Beeinträchtigungsgrenze um die Breite des Ausbaus zu rechnen. Dies gilt auch für die Feldlerche, die lediglich hinsichtlich der zu berücksichtigenden Abstände anders zu bewerten ist. Bei ihr ist davon auszugehen, dass in einem Abstand von 100 m zur Straße 100 % der Lebensräume verloren gehen, bis zu 300 m Abstand wird noch ein von einem Verlust von 50 % der dort vorhandenen Exemplare ausgegangen und bis 500 m Abstand ist davon auszugehen, dass etwa 20 % der vorhandenen Reviere verloren gehen. Bei Zugrundelegung dieser Zahlen ist davon auszugehen, dass für die Feldlerche nach dem Ausbau der Straße ein Bestandsrückgang um drei Reviere auszugleichen ist. Für die Wiesenschafstelze wurde rechnerisch ein Verlust von 0,05 Brutrevieren ermittelt. Aufgrund dieser geringfügigen Beeinträchtigung ist davon auszugehen, dass der Bestand durch den Ausbau der Straße tatsächlich nicht beeinträchtigt wird. Auch für den ebenfalls im Einwirkungsbereich der Trasse nachgewiesenen Kiebitz ist nicht von einer Beeinträchtigung auszugehen. Die Nachweise liegen außerhalb der für diese Art genannten ermittelten Effektdistanz. Daher ist nicht davon auszugehen, dass der Lebensraum des Kiebitzes im Zuge des Straßenausbaus beeinträchtigt wird.

Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen

- V2 (Versetzung von bestehenden Hecken bzw. Neuanpflanzung von Gehölzstrukturen entlang der A 8 als Fledermausleitstruktur/Nahrungshabitat und zur Störungsminimierung für vorkommende Frei- und Offenlandbrüter) und
- V8 (Einrichtung des Baufeldes sowie Rodungsarbeiten außerhalb der allgemeinen Brutzeit der heimischen Avifauna (März bis Ende September) zu beginnen und abzuschließen)

reichen aus, damit Störungen von brütenden Exemplaren der Wiesenschafstelze und Feldlerche, Wachtel, Großem Brachvogel und Rebhuhn und die Tötung von Jungtieren nicht auftreten. Für die Feldlerche ist es zusätzlich erforderlich, als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 15.000 m ² Bruthabitat zu schaffen, um den durch den Ausbau bedingten Verlust von drei Brutrevieren zu kompensieren. Diese Maßnahme wurde als Maßnahme CEF 2 in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen und planfestgestellt. Für die übrigen Vogelarten ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen V2 und V8 (s. o.) sowie der Vermeidungsmaßnahme

- V 9 (Anpflanzung von flächenhaften Gehölzen entlang der Autobahn als Lebensraumausgleich für diverse Freibrüter (Umfang der Neuanpflanzung mindestens flächengleich zu notwendigen Rodungen)),

sichergestellt, dass es durch Bau und Betrieb der Straße nicht zu Beeinträchtigungen kommt.

Andere Arten

Auch für alle anderen, hier nicht gesondert aufgeführten Vogelarten lässt sich durch die oben aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen V2, V8 und V9 ausschließen, dass Exemplare getötet, während der Aufzuchtzeit gestört und Brut oder Aufzugsstätten zerstört werden. Damit können unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen die Beeinträchtigungen durch Bau und Betrieb der A 8 ausgeglichen werden.

7.3.4 Arten die ausschließlich national geschützt sind

Unter Berücksichtigung der in Ziffer 5.3 des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1T) vorgesehenen Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen nach § 15 Abs. 1 BNatSchG kann eine Beeinträchtigung der national geschützten Arten, die im Untersuchungsraum vorgefunden wurden (u. a. Waldeidechse, Erdkröte, Waldameisen, Laufkäfer, Wildschwein und Reh) ausgeschlossen werden. Durch die festgesetzten Maßnahmen ist sichergestellt, dass betroffene Völker der Waldameise fachgerecht umgesiedelt werden. Durch Errichtung eines Wildschutzzaunes und eines Amphibienschutzzaunes auf der gesamten Trassenlänge wird verhindert, dass auf die Fahrbahn laufende

Exemplare durch Verkehr getötet werden. Die vorgefundenen nicht europarechtlich geschützten Wildtiere werden daher im erforderlichen Ausmaß vor den Auswirkungen des Straßenbaus geschützt.

7.3.5 Zusammenfassende Bewertung

Aufgrund der im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplans enthaltenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), der funktionserhaltenden Maßnahmen zum Artenschutz und der angeordneten Auflagen sind für keine der oben genannten und auch im Fachbeitrag Artenschutz enthaltenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL oder der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der V-RL die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt wird, erfolgte unter Berücksichtigung der vorgesehenen funktionserhaltenden Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde darauf geachtet, dass die ökologische Funktionalität der von der Baumaßnahme betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Das planfestgestellte Vorhaben ist damit auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes die sinnvollste Lösung, um dem Verkehrsbedürfnis im Sinne des § 3 Abs.1 S.2 FStrG zu genügen.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Die Maßnahme beansprucht Grundeigentum, das bisher vor allem als landwirtschaftliche Ackerfläche und Grünland genutzt wird. Landwirtschaftlich genutzte Flächen in einem Umfang von 35,79 ha werden dauerhaft beansprucht (davon 4,40 ha versiegelt und 31,39 ha überbaut bzw. überschüttet. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1T und 10.2T) verwiesen. Diese Inanspruchnahme beeinträchtigt zwar Belange der Landwirtschaft in erheblichem Umfang. Die Beeinträchtigungen sind aber nicht so erheblich, dass eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum zu erwarten ist. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Der bestandsnahe Ausbau ermöglicht es, die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Eine weniger flächenbeanspruchende Lösung bei gleicher Verkehrswirksamkeit ist nur hinsichtlich des Lärmschutzes im Bereich von Elchingen

denkbar. Wie bereits oben unter C. III. 5. dargestellt, überwiegen hier die anderen betroffenen öffentlichen Belange gegenüber dem Erhalt der Nutzung der in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen.

Dabei wird nicht verkannt, dass ein landwirtschaftlicher Betrieb vom Vorhaben massiv betroffen ist. Die Planfeststellungsbehörde hat den Aspekt der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft des angesprochenen landwirtschaftlichen Betriebs auch bei der Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft bei der Abwägung berücksichtigt. Da lediglich Pachtflächen des Betriebes in Anspruch genommen werden, die zudem im Eigentum der öffentlichen Hand stehen und daher gegenüber im Privateigentum stehenden Flächen vorrangig für öffentliche Zwecke heranzuziehen sind, führen die vom Inhaber des landwirtschaftlichen Betriebs erhobenen Einwände nicht dazu, dass die Flächen nicht für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden können. Der Belang der Landwirtschaft muss hier hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurücktreten. Im Rahmen der Abwägung war dabei insbesondere zu berücksichtigen, dass der Betrieb die Flächen lediglich angepachtet hat, und daher nur für beschränkte Zeit über eine rechtliche Sicherung der Flächen verfügt. Die Belange eines nur obligatorisch Berechtigten sind daher nicht mit dem gleichen Gewicht in die Abwägung einzustellen, wie das private Eigentum an den Flächen. Der Betrieb kann nicht rechtlich gesichert davon ausgehen, dass ihm diese Flächen über die vereinbarte Laufzeit der Pachtverträge hinaus zur Verfügung stehen, und vom jeweiligen Eigentümer nicht für andere Zwecke verwendet werden. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens betroffen. So ist es unvermeidlich, dass Flächen verkleinert werden, und während der Bauzeit und nach Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens über längere Verbindungswege, zum Teil mit geringfügigen Umwegen, erreichbar sind. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so gering wie möglich gehalten und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Verbleibende Nachteile bei der weiteren Bewirtschaftung, wie unter wesentlich erschwerten Bedingungen bewirtschaftbare Grundstücke, können durch Entschädigung ausgeglichen werden. Insgesamt gesehen ist die Erschließung der Fluren auch nach dem Bau des planfestgestellten Vorhabens im erforderlichen Umfang gewährleistet.

8.2 Forstwirtschaft

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird im Bereich des „Großen Forst" und des „Großen Gehr " Wald in einem Flächenumfang von etwa 4,42 ha dauerhaft in Anspruch genommen (davon 0,64 ha durch Versiegelung und 3,78 ha durch Überbauung). Davon liegen 3,73 ha in Baden Württemberg und 0,69 ha in Bayern. In Bayern ist die Erteilung einer Rodungserlaubnis gem. Art. 9 Abs. 8 Satz BayWaldG entbehrlich, da der Ausbau der A 8 mit Planfeststellungsbeschluss genehmigt wird. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis gem. § 9 Abs. 2, 3 WaldGBW für die in Baden Württemberg liegenden Waldflächen liegen vor. Bei der Entscheidung über die Umwandlung einer Waldfläche in eine andere Nutzung sind die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen 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 im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist. Im vorliegenden Fall überwiegt bei der Ermessensausübung unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Wiederaufforstung im landschaftspflegerischen Begleitplan das Interesse der Allgemeinheit am Ausbau der A 8 als leistungsfähiger Verkehrsachse das Interesse an der Erhaltung der ohnehin durch den Straßenverkehr schon erheblich vorbelasteten autobahnnahen Waldflächen. Die Nachteile, die durch das Fällen des Waldes entstehen, werden durch die Aufforstung geeigneter Grundstücke aufgewogen.

Durch den Aufbau des Waldrandes im Bereich der Autobahn, der insbesondere auch die derzeit nicht mit Wald bestandene Flächen bei der Ermittlung der Fläche berücksichtigt hat, werden die Eingriffe in die Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes weitgehend ausgeglichen. Die Festsetzung einer Walderhaltungsabgabe nach § 9 Abs. 4 LWaldG war daher nicht erforderlich. Als Ausgleich werden 4,69 ha wieder aufgeforstet, von denen 3,26 ha in Baden Württemberg liegen und 1,43 ha in Bayern. Dies übersteigt die Inanspruchnahme von Waldflächen um ca. 0,27 ha. Eine detaillierte Auflistung ist der Waldflächenbilanz in Kapitel 7 der Unterlage 19.1.1 (ab S. 157) zu entnehmen. Die Aufforstungsmaßnahmen sind als Maßnahmen Nummer 48 W, 73 W, 74W, 75W und 76W Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Neben der dauerhaften Rodung von Waldflächen durch „Versiegelung" und „Überbauung" werden im Bereich der geplanten Arbeitsstreifen auch Waldflächen mit einer Größe von 2,07 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Diese Waldbestände müssen in gleicher Art und Güte wiederhergestellt werden. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht deswegen mit den Maßnahmen 18 V,

19 V, 24 V, 41 V und 45 V den Aufbau eines gestuften Waldmantels vor. Damit wird Wald gleicher Art und Güte in einem Flächenumfang von 2,55 ha (vgl. Kap. 7.4 der Unterlage 19.1.1T ab. S. 159) wieder hergestellt. Nach Abschluss der Entwicklungszeit für die neu angepflanzten Waldflächen und -ränder bestehen daher auch im Bereich der Waldränder keine Gefahren durch erhöhten Windbruch und andere Beeinträchtigungen, die bei einer nicht fachgerechten Wiederherstellung der Waldränder verbleiben würden.

8.3 Jagd

Die Baumaßnahme ist auch mit den öffentlichen Belangen der Jagd vereinbar. Der Ausbau der A 8 verkleinert die für die Jagdausübung nutzbaren Flächen. Da durch den Ausbau der A 8 nur durch die bestehende A 8 erheblich vorbelastete Bereiche betroffen sind, sind für den Wildbestand keine neu hinzukommenden Barrierewirkungen zu befürchten. Der belastete Bereich wird nur geringfügig verschoben. Um Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und Wildunfälle zu vermeiden, ist im gesamten ausgebauten Bereich der Bau eines Wildschutzzaunes vorgesehen. Damit können entstehende geringfügige Neubeeinträchtigungen kompensiert werden. Der vom Landesjagdverband Bayern e. V. geforderte Bau von Grünbrücken konnte hingegen wegen der bestehenden Vorbelastung durch den Bestand der A 8 nicht vorgesehen werden. Im Bereich der Feldwegeunterführungen bestehen ausreichende Querungsmöglichkeiten für das Wild.
Soweit die Jagdgenossenschaft Thalfingen für die Minderung der Jagdflächen durch den Ausbau und Ertragsminderungen Ersatz gefordert hat, konnte hierüber im Planfeststellungsverfahren nicht entschieden werden. Diese Fragen sind in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären. Die Entschädigung erfolgt gegebenenfalls grundsätzlich in Geld nach den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen herausgegebenen „Hinweisen zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken" vom 07.06.2001 (VkBl. 2002, 53 ff.)

8.4 Fischereiwesen

Belange der Fischerei stehen dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen. Im Bereich des Vorhabens befinden sich überwiegend Sickerquellen. Ein Quellabfluss entsteht lediglich am Südabhang der Alb. Eine Fließquelle (der Stipfbrunnen) befindet sich südwestlich von Göttingen im Gewann „Asang". Dieser Quellabfluss speist den Sulzbach. Es gibt drei kleine Stillgewässer im „Großen Gehrn" und bei Seligweiler. Drei weitere künstlich angelegte Tümpel befinden sich nördlich von Unterelchingen im Gewann „Untertalfeld". Ein Teil der Gewässer ist mit Fischen besetzt. Der Fischereibeauftragte des Bezirks Schwaben hat daher gefordert, während der Bauarbeiten darauf zu achten, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen bzw. Sedimente in die Gewässer gelangen.

Schäden, die der Fischerei entstehen, seien durch den Antragsteller zu ersetzen. Die Autobahndirektion Südbayern hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Arbeiten so organisiert werden, dass derartige Schäden weitgehend vermieden werden. Sie hat ferner Entschädigung für den Fall zugesagt, dass im Zuge der Bauarbeiten Schäden am Fischbestand entstehen. Ferner hat der Bezirk Schwaben gefordert, den Fischereiberechtigten Name, Anschrift u. Telefonnummer des verantwortlichen Betriebsbeauftragten schriftlich bekannt zu geben. Die Autobahndirektion Südbayern hat dies zugesagt. Dem Schutz der Interessen der Fischereiberechtigten dienen auch die in A. IV. 3. und A. VII. 2. festgesetzten Auflagen.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zuglassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes vor.

Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalschutz vom 24.07.2017 und des Landesamtes für Denkmalschutz Baden Württemberg im Regierungspräsidium Tübingen vom 27.07.2017 genannten Bodendenkmäler und Verdachtsflächen im Bereich des Plangebiets bzw. am Rand der Baumaßnahme haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes, nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Baumaßnahmen in der Stellungnahme der Landesämter für Denkmalschutz nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflage nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, § 75 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für die Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz und § 8 Abs. 1 Baden Württembergisches Denkmalschutzgesetz sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A. VII. 1. dieses Beschlusses) vorgesehenen Maßgaben.

Die angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle - soweit erforderlich - auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

9.2 Sonstige Belange

Die Auflage A.VII. 3. dienen der Sicherstellung Belange der Versorgungswirtschaft.
Die Auflage A.VII. 4. dient dem berechtigten Interesse von Straßenanliegern, dass während der Bauzeit und nach Beendigung der Baumaßnahme ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt, oder dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. § 8a FStrG i. V. m. § 15 LStrWG, Art. 17 BayStrWG).

9.3 Eingriffe in das Eigentum

Bei Planfeststellung des Vorhabens war zu berücksichtigen, dass den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten (Art. 14 GG) ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zukommt. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum müssen zwingend erforderlich sein, und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1 T Blätter 1-21, Unterlage 10.2 T) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme zu verwirklichen, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit wie möglich Rücksicht. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit, sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen

auch zumutbar. Insbesondere bewirkt das Vorhaben in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung. Eine solche wurde zwar in einem Fall fristgerecht geltend gemacht, hat sich jedoch nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt.
Das Ergebnis der Einzelprüfung ist im Zusammenhang mit der Behandlung der betreffenden Einwendungen dargestellt.
Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang des Grundeigentums im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass dieser Belang angesichts der überwiegenden öffentlichen Belange, die für die Planung sprechen, Vorrang hat.

IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Tekturen oder Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde, oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin, durch Zusagen oder durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Regierungspräsidium Tübingen

Das Regierungspräsidium Tübingen hat gefordert, die Feuerwehr Ulm frühzeitig zu informieren, um die Einsatzplanung stetig an den Baufortschritt anpassen zu können. Das hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt. Ferner hat das Regierungspräsidium Tübingen darauf hingewiesen, dass die Ausbaustrecke teilweise innerhalb von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten liegt, die deckungsgleich mit den Landschaftsschutzgebieten „Jungingen“ und „Donauried“ sind. Diese seien zu sichern. Aus dem Landschaftsschutzgebiet „Jungingen“ wird eine Fläche von 3,56 ha, aus dem Landschaftsschutzgebiet „Donau Ried“ werden 1,01 ha in Anspruch genommen.
Die betroffenen Flächen sind bereits durch den Bestand der A 8 erheblich vorbelastet. Daher liegt eine Gefährdung durch den Ausbau nicht vor. Die geforderte Überprüfung von Beeinträchtigungen der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe ist im Verfahren erfolgt. Hier haben sich bei einem Betrieb Probleme ergeben, die oben unter III. 8.1 behandelt sind.
Der Forderung, die Toilettengebäude der PWC Anlagen mittig zwischen den Lkw- und PKW-Stellplätzen vorzusehen, sowie die Zufahrt zu den PKW-Stellplätzen zu verlegen,

konnte nicht entsprochen werden. Eine Änderung hätte zu einem größeren Flächenverbrauch und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung landwirtschaftliche Belange geführt, die aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht hingenommen werden kann, da auch die vorliegende Planung funktioniert. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Belange des Betriebs und die Bedürfnisse der sozialen Kontrolle bei der Detailplanung zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Forderung, LKW-Stellflächen in Betonbauweise auszuführen und die Gehwege nach der Bk 3,2 RStO 12 auszubauen, hat der Vorhabensträger zugesagt, die Umsetzung im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen. Gleiches gilt für die Forderung, die Pumpanlage am RRB 11 begehbar zu planen und mit der für Wartung und Betrieb erforderlichen Ausrüstung auszustatten. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Ausführungsplanung mit der für die betriebliche Unterhaltung zuständigen Autobahnmeisterei Dornstadt abzustimmen. Auch der Forderung, sämtliche elektrischen Anlagen (WC-Anlagen, Pumpwerk und Regenrückhaltebecken) an das Fernwirksystem des Landes Baden-Württemberg anzubinden, wurde durch Zusage der Autobahndirektion Südbayern entsprochen, sich frühzeitig mit dem Regierungspräsidium Tübingen, Landesbetrieb für Straßentechnik in Stuttgart zur Abstimmung in Verbindung zu setzen. Das geforderte Verkehrssicherheitsaudit für die Ausführungsplanung wurde von der Autobahndirektion Südbayern zugesagt. Das Regierungsprädsidium Tübingen hat ferner darauf hingewiesen, dass für die Verwendung von Tunnelaushubmaterial im Bereich des Landes Baden Württemberg die dort geltende Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007 zu beachten sei. Dies wird durch Auflage A. IV. 3.3.1 des Beschlusses sichergestellt.

2. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg hat gefordert, eine ingenieurbiologische Betreuung während der Bauzeit zu stellen. Zum Schutz des Grundwassers seien während der Bauzeit vorsorgliche Regelungen vorzusehen. Der Schutz des Geotops Nr. 10.003 sei zu beachten. Dies hat die Antragstellerin zugesagt. Eine Beeinträchtigung des Geotops ist nicht zu befürchten, da es zu weit von der Trasse entfernt liegt. Durch eine Umweltbaubegleitung wird zudem sichergestellt, dass es nicht geschädigt wird.

3. Landratsamt Alb-Donau-Kreis

Das Landratsamt Alb Donaukreis hat geltend gemacht, dass die Kompensation 2,8 mal mehr landwirtschaftliche Fläche als die Baumaßnahme beanspruche. Darüber hinaus beanspruche das Vorhaben selbst Ackerland der Vorrangstufe I. und II. Diese Flächen seien

für die landwirtschaftliche Nutzung zu erhalten. Es sei fraglich, ob ein Ausgleich in diesem Umfang erforderlich sei. Die Kompensation auf der Gemarkung Langenau werde kritisch gesehen, da der Verlust von Gemüseanbauflächen zu einer Existenzgefährdung einzelner Landwirte führen könne. Zudem sei eine Vernässung in diesem Bereich zu befürchten. Die Lage der Ausgleichsflächen sei daher zu ändern. Die Kosten für die Pflege des extensiven Grünlandes auf den Ausgleichsflächen seien vom Verursacher beziehungsweise dessen Rechtsnachfolger zu tragen. Ferner hat das Landratsamt Alb-Donau-Kreis gefordert, ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurBG einzuleiten, um den vorhabensbedingten Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen. Es werde befürchtet, dass im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 72 ACEF Ackerflächen zerteilt würden. Auch komme es im Bereich dieser Maßnahme zum Verlust von Ackerflächen. Es sei zu befürchten, dass die umliegenden Ackerflächen wegen der Schließung der Drainagen und der Anlage wechselfeuchter Mulden vernässen. Die Ackerfläche südlich der Ausgleichsmaßnahme sei nach deren Herstellung isoliert. Darüber hinaus sei die Erschließung dieser Fläche unklar.

Die Kosten der Ausgleichsflächen einschließlich der Pflege sind nach den gesetzlichen Regelungen vom Eingriffsverursacher zu tragen. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Wie bereits oben unter C. IIII. 7.1 und 8.1 ausgeführt, beschränken sich die Inanspruchnahmen auf das erforderliche Maß der für das Ausbauvorhaben in ordnungsgemäßer Form erforderlichen Flächen. Die Ausgleichsflächen haben einen Umfang von 34,9 ha, von denen 30,16 ha für „Offenland" und 4,69 ha für „Wald" beansprucht werden. Die Nettoneuversiegelung auf Grund des Vorhabens liegt bei 20,63 ha. Hinzu kommen überschüttete Flächen mit einer Größe von 52,64 ha, die nicht versiegelt werden. Die Ausgleichsflächen haben daher nur eine Größe von etwa 50 % der für den Straßenbau beanspruchten Flächen, eine je nach Qualität der aufgewerteten Flächen durchaus üblicher Maßstab. Die Inanspruchnahme der Ausgleichsflächen erfolgte aufgrund der fachlichen Vorgaben des Naturschutzes entsprechend den Vorschriften der BayKompV. Nach diesen sind Aufwertungsmaßnahmen in für den Naturschutz bevorzugten Gebietskulissen anzulegen, die den jeweiligen Pflege- und Entwicklungszielen entsprechen. Die geplanten Ausgleichsflächen „Offenland" liegen alle innerhalb von SPA oder FFH-Gebieten. Es werden Flächen beansprucht, die im Eigentum öffentlicher Träger liegen. Diese sind nach den durch die Rechtsprechung konkretisierten verfassungsrechtlichen Vorgaben des Art. 14 GG vorrangig vor dem Eigentum Privater in Anspruch zu nehmen. Auch diese Frage wurde bereits oben unter C. III. 8.1 behandelt. Die beanspruchten Flächen besitzen ein hohes Aufwertungspotential, so dass weniger Fläche beansprucht wird, als wenn naturschutzfachlich höherwertige Flächen umgewandelt werden. Alle beanspruchten Ausgleichsflächen liegen in einem Bereich, der landwirtschaftlich nicht so hochwertig

ist wie der Bereich der Hochterrasse der Alb, auf dem die durch den Ausbau der Autobahn technisch bedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen liegen. Die Herstellung von vernässten Flächen ist wesentlicher Bestandteil des Ausgleichskonzeptes und daher nicht zu vermeiden. Sie führen allerdings ebenso wenig wie die geplante Anlage von feuchten Geländemulden zu einer Vernässung der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen. Im Rahmen des Ausbaus werden die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch geeignete Maßnahmen wie zum Beispiel das Anlegen von Abfanggräben gesichert. Die im Rahmen des Ausgleichskonzepts geplanten Mulden sind wechselfeucht. Es sammelt sich zunächst Niederschlagswasser, das dann über einen längeren Zeitraum über die belebte Bodenzone versickern kann. Negative Auswirkungungen auf den Grundwasserhaushalt sind daher nicht zu befürchten. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die geplanten Maßnahmen und deren fachlich korrekte Ausführung im Zuge der Baumaßnahme mit dem Landratsamt Alb-Donau-Kreis als untere Naturschutzbehörde abzustimmen, soweit sie in dessen Zuständigkeitsbereich liegen, und die fachlich korrekte Ausführung im Zuge der Umweltbaubegleitung zu überwachen. Über die Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG war im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu entscheiden. Dieses ist vielmehr vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bei der jeweils für die Anordnung des Verfahrens zuständigen Behörde zu beantragen. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens im Rahmen des Grunderwerbs zu überprüfen. Im Bereich der Maßnahme 72 A verbleiben auch nach der Anlage der Maßnahme gut geschnittene landwirtschaftliche Restflächen. Die Erschließung aller Flächen ist gesichert, da alle erschlossenen Flächen im Bereich eines einzigen großen landwirtschaftlichen Grundstückes liegen. Sämtliche landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen sind über das landwirtschaftliche Wegenetz angebunden.

4. Landratsamt Günzburg

Das Landratsamt Günzburg hat darum gebeten, ihm nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Planfeststellungsunterlagen als PDF zu überlassen, aus denen hervorgeht, dass die in der erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis zu Grunde gelegte Einleitungsmenge für die BAB A 8 eingehalten wird. Die Autobahndirektion Südbayern hat darauf hingewiesen, dass eine gehobene Erlaubnis zur Übernahme von 180 l/s vom 26.10.2005 vorliege. Die nach Planfeststellung vorgesehene Abwasserableitungswassermenge betrage rund 160 l/s und unterschreite damit die zulässige Ableitung. Dies ergebe sich aus dem Planfeststellungsunterlagen, die dem Landratsamt Günzburg im Rahmen der Anhörung überlassen worden sein. Wir haben unter A IV. 3.3.9 des Bescheides eine

Auflage des Inhalts aufgenommen, dass die entsprechenden Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen dem Landratsamt Günzburg nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zur Verfügung gestellt werden.
Als zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen auf den Grundstücken Fl. Nr. 313/4 und 313/5 Gemarkung Riedheim sei eine extensive Weidenutzung mit entsprechendem Weidekonzept vorzusehen. Die Autobahndirektion Südbayern hat die Maßnahmeblätter sowie den landschaftspflegerischen Begleitplan mit der Tektur vom 23.09.2019 entsprechend der Forderung ergänzt. Die vorgesehene extensive Mahdnutzung sei nicht pauschal auf ein bis zwei Schnitte pro Jahr zu fixieren. Sie sei vielmehr mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Autobahndirektion Südbayern hat dies entsprechend der vorgesehenen Regelung in der Unterlage 9.3 zugesagt. Das Landratsamt Günzburg hat ferner gefordert, dass eine organische Festmistdüngung auf Moorstandorten notwendig sei, um die Artenvielfalt zu erhalten. Die Autobahndirektion Südbayern hat nach Rücksprache mit der Höheren Naturschutzbehörde zugesagt, dass je nach akuellem Zustand der Fläche eine moderate Festmistdüngung grundsätzlich möglich ist. Das im Bereich der Maßnahme aufzubringende Saatgut sei mit der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Günzburg abzustimmen. Es seien autochthone, artenreiche standortangepasste Wiesenmischungen zu verwenden und Nachweise über die Herkunft vorzulegen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Planfeststellungsunterlagen entsprechend anzupassen und die Änderungen in die Tektur vom 23.09.2019 eingearbeitet. Die ökologische Baubegleitung sei durch fachlich qualifiziertes Personal abzuwickeln, das der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Günzburg schriftlich zu nennen sei. Die Autobahndirektion Südbayern hat dies zugesagt. Die weitere Pflege und Entwicklung der Ausgleichsflächen sei zu dokumentieren und durch eine fachlich qualifizierte Betreuung zu sichern. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, den Nachweis, beziehungsweise die Dokumentation der geplanten Entwicklungsziele über ein entsprechendes Monitoring der Ausgleichsflächen zu sichern. Es sei sicherzustellen, dass die Unterführung von Straßen und Wegen breit genug seien, um von landwirtschaftlichen Maschinen genutzt zu werden. Hierzu ist anzumerken, dass im Landkreis Günzburg keine Straßen- oder Wege- über oder -unterführungen durch den Ausbau der A 8 betroffen sind. Die Autobahndirektion Südbayern hat alle im Zusammenhang mit der Ausbauplanung betroffenen Kreuzungsbauwerke nach den geltenden Regelwerken in ausreichender Breite gestaltet.

5. Landratsamt Neu Ulm

Das Landratsamt Ulm hat darauf hingewiesen, dass bei Str.-Km 118 wegen eines Tankwagenunfalls mit ölhaltigem Straßenunterbau gerechnet werden muss. Im Planfeststellungsbeschluss werden derartige Verunreinigungen dadurch berücksichtigt, dass durch

die Auflagen A. VII. 2.7 bis 2.10 festgesetzt ist, dass verunreinigter Boden entsprechend den Vorschriften des Abfallrechtes zu entsorgen ist. Ferner hat das Landratsamt Neu-Ulm darauf hingewiesen, dass wegen der geogenen Belastung des Materials aus dem Bau der Eisenbahnstrecke Wendlingen-Ulm eine Verwendung als Baustoff zur Deckung des Erdbaumassendefizits problematisch sei. Die Verwendung des Materials sei mit dem Landratsamt Neu-Ulm bzw. dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abzustimmen. Auch bezüglich des Baumaterials wurde durch die Auflage unter A IV. 3.3.1 sichergestellt, dass nur den Vorschriften des Baustoff- bzw. Abfallrechts und den hierzu ergangenen technischen Bestimmungen entsprechendes Material für den Bau verwendet wird. Der Forderung, den Unterhalt des Regenrückhaltebeckens und die Vorgehensweise im Havariefall mit dem Landratsamt Neu-Ulm in einer Besprechung zu klären wurde dadurch entsprochen, dass die Autobahndirektion Südbayern für jedes der Rückhaltebecken ein Beckenbuch erstellt, das mit Rettungs- und Sicherheitskräften sowie den Fachbehörden abgestimmte Anweisungen für den Havariefall definiert. Darüber hinaus unterliegen die Regenrückhaltebecken der regelmäßigen Unterhaltung und Wartung durch die Autobahnmeistereien der Straßenbauverwaltung. Sie wurden entsprechend dem DWA-Merkblatt M 153 ausgeführt. Zur Schadensbegrenzung im Havariefall werden alle Regenrückhaltebecken mit fernwirksamen Absperreinrichtungen ausgestattet. Diese werden zentral über die Autobahnmeisterei gesteuert. Damit ist ein den gesetzlichen und technischen Vorschriften entsprechender Ausbau der Entwässerung gewährleistet.

6. Stadt Ulm

Die Stadt Ulm hat mit Schreiben vom 01.08.2017 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Soweit sie bezüglich des Bodenschutzkonzeptes, der bodenkundlichen Baubegleitung und dem Vorgehen bei Bodenverunreinigungen sowie den zu verwendenden Baustoffen Forderungen erhoben hat, sind diese durch Festlegungen in den Planfeststellungsunterlagen sowie Zusagen des Vorhabensträgers erledigt. Bezüglich der Einwendungen zu den Ausgleichsflächen wird auf die Abwägung der in zahlreichen Punkten identischen Stellungnahme des Landratsamtes Alb-Donau-Kreis verwiesen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Ausgleichsflächen nicht im Gebiet der Stadt Ulm liegen und diese daher insoweit als Naturschutzbehörde nicht zuständig ist. Soweit die Stadt Ulm darauf hingewiesen hat, dass im baden-württembergischen Abschnitt des geplanten Ausbaus keine Querungshilfen für am Boden wandernde Tiere vorgesehen sind, ist darauf hinzuweisen, dass die Barrierewirkung durch die A 8 bereits besteht und durch den Ausbau nur unwesentlich vergrößert wird. Wegen der Breite des Ausbaus wurde darüber hinaus aus fachlichen Gründen darauf verzichtet, Durchlässe anzulegen, da diese wegen der erforderlichen Länge keine angemessene Durchwanderungsrate durch Kleintiere erwarten

lassen. Vielmehr wurde durch die Anlage eines Wildschutzzauns in Kombination mit Amphibienleiteinrichtungen versucht, zu verhindern, dass Kleintiere in den Bereich der Trasse gelangen. Soweit die Stadt Ulm bemängelt, dass im Artenschutzgutachten angesprochene Maßnahmen (z. B. Aufbau einer Metapopulation des Bergmolches) südlich der A 8 nicht umgesetzt wurden, ist darauf hinzuweisen, dass die Unterlagen kleinere Maßnahmen im Waldbereich des „Großen Gehr" vorsehen, durch die eine Stärkung der Metapopulation erreicht werden kann. Im Bereich des „Großen Forstes" ist die Entwicklung von zusätzlichen Waldflächen im Zuge der geplanten Ausgleichsmaßnahmen eine fachlich ausreichende Maßnahme zur Stärkung der Metapopulation. Soweit die Stadt Ulm bemängelt, dass die Unterlagen bei Ansaaten in der freien Landschaft keine festgelegte Regelung als Vorgabe für die Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen vorsehen ist darauf hinzuweisen, dass diese in den planfestgestellten Maßnahmeblättern (Unterlage 9.3T) verbindlich festgelegt ist. Die Einwendungen zum Lärmschutz im Bereich von Jungingen wurden bereits oben unter C. III. 5. behandelt. Den übrigen Einwendungen der Stadt Ulm wurde durch Zusagen des Vorhabensträgers Rechnung getragen. Dieser ist durch eine entsprechende Auflage im Planfeststellungsbeschluss zur Umsetzung der gegebenen Zusagen verpflichtet.

7. Stadt Langenau

Die Stadt Langenau hat mit Schreiben vom 28.07.2017 und 13.02.2020 im Rahmen der Anhörung zur Tektur zum planfestgestellten Vorhaben Stellung genommen. Die Flächen für die landschaftspflegerische Maßnahmen 72. 1 ACEF und 72.3 ACEF im Langenauer Ried könnten nicht zur Verfügung gestellt werden, da die Stadt hier Ausgleichsflächen für eigene Zwecke vorgesehen habe. Sie habe bereits Flächen für den Ausgleich im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle Ulm Ost zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sprächen auch agrarstrukturelle Belange gegen die Inanspruchnahme dieser Flächen, da sie alle vom gleichen Landwirt bewirtschaftet würden.

Die Forderungen bezüglich des aktiven Lärmschutzes haben wir bereits oben unter C. III. 5. behandelt. Die Einwendungen der Stadt Langenau wegen der Inanspruchnahme der für den naturschutzfachlichen Ausgleich benötigten Flächen werden zurückgewiesen. Die Stadt Langenau kann sich als Körperschaft des öffentlichen Rechts nicht auf das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 GG berufen. Da ihr zahlreiche andere in ihrem Eigentum stehende Flächen zur Verfügung stehen, um für eigene Planungen erforderlichen Ausgleich zu sichern, kommt auch ein Eingriff der Maßnahme in die ebenfalls durch Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich geschützte Planungshoheit der Stadt Langenau nicht in Betracht. Die insoweit erhobenen Einwendungen sind auch nicht ausreichend konkretisiert, da keine konkreten Planungen benannt wurden, die durch die Inanspruchnahmen der

Flächen verhindert werden. Da der von dem Vorhaben betroffene Landwirt die Flächen lediglich gepachtet hat, und die Stadt Langenau ja selbst vorträgt, dass sie diese Flächen für Zwecke des naturschutzfachlichen Ausgleichs erworben hat und benötigt, erscheinen die insoweit erhobenen Bedenken auch in sich widersprüchlich. Rechtlich geschützte Interessen des betroffenen Landwirts – auf die sich die Stadt Langenau selbst ohnehin nicht berufen könnte - bestehen nur für die rechtlich gesicherte Dauer der Pachtverträge. Sie haben daher im Rahmen der Abwägung ein erheblich geringeres Gewicht und müssen hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurücktreten.

8. Gemeinde Elchingen

Die Gemeinde Elchingen hat mit Schreiben ihres Vertreters vom 01.08.2017 zu dem planfestgestellten Vorhaben Stellung genommen. Soweit die Gemeinde Forderungen bezüglich des Lärmschutzes und der Situierung der geplanten Parkplätze erhoben hat, sind diese oben unter C. III. 5. und C. III. 3.2.2 behandelt. Wir möchten insoweit noch darauf hinweisen, dass für die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht ersichtlich ist, dass sich die Gemeinde insoweit auf eigene rechtlich geschützte Interessen berufen kann. Da es lediglich um den Schutz der vorhandenen Bebauung geht, sind Eingriffe in die Planungshoheit der Gemeinde oder sonstige rechtlich geschützte Interessen der Gemeinde nicht ersichtlich. Hierfür wurde auch nichts vorgetragen. Soweit die Gemeinde Elchingen gefordert hat, die Lage der Wildschutzzäune im Erörterungstermin zu behandeln, wurde dieser Forderung entsprochen. Da die Planung technisch ordnungsgemäß entsprechend der Richtlinien erfolgte, war insoweit keine Änderung veranlasst. Die Forderung, für den landwirtschaftlichen Verkehr eine neue Querung im Bereich von Oberelchingen zu schaffen, da die Querungsmöglichkeit an der Anschlussstelle Oberelchingen entfalle, wird zurückgewiesen. Die Ersatzwegeführung erfolgt über einen bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg etwa 300 m nördlich der A 8. Dieser wird ausgebaut. Seine Anbindung an die Gemeindeverbindungsstraße Oberelchingen-Göttingen wird verkehrsgerecht und sicher umgestaltet. Soweit die Gemeinde Elchingen im Verfahren und im Erörterungstermin geltend gemacht hat, dass seine Einmündung in die Gemeindeverbindungsstraße bisher zwar tatsächlich vorhanden aber nicht öffentlich gewidmet sei, ist dies unerheblich, da mit dieser Wegeverbindung eine Ersatzwegeverbindung für den früher über die Anschlussstelle laufenden landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen wird. Für den landwirtschaftlichen Verkehr entsteht ein Mehrweg von etwa 700 m. Dies ist zumutbar. Die bestehenden Kreuzungsbauwerke unter der „Alten Autobahn" und unmittelbar folgend als Überführung über die A 8 sind geeignet, den derzeit im Bereich der Anschlussstelle laufenden öffentlichen Verkehr aufzunehmen. Eine neue Querungsmöglichkeit ist daher nicht erforderlich.

Auch die Forderung, den Abschnitt „Alten Autobahn" zwischen der Anschlussstelle Oberelchingen und dem Göttinger Weg von einer Gemeindeverbindungsstraße zu einer Bundesfernstraße aufzustufen, wird zurückgewiesen. Die Einstufung im Rahmen des Widmungsplanes ist ordnungsgemäß erfolgt. In dem Bereich, für den die Gemeinde Elchingen eine Aufstufung fordert, läuft auch der landwirtschaftliche Verkehr zu den angrenzenden Grundstücken. Dieser setzt sich neben dem nunmehr von der früheren Anschlusstelle Oberelchingen kommenden landwirtschaftlichen Verkehr zumindest auch aus dem zu der unmittelbar südlich der A 8 liegenden Fl. Nr. 840 Gemarkung Unterelchingen sowie dem Verkehr zur Wartung der dort befindlichen Sendeanlage für den Mobilfunk zusammen. Dieser stellt – schon wegen des Fahrverbotes für landwirtschaftliche Fahrzeuge auf Kraftfahrstraßen – und wegen der Zuordnung zur Gemeinde örtlichen Verkehr dar. Eine Aufstufung zur Bundesstraße ist daher in diesem Bereich nicht möglich.

9. Zweckverband Landeswasserversorgung Baden Württemberg

Die mit Schreiben des Zweckverbandes Landeswasserversorgung erhobenen Einwände haben sich durch Zusage der Autobahndirektion Südbayern erledigt, die in Nr. 525 des Regelungsverzeichnisses enthaltenen Angaben anzupassen und die Arbeiten zur Verlegung der bestehenden Wasserleitung mit dem Zweckverband abzustimmen. Mit der Tektur vom 23.09.2019 wurde die Planung entsprechend der Zusagen überarbeitet.

10. Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb

Der Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass er die Verlegung einer Leitung parallel zur Autobahn plane. Die Autobahndirektion Südbayern hat darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls erforderliche Gestattungsverträge mit dem in diesem Bereich für den Straßenbetrieb zuständigen Regierungspräsidium Tübingen abzuschließen sind. Die Planung ist mit der Autobahndirektion Südbayern als für die Planung des Ausbaus zuständige Behörde abzustimmen und wurde bei den Tekturen vom 23.09.2019 berücksichtigt.

11. Wasserwirtschaftsamt Donauwörth

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat mit Schreiben vom 01.08.2017, ergänzt durch Schreiben vom 20.03.2018, im Verfahren Stellung genommen. Die vorgeschlagenen Auflagen sind im Beschluss aufgenommenen, die Übernahme der Anregungen zur technischen Abwicklung und zur Projektgestaltung wurde vom Vorhabensträger zugesagt.

12. Amt für ländliche Entwicklung Schwaben

Das Amt für ländliche Entwicklung Schwaben hat mit Schreiben vom 31.07.2017 im Verfahren Stellung genommen. Der Forderung, den öffentlichen Feld- und Waldweg nördlich der A 8 zwischen Bau-km 48 + 662 und 49 + 450 mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m bei gleichbleibender Kronenbreite von 5,50 m auszubauen, kann nicht entsprochen werden. Die Bemessung des Weges erfolgte nach dem DWA-Arbeitsblatt A 9 104-1, Richtlinien für den ländlichen Wegebau RLW 2016. Der gewählte Ausbaustandard entspricht dem dort vorgegebenen Aufbau. Da der Weg als Ersatzwegeverbindung für die entfallende Wegeverbindung an der Anschlussstelle Oberelchingen genutzt wird, wurde die Kronenbreite auf 5,50 m vergrößert, da er nunmehr als Verbindungsweg genutzt wird. Besonderheiten, die eine breitere Ausführung der befestigten Fahrbahn rechtfertigen, wurden im Verfahren nicht vorgetragen. Die geforderte Korrektur der Nutzungsarten muss im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt werden. Diese sind ohnehin beim Erwerb der Grundstücke nicht maßgeblich. Für die Höhe der Entschädigung maßgeblich ist vielmehr die tatsächliche und ggf. die rechtlich zulässige Nutzung. Der Forderung nach Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens konnte im Planfeststellungsverfahren nicht entsprochen werden, da dieses außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, dies gegebenenfalls im Rahmen des Grunderwerbs zu überprüfen.

13. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat mit Schreiben vom 01.08.2017 im Verfahren Stellung genommen. Die Forderung, den Durchlass DN 800 bei Bau-km 45 + 855 durch einen Durchlass DN 1000 zu ersetzen, wird zurückgewiesen. Der geplante Durchlass hat eine ausreichende Kapazität. Die Forderung, die Bepflanzung der Nordseite des Dammes wegen der Anhebung der Gradiente nur mit Bäumen und Sträuchern geringer Höhe zu bepflanzen wurde teilweise durch eine Zusage der Autobahndirektion Südbayern berücksichtigt. In Abschnitten, deren Gradiente im Vergleich zum Bestand um mehr als 3 m angehoben wird, wird die Bepflanzung der nordseitigen Böschung mit Bäumen und Sträuchern geringerer Wuchshöhe erfolgen. Im Übrigen war sie zurückzuweisen. Der Gehölzbestand ist Teil des naturschutzfachlichen Konzeptes und der Einbindung der Autobahn in das Landschaftsbild. Es handelt sich um eine naturschutzfachlich gebotene Gestaltungsmaßnahme. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, bestehende Drainagen während und nach der Bauzeit funktionsfähig zu erhalten. Gleiches gilt für die Forderung, die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen in Abstimmung mit den Landwirten sicherzustellen. Die Autobahndirektion Südbayern hat ferner

zugesagt, die Erreichbarkeit gegebenenfalls durch das Ausweisen von Umleitungen sicherzustellen. Mehrwege während der Bauzeit sind als aus dem Baubetrieb folgende vorübergehende Einschränkung von den betroffenen Landwirten hinzunehmen. Hinsichtlich der Forderung, eine Unternehmensflurbereinigung durchzuführen und zur Ausbaubreite des öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich der A 8 zwischen Bau-km 48+662 und 49+450 verweisen wir auf die Ausführungen oben unter C IV. 12.

14. Kreisbauernverband Ulm-Ehingen e. V.

Der Kreisbauernverband Ulm-Ehingen e. V. hat mit Schreiben vom 01.08.2017 und 27.09.2018 Stellung genommen. Auch die Stellungnahme am 27.09.2018 nach dem Erörterungstermin war im Verfahren zu berücksichtigen, da der Kreisbauernverband nicht ordnungsgemäß zum Erörterungstermin geladen wurde. Er hat geltend gemacht, dass das in der Planung vorgesehene Ausgleichskonzept einen Betrieb unverhältnismäßig stark betreffe. Die Interessen des Naturschutzes würden gegenüber den Belangen der Landwirtschaft unangemessen bevorzugt. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die ursprüngliche Planung zu Lasten des Betriebs abgeändert worden sei. Darüber hinaus führe die aktuelle Planung dazu, dass landwirtschaftliche Nutzflächen zerschnitten und die landschaftliche Nutzung erschwert werde. Ferner sei das zu dem landwirtschaftlichen Betrieb gehörige Grundstück, das durch die Maßnahme 72 ACEF zerschnitten werde, teilweise nicht mehr über das öffentliche Wegenetz zu erreichen. Die geplanten naturschutzfachlichen Maßnahmen führten dazu, dass die Drainagen des betroffenen Betriebs unbrauchbar würden. Deswegen sei mit einer weiteren Vernässung der nicht für die Planung beanspruchten Flächen zu rechnen. Die Zu- und Abfahrten zu den geplanten baulichen Maßnahmen dürften keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Kulturen hervorrufen. Eine Verlegung der Zu- und Abfahrten dürfe daher nicht in der Saat- und Erntezeit erfolgen. Für den Bauablauf sei ein Zeitplan zu erstellen, der die jederzeitige Möglichkeit der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen berücksichtige bzw. vorsehe. Bei einer Teilung von Flächen sei darauf Rücksicht zu nehmen, dass jede der neu entstehenden Teilflächen ordnungsgemäß erschlossen sei. Eine Bewirtschaftung über Notwegerechte oder Grunddienstbarkeiten sei den betroffenen Landwirten nicht zuzumuten.
Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, das landwirtschaftliche Wegenetz im erforderlichen Umfang zu erhalten und während aller Bauphasen eine – gegebenenfalls mit Mehrwegen verbundene – Erreichbarkeit der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen zu ermöglichen. Ferner hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, betroffene Drainagen voll funktionsfähig wiederherzustellen. Eine Vernässung von an die Ausgleichsmaßnahmen angrenzenden Grundstücken wird durch Anlage von Auffanggräben verhindert. Entsprechende Auflagen sind unter A. IV. 3.3.8 Bestandteil des Beschlusses. Im Übrigen

waren die Einwendungen zurückzuweisen. Der bestandsnahe Ausbau ermöglicht es, die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Zur Größe der Ausgleichsflächen und deren Lage verweisen wir auf die Würdigung des öffentlichen Belangs der Landwirtschaft oben unter C. III. 8.. Gegebenenfalls durch den Baubetrieb verursachte Beeinträchtigungen der Bewirtschaftung sind zu entschädigen. Eine Sicherung des landwirtschaftlichen Betriebes durch Auflagen bezüglich der Bauzeit ist daher nicht erforderlich. Soweit sich der Einwand der fehlenden Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke auf die Maßnahme 72 ACEF bezieht, ist darauf zu verweisen, dass diese im Bereich eines Grundstücks liegt, das die mehrfache Größe der in Anspruch genommenen Fläche aufweist und über das vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz erschlossen ist. Durch die Inanspruchnahme einer Teilfläche für die Ausgleichsmaßnahme wird dessen Erschließung nicht beeinträchtigt. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, bei Erwerb der Flächen auch über die erforderliche Binnenerschließung des Grundstücks zu verhandeln.

15. Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Günzburg-Neu Ulm

Der bayerische Bauernverband hat mit Schreiben vom 20.07.2017 im Verfahren Stellung genommen. Soweit die Forderungen bereits oben behandelt wurden, wird hier nicht nochmals darauf eingegangen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, für den Durchlass bei Bau-km 46+190 die Anschlussleitung bis zum bestehenden Graben südlich der A 8 zu erneuern. Im Bereich des Grundstücks Fl. Nr. 309 Gemarkung Thalfingen hat die Autobahndirektion Südbayern eine Verrohrung des Grabens und die Anlage einer Zufahrt als Tektur in die Planung aufgenommen. Die im Regelungsverzeichnis unter Nr. 118 beschriebene Ersatzerstellung des öffentlichen Feld- und Waldweges ist nach einer Umplanung im Rahmen der Tektur nicht mehr vorgesehen. Die Mulde entlang des öffentlichen Feld- und Waldweges nordöstlich der PWC-Anlage Nord mit der Fl. Nr. 366/11 Gemarkung Thalfingen wird im Zuge der Bauausführung erneuert. Der auf der Fl. Nr. 334 Gemarkung Thalfingen liegende Feldweg und Graben wird durch die Autobahndirektion Südbayern zurückgebaut, soweit er nicht für die Anlage des Parkplatzes benötigt wird. Ferner hat die Autobahndirektion Südbayern die Unterführungen, die im Zuge des neuen Ausbaus neu errichtet werden müssen, so dimensioniert, dass sie den aktuell geltenden Regelwerken entsprechen. Sie haben eine Mindestdurchfahrtshöhe von > 4,50m und eine Durchfahrtsbreite von > 5,50 m. Die Schrammborde sind so gestaltet, dass der landwirtschaftliche Verkehr bei der Durchfahrt nicht behindert wird. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, dass Wildschutzzäune möglichst nicht zu nah an Wirtschaftswegen und landwirtschaftlichen Nutzflächen stehen.

Im Übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen. Der bestehende Graben Fl. Nrn. 403 und 403/2 Gemarkung Thalfingen ist von der Baumaßnahme nicht betroffen. Kostentragung und Baurechtsschaffung sind daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Die Anregung, die Entwässerungsleitung, die die A 8 bei Bau-km 45 + 855 und 46 + 190 quert, am nördlichen Böschungsfuß Richtung Bauwerk 33 zu führen, führt zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme im südwestlichen Quadranten des Kreuzungspunktes für die Neuherstellung des Grabens. Die Entwässerung wäre zudem technisch nicht so gut ausführbar wie die gewählte und erheblich teurer. Eine Übertragung des Eigentums der südlich und nördlich der A 8 geplanten Gräben auf die Gemeinde Elchingen ist ohne Einigung zwischen der Gemeinde und dem jetzigen Eigentümer nicht möglich. Durch die Verlegung der Gräben wird weder die Unterhaltspflicht noch das Eigentum verändert. Die Forderung, ein durchgehendes Geländegefälle für die Fl. Nrn. 402,403/2 und 404 sowie 369 und 368 Gemarkung Thalfingen herzustellen, um Staunässe zu vermeiden, war zurückzuweisen. Die Gräben entlang der Autobahn verhindern eine durch das Bauwerk neu auftretende Staunässe. Eine Veranlassung für weitergehende Maßnahmen besteht nicht. Die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 285 Gemarkung Oberelchingen bei Bau-km 48 + 800 wird gemäß der Forderung ordnungsgemäß hergestellt.

Die Forderung, vor Baubeginn gemeinsam mit den Grundstückseigentümern und Pächtern ein Beweissicherungsverfahren an allen betroffenen Grundstücken und Wegen durchzuführen, war zurückzuweisen. Es ist nicht ersichtlich, dass durch den Ausbau für alle vom Baubetrieb betroffenen Grundstücke besondere Gefahren bestehen. Inwieweit eine Zustandsfeststellung oder Beweissicherung erforderlich ist, lässt sich nicht generell sagen. Dies hängt vielmehr davon ab, wie weit die Grundstücke durch das Baugeschehen konkret betroffen sind. Die Anordnung eines Beweissicherungsverfahrens in der Planfeststellung war daher nicht erforderlich. Die Autobahndirektion wird jedoch schon in eigenem Interesse bei durch den Baubetrieb erheblich betroffenen Grundstücken und Wegen vor Durchführung der Arbeiten eine Zustandsfeststellung durchführen. Gegebenenfalls auftretende Beeinträchtigungen sind zu entschädigen. Diese Entschädigung ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Forderung, das auf der A 8 anfallende Regenwasser vor Ort zu versickern, da die Donau für die vorgesehenen Einleitungsmengen nur bedingt aufnahmefähig sei, war zurückzuweisen. Die Entwässerung ist ordnungsgemäß dimensioniert. Die im Zuge des Genehmigungsverfahrens für die Einleitung des Straßenabwassers über die gemeindliche Kanalisation erfolgte wassertechnische Prüfung hat ergeben, dass der Ausbau in der gewählten Form technisch ordnungsgemäß ist. Das abfließende Wasser kann von der Do-

nau aufgenommen werden. Die Einleitung selbst ist nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, da hierfür bereits eine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis erteilt wurde.
Die Breite des Mittelstreifens kann aus technischen Gründen nicht reduziert werden. Dieser ist schon aus Gründen der Verkehrssicherheit nach den für den Ausbau der A 8 maßgeblichen technischen Vorschriften (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, RAA, Punkt 4.2.3.6) in dieser Breite auszuführen. Im Übrigen wird in diesem Bereich die Entwässerung geführt.

16. Flurbereinigungsgenossenschaft Thalfingen

Die Flurbereinigungsgenossenschaft Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017 im Verfahren Stellung genommen. Die erhobenen Einwendungen wurden bereits oben unter C. IV. 12. und 15. behandelt. Hierauf wird verwiesen.

17. Landesjagdverband Bayern, Kreisgruppe Neu-Ulm e. V.

Der Landesjagdverband Bayern, Kreisgruppe Neu-Ulm e. V. Hat mit Schreiben vom 01.08.2017 Stellung genommen. Er hat gefordert, zur Minimierung der Barrierewirkung der A 8 für verschiedene Wildarten (speziell Rehwild) im Übergangsbereich von Wald in Offenland Grünbrücken zu bauen.
Die Forderung war zurückzuweisen. Bereits der Bestand der A 8 führt zu einer erheblichen Barrierewirkung für das Wild. Diese wird durch den Ausbau nicht erheblich verstärkt. Der Bau einer Grünbrücke ist daher durch den sechsstreifigen Ausbau nicht zu rechtfertigen. Er führt zu erheblichen Kosten, die in keinem Verhältnis zu der durch das Vorhaben ausgelösten Verstärkung der Barrierewirkung stehen. Es ist davon auszugehen, dass dem Wildbestand durch die bestehenden Durchlässe ausreichende Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Ferner wird das Wild durch die im Zuge des Ausbaus geplanten Wildschutzzäune davon abgehalten, zu versuchen, die Straße außerhalb der vorgesehenen Querungsmöglichkeiten zu queren, so dass die Wildschadensfälle zurückgehen werden. Der dadurch gewährleistete Schutz ist wegen der nur unwesentlich verstärkten Barrierewirkung durch den breiteren Ausbau ausreichend.

18. Jagdgenossenschaft Thalfingen

Die Jagdgenossenschaft Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017 Stellung genommen. Der Ausbau der A 8 führe zu einer Minderung der jagdbaren Fläche und somit zu einem Ertragsverlust. Dieser müsse nach den derzeit gültigen Richtlinien entschädigt werden.

Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren behandelt werden können. Sie sind außerhalb dieses Verfahrens gesondert zu klären.
Es sei zu befürchten, dass die Jagdruhe während der Bauphase beeinträchtigt wird und sich der Jagderfolg mindert.
Eine Störung des Wildes durch Baulärm erscheint wenig wahrscheinlich, da dieser den durch den laufenden Betrieb der A 8 verursachten Lärm nicht wesentlich übersteigt. Eine Beunruhigung durch das Baugeschehen ist aber nicht vollkommen auszuschließen. Dem steht gegenüber, dass sich wegen der geplanten durchgängigen Wildschutzzäune im Vergleich zur Bestandssituation deutliche Verbesserungen ergeben, da das bestehende Tötungsrisiko erheblich reduziert wird. Insgesamt dürfte daher nach Ablauf der Bauphase eine Verbesserung der jagdlichen Situation eintreten. Ferner hat sie gefordert, vor Baubeginn gemeinsam mit den Grundstückseigentümern und Pächtern ein Beweissicherungsverfahren an allen betroffenen Grundstücken und Wegen durchzuführen. Diese seien nach Abschluss der Baumaßnahme wieder im Ausgangszustand zurückzugeben. Diese Forderung wird im Planfeststellungsverfahren zurückgewiesen. Inwieweit eine Zustandsfeststellung oder Beweissicherung erforderlich ist, lässt sich nicht generell sagen. Dies hängt vielmehr davon ab, wie weit die Grundstücke durch das Baugeschehen konkret betroffen sind. Die Anordnung eines Beweissicherungsverfahrens in der Planfeststellung war daher nicht erforderlich. Die Autobahndirektion wird jedoch schon in eigenem Interesse bei durch den Baubetrieb erheblich betroffenen Grundstücken und Wegen vor Durchführung der Arbeiten eine Zustandsfeststellung durchführen.

19. Bayerische Staatsforsten AöR

Die Bayerischen Staatsforsten haben mit Schreiben vom 02.08.2017 im Verfahren Stellung genommen. Der Grunderwerb der Staatswaldflächen im Bereich des Forstbetriebes Weißenhorn solle nach Bodenverkehrswert erfolgen. Für die betroffenen Waldflächen sei eine Bewertung durchzuführen. Hierbei handelt es sich um nicht im Planfeststellungsverfahren zu behandelnde Fragen der Entschädigung. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber unabhängig von dieser rechtlichen Bewertung bereits im Planfeststellungsverfahren zugesagt, den Grunderwerb entsprechend dem Entschädigungsrecht nach Verkehrswert durchzuführen und aufstehenden Wald vor Erwerb zu bewerten.

20. Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden Württemberg

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 25.07.2017 im Verfahren Stellung genommen. Bezüglich der Forderung verweisen wir auf C. IV. 3..

21. Polizeipräsidium Ulm

Das Polizeipräsidium Ulm hat gefordert, das zur Abwicklung der Baumaßnahme ein Abstimmungsgespräch erfolgt. Die Autobahndirektion Südbayern hat dies zugesagt.

22. Polizeipräsidium Schwaben Südwest

Das Polizeipräsidium Schwaben Süd-West bevorzugt für den künftigen Ausbau der Anschlussstelle Oberelchingen die im Verfahren eingereichte Variante 1 der 3 in Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes beschriebenen Varianten. Diese entspricht der beantragten und planfestgestellten Lösung.

23. Staatliches Bauamt Krumbach

Das staatliche Bauamt Krumbach hat in seiner Stellungnahme gefordert, bei der Verbreiterung des Bauwerks 37 T1 zu beachten, dass das Sichtfeld bei der Einmündung der Hauptstraße in die St 2021 nicht eingeschränkt wird. Dies ist nicht der Fall. Die Einmündung liegt im Außenbogen der St 2021. Zudem wirkt sich der am Außenbogen parallel verlaufende kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg positiv auf die Sichtverhältnisse aus. Die Staatsstraße kann daher bereits in der Annäherung der Hauptstraße sehr weit eingesehen werden, da schon rund 25-30 m vor dem Haltepunkt nahezu tangential der Verlauf der St 2021 eingesehen werden kann. Wegen der Brückenverbreiterung des Bauwerks 37 durch den Neubau des Teilbauwerks T4 ist hier keine Sichteinschränkung zu erwarten.

24. Regionalverband Donau Iller

Der Regionalverband Donau Iller hat mit Schreiben vom 17.07.2017 im Verfahren Stellung genommen. Die Forderung, die Plansätze B. IX.1.1, B IX. 2.2.2 und B IX. 3.2.2 des Regionalplans der Region Donau-Iller zu beachten, wird durch die Planung erfüllt. Sie fördert die Verkehrsanbindung über das öffentliche Straßennetz bei gleichzeitiger ausreichender Berücksichtigung des Schienenverkehrs. Die Forderung, einen zukünftigen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Ulm-Aalen zu berücksichtigen, wurde so weit möglich berücksichtigt. Dabei war jedoch zu beachten, dass Art und Umfang der für den vorliegend beantragten Ausbau der A 8 notwendigen Anpassungen an den Bauwerken über die Bahnstrecke Aalen-Ulm (betroffen sind die Teilbauwerke Bauwerk 39 T2 und T3) nicht geeignet sind, Veränderungen der Durchfahrtshöhe oder Durchfahrtsbreite vorzunehmen. Eine diese berücksichtigende Änderung ist daher den Verfahren über den Ausbau der Bahnstrecke vorbehalten.

25. Bayerisches Landesamt für Umwelt

Das bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 02.08.2017 im Verfahren Stellung genommen. Es hat gefordert, im Bereich der Gemeinde Elchingen für die Dimensionierung der passiven Lärmschutzeinrichtungen die Gesamtlärmbelastung durch den Straßenverkehr zu Grunde zu legen. Die Forderung war zurückzuweisen. Grundlage ist die maßgebliche Verkehrsbelastung des zu ändernden Verkehrswegs und die durch diese verursachte Lärmbelastung. Da durch die Maßnahme keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen im Bereich anderer Verkehrswege entstehen, ist für die Gemeinde Elchingen keine Gesamtlärmbelastung zu berücksichtigen. Ferner hat das bayerische Landesamt für Umwelt gefordert, zu prüfen ob durch Steilwälle bzw. Wall-Wandkonstruktionen näher an die Lärmquelle gerückt werden könne, umso eine effektivere Lärmabschirmung zu ermöglichen. Wir möchten insoweit auf die Prüfung der verschiedenen Lärmschutzvarianten unter C. III. 5. verweisen. Die planfestgestellte Lösung stellt sich als ausreichende und angemessene Lösung dar.

26. IHK Ulm und IHK Schwaben

Die IHK Ulm und die IHK Schwaben haben mit Schreiben vom 18.07.2017 und 25.07.2017 im Verfahren Stellung genommen. Sie haben gefordert, den Einfädelungsstreifen der Rampe Füssen-München von der A 7 in die A 8 zu verlängern. Er sei mit 250 m zu kurz bemessen. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen auf der A 8 sei zu befürchten, dass der Verkehrsfluss stark beeinträchtigt werde. Daher werde ein deutlich längerer Einfädelstreifen gefordert, auch wenn dies zu einer Verbreiterung des Überführungsbauwerks "Fahlheimer Weg" führe.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die gewählte Lösung wurde im Rahmen der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Im Ergebnis wird der angesprochene Einfädelungsungsbereich mit der Qualitätsstufe C nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) eingestuft. Damit erfüllt er die Anforderungen beim Neu-, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen. Die Steigungsverhältnisse vor Ort sind mit 0,7 % sehr gering, wodurch keine fahrlastbezogenen Verzögerungen des Schwerverkehrs zu befürchten sind, die eine Verlängerung des Einfädelungsstreifens rechtfertigen würden. Die Entwicklung der Parallelfahrbahn in die A 8 erfolgt regelkonform. Die Verlängerung ist daher nicht erforderlich, um eine ordnungsgemäße Verkehrsführung zu gewährleisten.

27. Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern e. V.

Der Verkehrsklub Deutschland hat mit Schreiben vom 15.08.2017 im Verfahren Stellung genommen. Bezüglich der Einwendungen wird auf die Punkte C III. 5.1 und C IV. 24. verwiesen.

28. Eisenbahn Bundesamt Außenstelle Karlsruhe Stuttgart

Die Forderung des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Karlsruhe Stuttgart, eine mögliche Elektrifizierung der Bahnstrecke Aalen - Ulm zu berücksichtigen wurde oben unter C. IV. 24. behandelt. Bezüglich der übrigen Forderungen hat die Autobahndirektion Südbayern eine Abstimmung der Planung und Aufnahme der erforderlichen Maßnahmen in die Ausführungs- und Vergabeunterlagen zugesagt.

29. Eisenbahn Bundesamt Außenstelle München

Das Eisenbahnbundesamt hat in seiner Stellungnahme verschiedene Forderungen zur technischen Ausführung der Maßnahme erhoben. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen und soweit erforderlich in die Ausführungs- und Vergabeunterlagen aufzunehmen.

30. DB Energie GmbH

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die jederzeitige Erreichbarkeit der im Bereich der planfestgestellten Trasse verlaufenden 110-kV Bahnstromleitung sicherzustellen. Im Übrigen hat sie zugesagt, während der Bauvorbereitung die erforderlichen technischen Sicherungs- und Verlegungsmaßnahmen abzustimmen und die Ergebnisse in die Ausführungsplanung und soweit erforderlich in die Vergabeunterlagen zu übernehmen.

31. DB Immobilien

Die DB Immobilien hat mit Schreiben vom 27.07.2017 (DB Immobilien Südwest) und 10.08.2017 (DB Immobilien Süd) im Verfahren Stellung genommen. Zu der Bahnstromleitung Neu-Ulm Amstetten s.o. C IV. 30. Soweit die DB Immobilien fordert, Oberflächen- und sonstige Abwässer nicht auf bzw. über Bahngrund abzuleiten, wird diese Forderung zurückgewiesen. Die Entwässerung der Autobahn erfordert die Kreuzung der Bahnlinie Aalen Ulm mit zwei Kanaltrassen DN 700 und DN 1000. Diese sind für eine ordnungsgemäße Entwässerung erforderlich. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, die erforderlichen Bauwerke in geschlossener Herstellung auszuführen, so dass es nicht zu Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs kommt und sonstige Beeinträchtigungen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt werden. Im Übrigen entspricht die Planung den

Forderungen auch insoweit. Auch die Forderung, zukünftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt zweifelsfrei und ohne Einschränkungen zu gewähren, war zurückzuweisen. Ob und wie weit derartige Maßnahmen mit den Belangen des Straßenbaus vereinbar sind, ist jeweils im Einzelfall anhand der konkreten Maßnahmen zu entscheiden. Eine derart pauschale Zusicherung kann von einem Kreuzungsbeteiligten nicht verlangt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, alle Maßnahmen, die die Bahnstrecke Aalen-Ulm betreffen – dies sind insbesondere die Verbreiterung der Bauwerke 39 T2 und T3 sowie der Neubau des Teilbauwerks T5 für die Aufnahme der Lärmschutzwand und die Herstellung der neuen Leitungskreuzung für die Trassen zur Entwässerung der Autobahn in geschlossener Bauweise - mit der Bahn abzustimmen und so auszuführen, dass nachhaltige Einschränkungen des Bahnbetriebs und des zukünftigen Unterhalts der Bahntrasse ausgeschlossen werden. Bezüglich der Haftung für durch den Bau der A 8 entstandene Schäden gelten die gesetzlichen Schadensersatzpflichten. Eine besondere Zusage der Autobahndirektion Südbayern war hier nicht erforderlich und abzugeben. Auch die Forderung, Kosten, die der DB AG aus der Baumaßnahme entstehen, zu übernehmen, und eine Kostenübernahmeerklärung abzugeben, konnte im Verfahren nicht berücksichtigt werden. Die Verpflichtung zur Kostentragung ergibt sich aus den Vorschriften des EKrG. Im Übrigen hat die Autobahndirektion zugesagt, die geforderten Vereinbarungen abzuschließen und die Abstimmung der Baudurchführung sowie die Absprache mit der Bahn hinsichtlich der technischen Belange frühzeitig durchzuführen. Ferner hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, die Ergebnisse der Abstimmung in die Ausführungsplanung zu übernehmen und notwendige Maßnahmen in den Vergabeunterlagen zu berücksichtigen und aufzunehmen.

32. DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH zu informieren, wenn durch die Bauausführung im Bereich der L 1165 (BW 29), B 19 an der Anschlussstelle Ulm-Ost (BW 32) und St 2021 (BW 37) der Busverkehr in diesen Bereichen behindert wird.

33. Autobahn Tank- und Rast GmbH

Die Autobahn Tank und Rast GmbH fürchtet eine Beeinträchtigung des Servicebetriebes für die Tank-und Rastanlagen Aichen, Leipheim Süd, Lonetal und Illertal. Diese seien dadurch zu minimieren, dass die Baumaßnahme so schnell wie möglich abgewickelt wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Rastanlagen der Tank und Rast GmbH sind durch die Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen. Die Tank- und Rast GmbH hat keinen Anspruch darauf, dass der Verkehr im Bereich der von ihr betriebenen Tank- und Rastanlagen nicht beschränkt oder beeinträchtigt wird. Allerdings wird die Autobahndirektion Südbayern sich bemühen, Verkehrsbeeinträchtigungen so weit wie möglich zu verhindern. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Autobahn Tank- und Rast GmbH im weiteren Verfahren zu beteiligen.

34. Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen

Alle betroffenen Versorgungsunternehmen wurden im Planfeststellungsverfahren angehört. Soweit Stellungnahmen abgegeben wurden, enthalten sie im wesentlichen Hinweise und Informationen für den Vorhabenträger sowie die Bitte um rechtzeitige Abstimmung der erforderlichen Arbeiten und Aufrechterhaltung des Betriebes auch während der Bauzeit und den Abschluss erforderlicher Vereinbarungen. Einwendungen gegen das Vorhaben selbst wurden nicht vorgebracht. Die Autobahn Südbayern hat zugesagt, die Planung mit den betroffenen Betreibern abzustimmen und erforderliche Änderungen in der Planung vorzunehmen. Die Einhaltung der getroffenen Zusagen wird zusätzlich durch die Auflagen A. IX. 1. gesichert. Soweit einzelne Planungsträger gefordert haben, das Vorhaben an zukünftige Planungen anzupassen, die noch nicht feststehen, waren diese Forderungen zurückzuweisen. Noch nicht hinreichend konkretisierte Planungen können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt werden.

Dies betrifft folgende Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen:

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- Interoute Germany GmbH
- Netze BW Stuttgart
- Netzgesellschaft Ostwürttemberg Donau Ries GmbH
- Netze NGO für Netze NGO, EnBW Ostwürttemberg Donau-Ries AG Netzgesellschaft Langenau NetcomBW
- NGN Fiber Network KG
- PLEdoc GmbH für OpenGrid Europe GmbH und GasLINE GmbH&Co KG
- Stadtwerke Ulm-Neu UlmNetze GmbH
- Terranets bw GmbH
- Unitymedia BW GmbH
- Verizon Deutschland GmbH
- Vodafone GmbH

V. Einwendungen und Forderungen Privater

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden im Folgenden Einwendungen und Forderungen Privater behandelt, soweit sie nicht bereits inhaltlich bei der themenkomplexbezogenen Abwägung bzw. bei den Forderungen von Trägern öffentlicher Belange abgehandelt wurden. So wurden insbesondere sämtliche Fragen zum Lärmschutz in Jungigen und Elchingen sowie zur Gestaltung und Umfang der Neben- und Ausgleichsflächen und Parkplätze sowie zur technischen Ausführung des Straßenbaus und der Entwässerung unter C III. 3. bis 7. behandelt. Dies betrifft insbesondere die Sammeleinwendungen aus Jungingen und die gleichlautenden Einwendungen betreffend den Bereich von Elchingen. Soweit diesen Forderungen und Einwendungen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurde, oder sie sich nicht auf andere Weise (zum Beispiel durch Zusagen, Erklärungen im Erörterungstermin oder durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Eigentümer der Fl. Nr. 1662/1 Gemarkung Jungingen (LfD. Nr. 160)

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 1662/1 Gemarkung Jungingen hat mit Schreiben vom 10.07.2017 geltend gemacht, dass sein Grundstück nach Verlust der für den Straßenbau benötigten Flächen nicht mehr bewirtschaftbar sei. Das Grundstück hat eine Fläche von 4.530 m², von denen 1.984 m² dauerhaft und 1.108 m² vorübergehend für das Vorhaben beansprucht werden. Eine Existenzgefährdung infolge des Verlustes hat er nicht geltend gemacht. Die Frage, ob die Bewirtschaftung des Restgrundstücks wirtschaftlich noch möglich ist, ist daher eine Frage des Entschädigungsrechts und damit nicht im Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Der Straßenbaulastträger hat jedoch zugesagt, die Fläche zu übernehmen, falls es sich um eine unwirtschaftliche Restfläche handelt.

2. Miteigentümer der Fl.Nr. 716/28 Gemarkung Elchingen (Lfd. Nr. 143)

Der Miteigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 716/28 Gemarkung Elchingen hat sich mit einem bei am 02.08.2017 bei der Gemeinde Elchingen eingegangenen Schreiben gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks für den Entwässerungskanal der A 8 gewendet, mit dem das Wasser in die Donau eingeleitet werden soll. Für die Einleitung des Abwassers sollten ausschließlich Grundstücke der öffentlichen Hand verwendet werden. Ihm sei nicht bekannt, dass Alternativtrassen untersucht worden seien. Darüber hinaus seien bei der geplanten Trassenführung Umweltschutzbelange nicht ausreichend berücksichtigt worden. Mit Schreiben vom 20.07.2018, das der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin übergeben wurde, hat er ferner noch verschiedene Einwendungen wegen

des Lärmschutzes für die Gemeinde Elchingen erhoben. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwendungen im Schreiben vom 20.07.2018 sind verspätet. Wir haben sie im übrigen bereits oben unter C III. 3. und 5. behandelt, da sie von zahlreichen Einwendern inhaltsgleich erhoben wurden. Soweit sie rechtzeitig erhoben wurden, betreffen sie das Grundstück Fl. Nr. 716/28 Gemarkung Elchingen mit einer Größe von 290.564 m². Von diesen werden 733 m ² für die Leitung beansprucht, die im Bereich östlich des nördlichen Widerlagers der Donaubrücke der A 7 bei Nersingen liegen. Dieser Bereich ist durch die unmittelbar angrenzende Autobahntrasse erheblich vorbelastet. Eine wirtschaftlich sinnvolle Alternativlösung zu dieser Inanspruchnahme besteht wegen der erforderlichen Leitungslängen nicht. Die Inanspruchnahme erfolgt durch Eintragung einer Dienstbarkeit, das Eigentum und die lediglich durch die Duldungspflicht für die Leitung belastete Fläche verbleibt bei den bisherigen Eigentümern. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, die Fläche zu erwerben, falls die Eigentümer dies wünschen.

3. Eigentümer der Fl. Nr. 328 Gemarkung Oberelchingen (Lfd. Nr. 145)

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 328 Gemarkung Oberelchingen mit einer Größe von 16.331 m², von denen 5.926 m² dauerhaft und 1.732 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt werden, hat gefordert, für dieses vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Durch den Bau verursachte Schäden seien vom Baulastträger zu begleichen. Um eine bessere Bewirtschaftung des Grundstücks zu ermöglichen, solle der Entwässerungsgraben zwischen den Fl. Nrn. 328 und 242/2 Gemarkung Oberelchingen verfüllt werden. Dieser werde nicht mehr benötigt. Auch die Böschung zwischen Graben und Parkplatz werde nicht mehr benötigt und könne verfüllt und einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Die Anpflanzungen auf der Nordseite der A 8 sollen ausschließlich mit niedrigen Bäumen und Sträuchern erfolgen, um eine Verschattung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke zu verhindern. Der Bau eines Lärmschutzwalls von der Anschlussstelle Elchingen bis zum Anschluss Autobahnkreuz Ulm/Elchingen sei in dieser Form nicht erforderlich. Der Lärmschutzwall solle erst ab dem Göttinger Weg bis zum Autobahnkreuz Ulm/Elchingen gebaut werden. Die Einmündung des abgehängten Wirtschaftsweges südlich der Anschlussstelle Oberelchingen in die „Alte Autobahn" (Fl. Nr. 285 Gemarkung Oberelchingen) sei für den landwirtschaftlichen Verkehr entsprechend auszubauen. Der Wirtschaftsweg nördlich der A 8 (sogenannter Göttinger Weg) sei nicht ausreichend dimensioniert. Er müsse mit einer Breite von 4,50 m ausgebaut werden. Mit Schreiben vom 24.07.2018 hat er sich zudem gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks für den Autobahnbau gewendet. Der auf dem Grundstück geplante Parkplatz südlich der A 8 solle um 200-300 m nach Westen verschoben werden.

Neben der Inanspruchnahme seines landwirtschaftlichen Grundstücks führe der Parkplatz in diesem Bereich zu einer erheblichen Störung des Wildes.
Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusage des Vorhabensträgers erledigt haben. Die Erforderlichkeit eines Beweissicherungsverfahrens zur Zustandsfeststellung ergibt sich erst aus dem laufenden Baubetrieb und der konkreten Inanspruchnahme des Grundstücks. Eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren ist hier nicht sinnvoll, zumal bei unterbleiben der Beweissicherung eine Beweislastumkehr stattfindet. Art und Umfang der Haftung des Baulastträgers für verursachte Schäden ergibt sich unmittelbar aus den gesetzlichen Vorschriften. Eine darüberhinausgehende Festsetzung in der Planfeststellung ist nicht erforderlich. Eine Verfüllung des Entwässerungsgrabens zwischen dem Grundstück des Einwenders und dem auf dem Grundstück Fl. Nr. 242/6 verlaufenden öffentlichen Feld und Waldweg ist nicht möglich. Wegen des bestehenden Gefälles ist der Graben erforderlich, um das Oberflächenwasser von der Fläche des Einwenders abzufangen. Die Verfüllung des Grabens wurde vom Vorhabensträger zugesagt, soweit dieser aufgrund der PWC-Anlage Süd entbehrlich wird. Die Forderungen bezüglich der Bepflanzung auf der Nordseite der A 8 sowie der Breite des befestigten Wirtschaftsweges nördlich der A 8 wurden bereits oben unter C. IV. 12. und C. IV. 13. behandelt. Der Lärmschutzwall ist in vollem Umfang erforderlich, um den Ortsteil Oberelchingen vor den Auswirkungen aus dem Verkehrsaufkommen der A 8 zu schützen. Die Einmündung des abgehängten Wirtschaftsweges südlich der Anschlussstelle Oberelchingen wird vom Vorhabensträger entsprechend der eingereichten Planung hergestellt. Soweit der Einwender mit Schreiben vom 24.07.2018 gefordert hat, das Grundstück nicht für den Bau des Parkplatzes zu beanspruchen, ist er mit dieser Einwendung ausgeschlossen. Sie wurde erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben und ist auch nicht in Ansätzen in dem ersten Einwendungsschreiben des Antragstellers, das fristgerecht einging, enthalten. Im Übrigen wäre diese Einwendung zurückzuweisen. Es ist nicht ersichtlich, dass ein Verschieben des Parkplatzes zu einer Verminderung der Störung für das Wild führen würde. Darüber hinaus würde die Inanspruchnahme des Eigentums ohne sachlichen Grund lediglich auf andere Betroffene verschoben. Der Parkplatz ist so angelegt, dass er an die bestehenden Parkflächen anknüpft und damit zu einer möglichst geringfügigen Inanspruchnahme neuer Flächen führt. Die gewählte planerische Lösung ist daher auch unter Gesichtspunkten des Naturschutzes und der Flächeninanspruchnahme die sinnvollste.

4. Eigentümer der Fl. Nr. 818 Gemarkung Unterelchingen (Lfd. Nr. 148)

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 818 Gemarkung Unterelchingen hat sich mit Schreiben vom 02.08.2017 zu dem Vorhaben geäußert. Neben zahlreichen Einwendungen, bezüglich derer wir auf C IV. 12. und C. IV. 13. verweisen hat er geltend gemacht, dass durch das Entfallen der Überführung dem landwirtschaftlichen Verkehr im Bereich der Anschlussstelle Oberelchingen die Zufahrt zu seinem Grundstück unzumutbar erschwert werde. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Grundstück ist nach wie vor über das landwirtschaftliche Wegenetz erschlossen, der durch den Wegfall der Überführung bedingte Mehrweg ist den Eigentümern landwirtschaftlicher Grundstücke zuzumuten. Das Interesse an einer möglichst kurzen Zufahrt muss gegenüber dem Interesse an einem verkehrsgerechten Ausbau des Straßennetzes zurücktreten. Im Übrigen besteht kein Anspruch auf den Fortbestand einer bestimmten Zufahrtsmöglichkeit.

5. Eigentümer der Fl. Nr. 309, 368, 432, 446 und 451 Gemarkung Thalfingen (lfd. Nr. 155)

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 309, 368, 432, 446 und 451 Gemarkung Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017, das am 28.07.2017 bei der Gemeinde Elchingen einging, Einwendungen erhoben. Ferner hat er mit Schreiben vom 30.01.2020 zu dem im Bereich der Fl. Nr. 309 Gemarkung Thalfingen als Tektur vorgesehenen Bau einer Zufahrt zu dem Grundstück Stellung genommen. Er ist wie folgt betroffen:

- Fl. Nr. 432 der Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 31.111 m²:
  1986 m² dauernd und 690 m² vorübergehend.
- Fl. Nr. 368 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 28.561 m²:
  2959 m² dauernd und 938 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 446 der Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 12.348 m²:
  1093 m² dauerhaft und 388 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 451 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 21.394 m²:
  2900 m² dauerhaft und 2626 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 309 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 69.133 m²:
  45 m² dauernd dauerhaft und 1124 m² vorübergehend.

Insgesamt werden von den betroffenen Grundstücken 8.983 m² dauerhaft und 5.766 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt. Der Eigentümer befürchtet, dass die betroffenen Grundstücke, die er landwirtschaftlich nutzt, durch Verdichtung, Verunreinigung mit Baumaterial oder auch durch nicht ordnungsgemäße Ableitung von anfallendem Oberflächenwasser beeinträchtigt werden. Ferner verlangt er eine Entschädigung für Folgeschäden z. B. durch Bodenverdichtung. Da er 4,1 % seiner Eigentumsfläche auf Thalfin-

ger Flur verliere, sei er erheblich beeinträchtigt. Er verlangt daher falls möglich Ersatzflächen für den durch die Maßnahme bedingten Verlust an Eigentumsflächen. Die Querung der Autobahn mit landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten solle während der gesamten Bauphase im Bereich der bisher bestehenden Unterführungen gewährleistet werden. Sollte dies nicht der Fall sein, sei er für entstehende Mehrkosten zu entschädigen. Überschussmengen an Humus sollten auf der Gemarkung verbleiben. Ihm komme es insbesondere darauf an, dass die nördlich der A 8 gelegenen Grundstücke angeglichen werden, um die bestehenden Vernässungsprobleme möglichst zu beseitigen. Aufgrund der Baumaßnahme würden die Grundstücke entlang der Autobahn kürzer. Er fordert daher, diese im Rahmen einer Unternehmensflurbereinigung in Längsrichtung parallel zur Autobahn auszurichten. Die Bepflanzung solle mit heimischen Arten erfolgen. Die übrigen Einwendungen wurden bereits oben unter Ziffer C. V. 3. behandelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusagen der Autobahndirektion Südbayern und die Tektur erledigt haben. Soweit der Eigentümer fordert, an den Grundstücken durch Verdichtung, Verunreinigung mit Baumaterial oder durch nicht ordnungsgemäße Ableitung anfallenden Oberflächenwassers entstandene Schäden zu ersetzen, richtet sich die Haftung nach den gesetzlichen Vorschriften soweit es um Verdichtung und Verunreinigung geht. Eine gesonderte Festsetzung von Ansprüchen im Planfeststellungsverfahren ist daher nicht erforderlich. Zu der geforderten Beweissicherung siehe oben C. IV. 15. Und C. V. 3.. Die Entwässerung der Straßen und Wegeflächen erfolgt über die Bankette. Dies ist eine technisch ordnungsgemäße Entwässerung, die keine Vernässungsprobleme befürchten lässt. Die Frage, ob Tauschland zu stellen ist, ist als Frage der Entschädigung nicht im Planfeststellungsverfahren zu klären, da keine Existenzgefährdung ersichtlich ist und auch nicht vorgetragen wurde. Gleiches gilt für die Frage der Entschädigung von Mindererträgen an im Bereich von für den Baubetrieb benötigten Flächen. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, zu prüfen ob im Rahmen des Grunderwerbs Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann. Ferner hat sie zugesagt, die Frage, ob im Bereich der Grundstücke des Einwenders eine Beweissicherung durchgeführt wird, im Rahmen des Grunderwerbs anhand des konkreten Bauablaufs zu klären. Darüber hinaus hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, die infolge des Baubetriebs erforderlichen Sperrzeiten im Bereich der vom Einwendungsführer genutzten Unterführungen so kurz wie möglich zu halten und diesen frühzeitig darüber zu informieren. Weitergehende Ansprüche bezüglich der ihm zur Verfügung stehenden Erschließungswege bestehen straßenrechtlich nicht. Die Autobahndirektion hat ihrer Planung entsprechend zugesagt, bei der Bepflanzung nur heimische Arten zu verwenden. Die Entscheidung, ob ein Flurbereinigungsverfahren durchzuführen ist, ist außerhalb des

Planfeststellungsverfahrens zu treffen. Die Autobahndirektion hat zugesagt, dies zu überprüfen, soweit von Seiten der betroffenen Landwirte und deren Vertretungen konkrete Forderungen erhoben werden. Da schon wegen ihrer Größe auch nach dem Flächenverlust infolge des Ausbaus der Autobahn auszuschließen ist, dass die Grundstücke des Einwendungsführers nicht mehr sinnvoll bewirtschaftbar sind, lassen sich daraus keine Forderungen bezüglich des Straßenbaus herleiten. Bewirtschaftungserschwernisse sind vielmehr entschädigungsrechtlich auszugleichen. Hierüber ist im Rahmen des Planfestungsverfahrens nicht zu entscheiden. Eine Modellierung der Grundstücke des Einwendungsführers, um bestehende Vernässungsprobleme zu beseitigen, kann nicht gefordert werden. Diese Probleme sind nicht durch die Planfeststellung bedingt und daher auch nicht vom Träger der Straßenbaulast auszugleichen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, den abgeschobenen Humus wieder dort einzubringen, wo er abgeschoben wurde. Soweit er fordert, den Grunderwerb im Bereich der Fl.Nr. 309 Gemarkung Thalfingen auch auf den Bereich der von Ihm geforderten Zufahrt auszudehnen und den Unterhalt der Zufahrt dem Eigentümer aufzuerlegen kann dieser Forderung nicht entsprochen werden. Die Zufahrt dient ausschließlich der Erschließung seines Grundstücks. Dieses ist auch ohne die Zufahrt erschlossen. Es besteht kein Anlass diesen einem anderen Träger als ihm aufzuerlegen. Der Unterhalt des Entwässerungsgrabens in diesem Bereich wird nicht verändert und liegt bei der Gemeinde Elchingen.

6. Eigentümer der Fl. Nr. 335 Gemarkung Thalfingen (lfd. Nr. 161)

Die Eigentümer der Fl. Nr. 335 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 5.343 m², von denen 1.927 m² dauerhaft und 182 m² vorübergehend für den Ausbau der A 8 in Anspruch genommen werden, haben mit Schreiben vom 31.07.2017, dass am 01.08.2017 bei der Gemeinde Elchingen einging, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Im Erörterungstermin haben sie noch ein Schreiben vom 17.07.2018 übergeben lassen, in dem sie die Einwendungen wiederholt haben und Interesse an Ersatzland bekundet haben. Neben zahlreichen Einwendungen gegen den Ausbau der A 8 sowie die Situierung der Parkplätze, die oben unter C. III. 3. und C. III. 5. behandelt sind, haben sie geltend gemacht, dass sie keine weiteren Flächen mehr für den Straßenabbau abgeben wollen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Ausbau der A 8 in der planfestgestellten Form beschränkt die Inanspruchnahme der Grundstücke auf das erforderliche Mindestmaß. Die Lage der Parkplätze, für die das Grundstück beansprucht wird, orientiert sich am bisher vorhandenen Standort. Sie wird dort in möglichst flächensparender Weise verwirklicht. Die Frage, ob Ersatzland gestellt werden kann, ist als Frage der Entschädigung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

7. Eigentümer der Fl. Nr. 1217 Gemarkung Unterelchingen (lfd. Nr. 164)

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 1217 Gemarkung Unterelchingen hat mit Schreiben vom 01.08.2017, das am 02.08.2017 bei der Gemeinde Elchingen eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der A 8 erhoben. Das Grundstück hat eine Fläche von 19.716 m² und wird vollständig für den Bau des Lärmschutzwalls im Bereich von Elchingen benötigt. Neben zahlreichen Einwendungen, bezüglich derer wir auf oben V. verweisen, hat er geltend gemacht, dass er nicht bereit sei, die für den Bau der Lärmschutzwand benötigte Fläche abzugeben. Es gebe andere, flächenschonendere Möglichkeiten, den erforderlichen Lärmschutz im Bereich von Elchingen umzusetzen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich der Lärmschutz in der planfestgestellten Form wegen der möglichen Bepflanzung wesentlich besser in das Landschaftsbild im Bereich des Donautales einfügt, in dem normalerweise eine flache und ungehindert einsehbare Landschaft überwiegt, ist die planfestgestellte Lösung die sinnvollste. Dies wurde bereits oben bei der Begründung der planfestgestellten Immissionsschutzmaßnahmen für Elchingen dargestellt.

8. Eigentümer der Fl. Nrn. 362 und 406 Gemarkung Thalfingen (lfd. Nr. 184)

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 362 und 406 Gemarkung Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017, das am 28.07.2017 bei der Gemeinde Elchingen eingegangen ist Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die Grundstücke sind durch den Straßenbau wie folgt betroffen:

- Fl. Nr. 362 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 18.159 m²:
  2.109 m² dauerhaft und 1.036 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 406 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 23.252 m²:
  2.195 m² dauerhaft und 1.483 m² vorübergehend

Die erhobenen Einwendungen wurden oben unter V. 3. Und V. 5. behandelt.

9. Miteigentümer der Fl. Nr. 403/2 Gemarkung Thalfingen (lfd. Nr. 191)

Der Miteigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 403/2 Gemarkung Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017, das am 02.08.2017 bei der Gemeinde Elchingen eingegangen ist, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Aus dem Grundstück mit einer Größe von 2.249 m² werden 309 m² dauernd und 152 m² vorübergehend für den Ausbau der A 8 benötigt. Die erhobenen Einwendungen wurden oben unter V. 3. und V. 5. behandelt.

10. Eigentümer der Fl. Nr. 404 und Miteigentümer Fl.Nr. 447 Gemarkung Thalfingen (lfd. Nr. 192)

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nrn. 404 und Miteigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 447 Gemarkung Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017, das am 02.08.2017 bei der Gemeinde Elchingen eingegangen ist, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die Grundstücke sind durch den Straßenbau wie folgt betroffen:

- Fl. Nr. 404 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 38.597 m²: 4.802 m² dauerhaft und 2.599 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 447 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 23.252 m²: 596 m² dauerhaft und 226 m² vorübergehend

Die erhobenen Einwendungen wurden oben unter V. 3. und V. 5. behandelt.

11. Eigentümer der Fl. Nr. 809 Gemarkung Unterelchingen (lfd Nr. 255)

Der Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 809 Gemarkung Unterelchingen mit einer Größe von 23.437 m ², von denen 809 m² vorübergehend für den Ausbau der A 8 in Anspruch genommen werden, hat mit Schreiben vom 26.07.2017, das am 01.08.2017 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen gegen den Ausbau der A 8 erhoben. Von dem geplanten Parkplatz nördlich der A 8 verlaufe in nordöstlicher Richtung der Weg Fl. Nr. 366/11. Entlang dieses Weges sei während des Baues des Autobahnkreuzes Ulm/Elchingen eine Entwässerungsmulde angelegt worden, die ihre Funktion nicht erfülle. Diese müsse im Zuge des Autobahnausbaus funktionsfähig hergestellt werden. An der Anschlussstelle Oberelchingen Süd werde der auf den Kreisverkehr von Süden her einmündende Wirtschaftsweg abgehängt und in östlicher Richtung entlang der Straße geführt. Er verlange, dass die bestehende Einmündung des Wirtschaftsweges Fl. Nr. 285 ausgebaut werde. Der Querschnitt beziehungweise die befestigte Breite des Wirtschaftsweges (sog. Göttinger Weg) der nördlich der A 8 verlaufe sei zu schmal. Er fordert, diesen Weg mit einer befestigten Breite von 4,5 m zuzüglich eines befestigten Randstreifens links und rechts mit einer Breite von 0,5 m auszubauen. Ferner fordert er, Ausweichplätze vorzusehen. Südlich seiner Hofstelle verlaufe ein Wirtschaftsweg, der im Forstweg in Oberelchingen ende. Er regt an, diesen in westlicher Richtung zu verlängern, so dass er in den Forstweg einmündet.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, durch den Ausbau der A 8 bzw. die Herstellung der PWC-Anlage Nord bedingte Verschlechterungen in der Eigenschaft oder Funktion des Weges und seiner Nebenanlagen nach Abschluss der Bauarbeiten zu regulieren und in Stand zu setzen. Im Übrigen ist der Weg durch den Ausbau der A 8 nicht betroffen und Maßnahmen daher nicht veranlasst. Die Einwendung wird daher insoweit zurückgewiesen. Die bestehende Einmündung ist derzeit nicht als öffentlicher Feld- und

Waldweg gewidmet. Sie wird aber entsprechend der eingereichten Planung als Ersatz für die entfallende Querungsmöglichkeit im Bereich der Anschlussstelle Oberelchingen als Einmündung in die „alte Autobahn" hergestellt.
Der öffentliche Feld- und Waldweg nördlich der A 8 (sog. Göttinger Weg) wird mit einer befestigten Breite von 3,00 m ausgebaut. Da es sich um einen Ersatzweg für die entfallende Wegeverbindung an der Anschlussstelle Oberelchingen handelt, ist für den Ausbau eine Kronenbreite von 5,50 m vorgesehen, die durch eine beidseitig 1,25 m breite Befestigung der Randstreifen erreicht wird. Es handelt sich damit um einen angemessenen Ausbau gemäß den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen für einseitige Verbindungswege mit normalem Verkehr. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen, da ein weitergehender Ausbau für den auf dem Weg laufenden Verkehr nicht erforderlich ist. Der öffentliche Feld- und Waldweg südlich des Göttinger Weges ist durch den Ausbau der A 8 nicht betroffen. Die Anregung konnte daher im Planfeststellungsverfahren nicht weiterverfolgt werden.

12. Eigentümer der Fl. Nrn. 322, 323, 337, 430 und 431 Gemarkung Thalfingen (Lfd. Nr. 256)

Die Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 322, 323, 337, 430 und 431 Gemarkung Thalfingen haben mit Schreiben vom 01.08.2017, das am 01.08.2017 bei der Gemeinde Elchingen eingegangen ist, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die Grundstücke sind durch den Straßenbau wie folgt betroffen:

- Fl. Nr. 322 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 15.628 m²:
  1.412 m² dauerhaft und 853 m² vorübergehend
- Fl.Nr.323 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 16.518 m²:
  9.976 m² dauerhaft und 1.554 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 337 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 25.077 m²:
  45 m² dauerhaft und 139 m² vorübergehend
- Fl.Nr. 430 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 10.351 m²
  1.378 m² dauerhaft und 297 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 431 Gemarkung Thalfingen mit einer Größe von 11.341 m²:
  1.293 m² dauerhaft und 280 m² vorübergehend.

Sie machen geltend, dass die Grundstücke durch den Ausbau erheblich beeinträchtigt werden. Ferner sei zu beachten, dass sie bereits durch den Ausbau des Elchinger Kreuzes in den 1970er Jahren erheblich betroffen wurden. Der Flächenverlust führe zu einem Wertverlust der Grundstücke und beeinträchtige die landwirtschaftliche Nutzung erheblich. Ferner haben sie umfassend auf das Einwendungsschreiben der Gemeinde Elchingen Bezug genommen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme der Flächen für den Straßenbau führt zwar zu einer Verschlechterung des Zuschnitts und zum Verlust des Eigentums an den dauernd für den Straßenbau in Anspruch genommenen Flächen. Unter Berücksichtigung der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange ist dies von den Eigentümern jedoch hinzunehmen. Die verschlechterte Nutzbarkeit der Grundstücke wird durch die Entschädigung für die Formverschlechterung ausgeglichen, über die im Rahmen des Grunderwerbs und eines gegebenenfalls anschließenden Enteignungsverfahrens zu entscheiden ist. Sie ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Wegen der übrigen Einwendungen verweisen wir auf die Ausführungen oben unter C. V..

13. Eigentümer der Fl. Nrn. 306 und 310 Gemarkung Göttingen (Lfd. Nr. 268)

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 306 und 310 Gemarkung Göttingen hat am 28.07.2013 mit Schreiben vom selben Tag Einwendungen erhoben. Die Grundstücke liegen nördlich der A 8 in einer Senke und sind zwei Gewannen von dieser entfernt. Er befürchtet, dass durch den Bau der Autobahn Nachteile durch Verdichtung, Verunreinigung und Baumaterial sowie durch die nicht ordnungsgemäße Ableitung von anfallendem Oberflächenwasser entstehen, und der Wert der Grundstücke gemindert wird. Er fordert daher die Durchführung einer Beweissicherung an den Grundstücken. Eventuell entstehende Schäden am Grundstück seien auf Kosten der Autobahndirektion nach Abschluss der Baumaßnahme zu beheben, Folgeschäden durch Bodenverdichtung seien zu beseitigen oder zu entschädigen. Die Querung der Autobahn mit landwirtschaftlichen Maschinen müsse während der gesamten Bauphase im Bereich der bisher bestehenden Unterführungen möglich sein. Sollte dies nicht der Fall sein, fordere er einen finanziellen Ausgleich für anfallende Mehrwege. Bei der Anlage von Bepflanzungen auf der nördlichen Seite der A 8 sollen niedrige Bäume und Sträucher verwendet werden. Ferner sollten nur heimische Arten angepflanzt werden. Im Übrigen nimmt er Bezug auf die Stellungnahme der Flurbereinigungsgenossenschaft Thalfingen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grundstücke sind zu weit von der A 8 entfernt, um durch den Bau beeinträchtigt zu werden. Der Vertreter des Ingenieurbüros der Autobahndirektion Südbayern hat im Erörterungstermin ausgeführt, dass der Baustellenverkehr auf den gesperrten Teilen der A 8 geführt wird und deswegen die in großer Entfernung liegenden Grundstücke des Einwenders nicht beeinträchtigt. Im Übrigen wird wegen der Einwendungen auf die Ausführungen unter C. IV. 12. und 15. und C. V. 3. und 5. verwiesen.

14. Eigentümer der Fl. Nr. 409 Gemarkung Thalfingen (Lfd. Nr. 331)

Die Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 409 Gemarkung Thalfingen haben mit Schreiben vom 28.07.2017, das am 31.07.2017 bei der Gemeinde Elchingen einging, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Mit Schreiben vom 20.02.2020 haben sie zu den Tekturen im Bereich ihres Grundstücks Stellung genommen. Aus dem Grundstück Fl. Nr. 409 mit einer Größe von 23.469 m², das mit einem Anwesen bebaut ist, werden 2.962 m² dauerhaft und 797 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt. Die Verlegung der im Bereich der Baustelle laufenden Wasserleitung, die zur Versorgung ihres Wohn- und Geschäftshauses benötigt werde, sei nicht entsprechend ihrer Vorgaben eingezeichnet worden. Die in den Unterlagen enthaltene Verlegung führe zu einer um 100 m längeren Versorgungsleitung. Die Kontrollschächte nördlich und südlich der Autobahn sowie der Schutzkanal seien nicht berücksichtigt. Alle Versorgungsleitungen zu ihrem Anwesen seien unter der Autobahn geführt. Bei früheren Baumaßnahmen an der Autobahn seien diese mehrmals beschädigt worden. Sie beantragen, ihnen einen genauen Plan vorzulegen, wie die Versorgungsleitungen ausgeführt werden und wie die Versorgung während der Baumaßnahme aufrechterhalten wird. Das Auffüllen der auf dem Grundstück befindlichen Geländemulde führe dazu, dass sich der Lärm- und Sichtschutz für ihr Anwesen verschlechtere. Darüber hinaus verlaufe die Trinkwasserleitung in der Talsohle der Geländemulde in etwa 1,50 m Tiefe. Durch die Auffüllung der Geländemulde werde diese um ca. 4,00 bis 5,00 m überdeckt. Eine eventuelle Reparatur sei daher erheblich aufwendiger. Bei der Anpassung des Pendlerparkplatzes sei darauf zu achten, dass der Zufahrtsweg zu diesem Park- und Mitnahmeparkplatz gleichzeitig die einzige befestigte Zufahrt zu ihrem Wohn-und Geschäftshaus sei. Die Zufahrtswege für Kunden und Abschleppfahrzeuge sowie für Notdienste müssten Tag und Nacht frei bleiben und dürften nicht durch Baustellenfahrzeuge versperrt werden. Die vorgesehenen Immissionsschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend. Die Autobahn werde im Bereich ihres Anwesens um ca. 1,7 m angehoben, die bisherige natürliche Abschirmung durch einen Erddamm werde damit unwirksam. Darüber hinaus rücke die Autobahn 15 m näher an ihr Anwesen heran. Sie sei nunmehr lediglich 85 m entfernt.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, sich im Vorfeld der Bauausführung mit den Eigentümern in Verbindung zu setzen, um die genauen Leitungsverläufe zu klären und erforderliche Maßnahmen abzustimmen. Angestrebt werde gegebenenfalls eine Vorabverlegung von Leitungen, um einerseits einen ungehinderten Bauablauf für die A 8 sicherzustellen und andererseits die Beeinträchtigung durch notwendige Leitungsverlegungen so gering wie möglich zu halten. Die Lage der Leitung wurde entsprechend der Forderung der Eigentümer in der Tektur vom 23.09.2019 neu eingezeichnet.

Der Bewuchs innerhalb des Baufeldes der A 8, in dem sich die Mulde befindet, gegen deren Auffüllung und Abholzung sich die Einwendungsführer wenden, muss entfernt werden, um eine behinderungsfreie Bauausführung zu gewährleisten. Eine lärmmindernde Wirkung der Mulde kann ausgeschlossen werden. Die Autobahndirektion hat jedoch zugesagt, sich im Rahmen eines Ortstermins um eine Klärung und Einigung mit den Einwendungsführern bezüglich erforderlicher Ersatzmaßnahmen zu bemühen. Dieser hat am 18.07.2019 stattgefunden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens waren die Einwendungen jedoch zurückzuzuweisen, da die geringfügige Minderung des Lärmschutzes gegenüber den für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belangen zurücktreten muss. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht in diesem Bereich eine ausreichende Bepflanzung vor, so dass die Beeinträchtigung des Anwesens der Einwendungsführer wegen der Rodungen nicht dauerhaft sein wird. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, dass die Trinkwasserleitung so verlegt wird, dass die neue Leitungstrasse in frostsicherer Mindesttiefe ohne Erschwernisse zugänglich bleibt. Die ständige Erreichbarkeit des Anwesens der Einwendungsführer wurde durch die Autobahndirektion Südbayern zugesagt. Die Zufahrt ist nach den Planungen der Autobahndirektion weder vom Baustellenverkehr noch von der Ausbaumaßnahme betroffen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, gegebenenfalls durch den Baubetrieb entstehende Schäden im Bereich der Zufahrt nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in Stand zu setzen. Für das Anwesen der Einwendungsführer wurde passiver Lärmschutz angeordnet. Über den Spritzschutz mit einer Höhe von 1,2 m hinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind unverhältnismäßig. Insoweit möchten wir auf die Erläuterungen unter C. III. 5. verweisen. Das Interesse der Antragsteller, den Lärmschutz für ihr im Außenbereich liegendes Anwesen nicht zu verschlechtern, muss hinter das öffentliche Interesse am Ausbau der Straße zurücktreten. Den Belangen der Einwendungsführer ist durch die dem Grunde nach festgesetzten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im erforderlichen Umfang Rechnung getragen. Weitergehenden Schutz können sie nicht beanspruchen.

15. Eigentümer der Fl. Nr. 1194 Gemarkung Unterelchingen (Lfd. Nr. 332)

Die Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 1194 Gemarkung Unterelchingen haben als Eigentümer des Grundstücks und Anwohner mit Schreiben vom 31.07.2017, das am 31.07.2017 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen erhoben. Das Grundstück hat eine Größe von 21.268 m², von denen 1859 m² dauerhaft und 1984 m² vorübergehend für den Ausbau der A 8 beansprucht werden. Neben zahlreichen Einwendungen insbesondere zum Flächenverbrauch, der Lage der Entwässerungsbecken sowie Dimensionierung und Ausführung des Lärmschutzes bezüglich derer wir auf oben C. III. 5. verweisen, haben sie geltend gemacht, dass sie mit der Inanspruchnahme der

Flächen aus dem Grundstück Fl. Nr. 1194 Gemarkung Unterelchingen nicht einverstanden sind. Dieses werde durch den Ausbau der A 8 in stärkerem Umfang verschattet als bisher. Aus diesem Grund solle die Bepflanzung nur mit niedrigen Gehölzen erfolgen, und auf die Spritzschutzwand verzichtet werden.
Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme der Flächen ist auch unter Berücksichtigung der grundrechtlich geschützten Belange der Eigentümer auf Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses am Ausbau der A 8 gerechtfertigt. Die Interessen der Eigentümer müssen daher hinter diese zurücktreten. Die Spritzschutzwand am Rand der Autobahn ist zum Schutz des Grundwassers erforderlich, während die Bepflanzung der Einbindung der Straße in das Landschaftsbild dient. Die Interessen der angrenzenden Eigentümer müssen daher zurücktreten. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, in den Bereichen, in denen der Straßendamm wie im Bereich des Grundstücks der Einwendungsführer hoch ist, niedrig wachsende einheimische Gehölze zu pflanzen. Die Bepflanzung führt darüber hinaus nicht zu stärkeren Beeinträchtigungen als der bisher vorhandene Bewuchs. Die im Erörterungstermin erhobene Forderung, die Beeinträchtigungen durch den Bewuchs an der Nordseite des Dammes aufzunehmen und zu bewerten wird zurückgewiesen. Es handelt sich um einen nicht außergewöhnlichen Bewuchs, der von Eigentümern angrenzender Grundstücke im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen ist.

16. Eigentümer der Fl. Nrn. 363 und 369 Gemarkung Thalfingen (Lfd. Nr. 346)

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 363 und 369 Gemarkung Thalfingen hat mit Schreiben vom 25.07.2017, das am 27.07.2017 bei der Gemeinde Elchingen einging Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Aus dem Grundstück Fl. Nr. 363 mit einer Größe von 7.973 m² werden 802 m² dauerhaft und 236 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt. Aus dem Grundstück Fl. Nr. 369 mit einer Größe von 13.014 m² werden 5.215 m² dauernd und 4.365 m² vorübergehend für den Straßenbau in Anspruch genommen. Die Grundstücke werden vom Eigentümer landwirtschaftlich genutzt. Er hat geltend gemacht, dass er für seine Grundstücke Ersatz durch nach Größe und Bonität gleichwertige Flächen der Gemarkung Thalfingen oder einer angrenzenden Gemarkung fordere. Im Übrigen hat er die unter C. V. 3. und 5. behandelten Einwendungen erhoben sowie auf die Stellungnahme der Flurbereinigungsgenossenschaft Thalfingen verwiesen, die oben unter C IV. 12., 15. und 16. behandelt wurde.
Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Soweit der Einwendungsführer Ersatzland fordert, ist dies als Entschädigungsfrage nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ob der Einwendungsführer Tauschland erhält, ist im Rahmen der Grunderwerbs-

verhandlungen und gegebenenfalls in einem Enteignungsverfahren zu klären. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, Ersatzland zu stellen, soweit der Erwerb geeigneter Grundstücke möglich ist.

17. Pächter der Fl. Nrn. 7438/1 und 7438/10 Gemarkung Langenau (fd. Nr. 131)

Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 31.07.2017, das am 01.08.2017 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, und mit einem Schreiben seines Vertreters vom 24.08.2018, das am 27.8.2018 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er ist Pächter des Grundstücks Fl. Nr. 7438/1 Gemarkung Langenau mit einer Größe von 662.562 m², von dem nach der ursprünglichen Planung 74.930 m² für die Ausgleichsmaßnahmen 72.1 A CEF und 72. 3 A CEF benötigt werden sowie des Grundstücks Fl. Nr. 7438/10 mit einer Größe von 104.864 m² von denen 23.512 m² für die Ausgleichsmaßnahme 72.2 A CEF benötigt werden. Eigentümer der Fl. Nr. 7438/1 Gemarkung Langenau ist die Stadt Langenau. Eigentümer der Fl. Nr. 7438/10 ist der Zweckverband Landeswasserversorgung Baden-Württemberg. Nach der Tektur vom 23.09.2019 wird das Grundstück Fl. Nr. 7438/10 nicht mehr beansprucht, aus dem Grundstück 7438/1 wird nunmehr eine Fläche von 97.771 m² beansprucht. Der Pachtvertrag mit der Stadt Langenau hat eine Laufzeit bis 10.11.2024, der Pachtvertrag mit dem Zweckverband Landeswasserversorgung ist auf ein Jahr befristet. Der Einwendungsführer trägt vor, dass die Pachtverhältnisse mit der Stadt Langenau bereits seit 1946 bestehen und immer wieder auf die Dauer von neun Jahren verlängert worden seien. Auch vom Zweckverband Landeswasserversorgung hätten er bzw. seine Rechtsvorgänger bereits seit 1949 Grundstücke für den Betrieb angepachtet. Sein Betrieb bewirtschafte rund 140 ha, davon 120 ha im Möhrenanbau, von denen er nunmehr 9,9 ha verliere. Wegen der langen Pachtdauer sei davon auszugehen, dass die Verträge als langfristige Verträge auch über die jeweilige vertragliche Laufzeit hinaus geschützt seien. Bereits wegen des Um- und Ausbaus der Anschlussstelle Ulm-Ost habe sein Betrieb eine Teilfläche von 2,45 ha aus dem Grundstück Fl. Nr. 7438/1 verloren. Sein Betrieb sei auf Möhrenanbau spezialisiert. Aufgrund der spezifischen Nutzungsform könnten die betroffenen Flächen nur alle vier Jahre mit Möhren bepflanzt werden, so dass sich bei seiner derzeitigen Kapazität von 30 ha/Jahr ein möhrenfähiger Flächenbedarf von 120 ha ergebe. Die in Anspruch genommenen Flächen seien in idealer Weise für den Möhrenanbau geeignet. Sein Betrieb wirtschafte extrem bodenschonend, da er auf Düngung mit Stickstoff verzichte. Darüber hinaus treffe der Flächenverlust nicht nur seinen Betrieb, sondern auch das nachgelagerte Verarbeitung- und Vermarktungsgewerbe. Allein sein Betrieb liefere rund 30 % der Gesamtmenge der bei der Gartenbauzentrale Main-Donau eG unter

Vertrag stehenden Karotten. Wegen des Mehraufwandes bei der Produktion und Vermarktung der Möhren im Vergleich zum Getreide- oder Maisanbau habe er einen Mitarbeiter in Vollzeit beschäftigt. Sollten die für die Ausgleichsflächen benötigten Flächen seinem Betrieb entzogen werden, könne er diesen Arbeitsplatz nicht mehr halten. Falls die Ausgleichsmaßnahmen auf den vorgesehenen Grundstücken umgesetzt würden, stelle dies eine unwirtschaftliche Verkleinerung der landwirtschaftlichen Nutzflächen dar. Es sei weder ackerbaulich noch betriebswirtschaftlich nachvollziehbar, warum Ackerbauflächen so willkürlich geteilt werden. Ihm stelle sich die Frage, ob es sinnvoll sei, naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen wie bei der Fl. Nr 7438/10 direkt angrenzend an zwei stark frequentierten Wegen anzulegen. Durch die Verkürzung der Schlaglänge und die deutliche Verkleinerung der Flächen werde die Bewirtschaftung erheblich erschwert. Die von ihm bewirtschafteten Flächen seien drainiert. Durch die Schließung von Drainagen entstünde die Gefahr, dass auch die umliegenden Flächen vernässen, und zusätzlich als landwirtschaftliche Produktionsflächen wegfallen. Es sei zu befürchten, dass dies zu einer Einschränkung der Bewirtschaftung der in seinem Betrieb verbleibenden Flächen führe. Der als Ackerland verbleibende südliche Teil der Fl. Nr. 7438/10 verliere seine Zufahrt. Die Flächen seien in früheren Planungsstadien aus der Planung herausgenommen worden. Er könne nicht nachvollziehen, warum diese Flächen nunmehr wieder als Ausgleichsflächen herangezogen werden. Im Übrigen halte er es für unverhältnismäßig, wenn für die Baumaßnahme mit einem Umfang von 6 ha weitere 17 ha aus der landwirtschaftlichen Produktion genommen werden müssten. Dies entspreche dem Faktor 2,8 und verdeutliche, dass die Interessen der Landwirtschaft im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen nicht berücksichtigt werden. Er rege an, die Ausgleichsflächen zu verlegen. Der Vertreter des Einwendungsführers hat mit Schreiben vom 24.08.2018 zusätzlich vorgetragen, dass nach seiner Kenntnis mögliche Alternativflächen bereits am 30.07.2015 durch den Fachdienst für Landwirtschaft beim Landratsamt Alb Donaukreis an die Planfeststellungbehörde übermittelt wurden. Für ihn sei nicht nachvollziehbar, dass der Planfeststellungsbehörde die Betroffenheiten seines Mandanten nicht zugegangen sein sollen.

Die Autobahndirektion Südbayern hat im Erörterungstermin zugesagt, Gespräche mit der Stadt Langenau und dem Einwender zu führen, um die beanspruchten Flächen so zu legen, dass der Betrieb des Einwendungsführers möglichst wenig betroffen wird. Das Ergebnis dieser Gespräche wurde nach Abstimmung der naturschutzfachlichen Belange in die Tektur vom 23.09.2019 eingearbeitet.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Grundstücke des Pächters gehören der öffentlichen Hand. Im Eigentum der öffentlichen Hand stehende Grundstücke sind für Ausgleichsmaßnahmen vorrangig heranzuziehen, soweit sie unter naturschutz-

fachlichen Gesichtspunkten geeignet sind. Das ergibt sich aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der dem Entzug des Eigentums von öffentlichen Trägern Vorrang vor dem Entzug des Eigentums von Privatpersonen gibt, das durch Art. 14 GG geschützt ist. Der Pächter hat zwar ebenfalls eine durch Art. 14 GG geschützte Rechtsposition. Diese ist aber aufgrund der beschränkten Laufzeit der Pachtverträge wesentlich schwächer, als die des Eigentümers. Pachtrechte sind von vornherein dadurch gekennzeichnet, dass sie nach den Bestimmungen des zugrunde liegenden Vertrages oder nach den gesetzlichen Vorschriften gekündigt werden können. Die gesicherte Rechtsposition erstreckt sich daher nur auf den Zeitraum, bis zu dessen Ablauf wirksam gekündigt werden kann. Sie erstreckt sich nicht auf einen Zeitraum danach, auch wenn im Einzelfall die tatsächlichen Umstände für eine weitere Verlängerung des Miet- oder Pachtverhältnisses sprechen können. Hierbei handelt es sich lediglich um die Erwartung eines künftig rechtlich wirksamen Verhaltens des Vermieters oder Verpächters. Für den Entzug einer solchen Erwartung kann auf der Grundlage des Art. 14 GG keine Entschädigung und auch keine rechtlich geschützte Erwartung in Betracht kommen. Das gilt selbst dann, wenn das Miet- oder Pachtverhältnis schon in der Vergangenheit sehr lange angehalten hat und alle Umstände auch für eine weitere Dauer gesprochen hätten (Molodovsy /Bernstorff Enteignungsrecht in Bayern, Art. 10 Ziff. 5.2.1. mit umfangreichen Nachweisen aus der Rechtsprechung).
Unter Berücksichtigung der für die Ausweisung der Ersatzflächen sprechenden naturschutzfachlichen Belange muss daher das Interesse des Pächters am Fortbestand seiner ohnehin nur für die Dauer der Vertragslaufzeit gesicherten Rechtsposition zurücktreten. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, sich bei der Inanspruchnahme der Flächen an den laufenden Pachtverträgen zu orientieren, und auf die Flächen erst dann zuzugreifen, wenn diese ablaufen. Nach Ablauf dieser Nutzungsdauer steht dem Einwendungsführer ohnehin keine rechtlich geschützte Position mehr zur Verfügung. Den Belangen des Naturschutzes war daher im Rahmen der Ermessensausübung Vorrang vor den Belangen des Einwendungsführers einzuräumen. Die für die Ausgleichsmaßnahmen beanspruchten Flächen sind unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten geeignet, einen Ausgleich für die Beeinträchtigung des Naturraumes durch den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zu gewährleisten. Sie wurden in dem nach den zugrunde liegenden fachlichen Vorschriften erforderlichen Umfang herangezogen.
Die Einwände zur Größe der Flächen und dem Umfang der Flächeninanspruchnahme durch den planfestgestellten Ausbau der A 8 wurden bereits oben unter C. IV. 12. bei der Stellungnahme des Landratsamtes Alb-Donau-Kreis behandelt. Ob dem Einwendungsführer Zusagen bezüglich einer Untersuchung von Alternativflächen gemacht wurden, ist für uns nicht nachvollziehbar. Uns ist es nicht bekannt und auch den Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Tübingen und des Landratsamtes Alb-Donaukreis ist hierfür nichts

zu entnehmen. Wir haben von dieser Zusage erstmalig anlässlich des Erörterungstermins am 24.07.2018 erfahren, bis heute liegt uns kein entsprechender Schriftverkehr vor. Jedenfalls wurde diese Prüfung im Rahmen der Gespräche zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwendungsführer sowie der Stadt Langenau nachgeholt. Soweit der Einwendungsführer befürchtet, dass an die Ersatzflächen angrenzende Grundstücke vernässen, ist dem entgegenzuhalten, dass die Autobahndirektion Südbayern zugesagt hat, durch Abfanggräben sicherzustellen, dass es nicht zu einer Vernässung von angrenzenden Flächen kommt. Durch die Verkürzung der Schlaglänge und die Verkleinerung der Flächen entstehende Bewirtschaftungserschwernisse sind – soweit eine schutzfähige Position des Pächters besteht – im Rahmen des Entschädigungsverfahrens auszugleichen. Dieses ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Erschließung des Grundstücks Fl. Nr. 7438/1 erfolgt über das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz. Die Binnenerschließung des Grundstücks ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie ist durch den jeweiligen Eigentümer zu sichern. Die Autobahndirektion Südbayern hat jedoch zugesagt, im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen zu klären, ob und wie weit zusätzliche Wegeverbindungen auf dem Grundstück erforderlich sind. Dies muss jedoch Gegenstand einer gütlichen Einigung sein, und bedarf keiner Regelung im Planfeststellungsverfahren, da das Erfordernis einer Erschließung des Gesamtgrundstückes durch das vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz gewährleistet ist. Der Forderung, die Ausgleichsflächen zu verlegen, konnte nur im Umfang der mit dem Einwendungsführer abgestimmten Tekturen entsprochen werden. Die beanspruchten Fächen sind naturschutzfachlich geeignet und es ist nicht dargetan worden und wird auch nicht darzulegen sein, warum eine Inanspruchnahme anderer Flächen betroffene öffentliche und private Belange weniger beeinträchtigen soll. Die Ausgleichskonzeption des Baulastträgers ist in sich schlüssig und fachlich ordnungsgemäß. Der Grundsatz, dass vorrangig im Eigentum öffentlicher Träger stehende Flächen in Anspruch genommen werden sollen, wurde beachtet. Rechtliche Bedenken gegen die Situierung der Ausgleichsflächen bestehen daher nicht. Die Belange des Einwenders wurden - so weit möglich - in der Tektur vom 23.09.2019 berücksichtigt.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der planfestgestellte sechsstreifige Ausbau der A 8 gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen und zum Teil wider-

streitenden Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VII. Straßenrechtliche Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG eingreift.
Rechtsgrundlagen für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem baden württembergischen und bayerischen Straßen und Wegegesetz sind die §§ 5, 6 und 7 StrG und Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.
Der Umfang der Widmungen ergibt sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und aus dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 12).

VIII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Der Freistaat Bayern ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG von der Zahlung der Gebühr befreit.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe)** Klage bei dem

Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen als zugestellt. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt worden ist. Für diese ist das maßgebliche Ereignis für den Beginn der Rechtsmittelfrist die tatsächliche Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses.

Die **Klage** ist beim Gericht **schriftlich** oder **elektronisch** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen (siehe Hinweis)** Form zu erheben. **Sie muss den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Streitgegenstand bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben (§ 17e Abs. 5 FStrG).

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger im Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll der Klage in Urschrift oder in Abschrift (Kopie) beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Kopien) für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigter zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesautobahn, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 FStrG).

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung:
Gemäß § 55a Abs. 1 VwGO i. V. m. der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 01. April 2016 (GVBL. 2016, S. 69) ist eine elektronische Klageerhebung möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Details sind im Internetangebot des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs **(www.vgh.bayern.de)** zu finden.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Augsburg, den 30.10.2020
Regierung von Schwaben

Samuel Fischinger
Regierungsdirektor