

**Zweibahniger Ausbau der B 12
Kempten (A 7)
bis
AS Jengen/Kaufbeuren (A 96)**

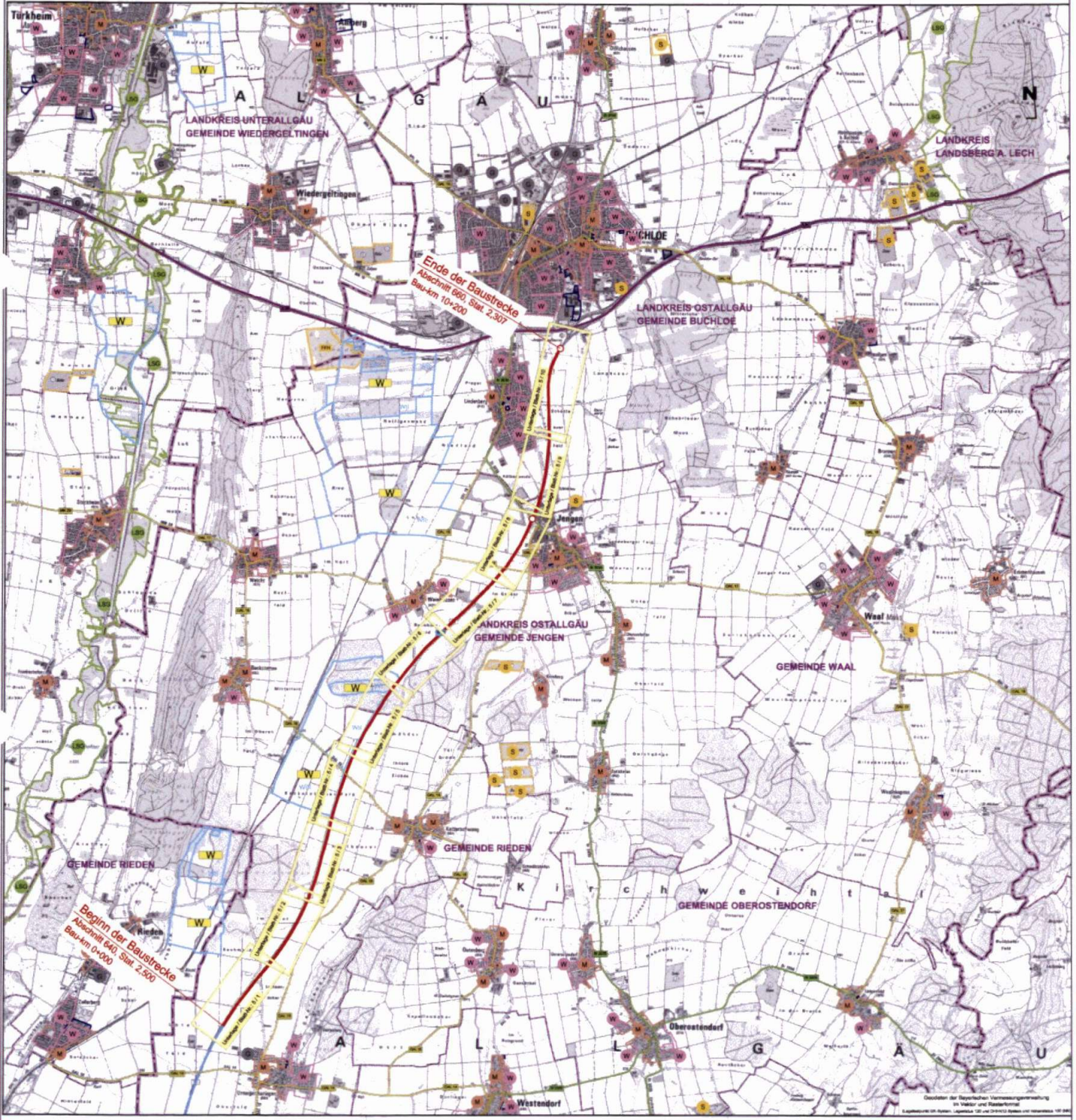
**Planungsabschnitt 6
Untergermaringen bis Buchloe (A96)**

Bau-km 0+000 bis Bau-km 10+200
Abschnitt 640, Station 2,500 bis Abschnitt 660, Station 2,307



Planfeststellungsbeschluss
vom 01. Juni 2022

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/34



Ende der Baustrecke
 Abschnitt 600, Stat. 2,307
 Bau-km 10+200

Beginn der Baustrecke
 Abschnitt 640, Stat. 2,500
 Bau-km 0+000

Geodaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung
 19. Februar 2014
 1:25.000
 © 2014

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	V - VII
Planfeststellungsbeschluss	
Inhaltsverzeichnis	I
Seite	I
A. T e n o r	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	3
IV. Wasserrechtliche Entscheidungen	3
1. Wasserrechtliche Erlaubnis	3
2. Hinweis:.....	4
3. Wasserrechtliche Auflagen	4
3.1 Wasserversorgung, Grundwasserschutz, Gewässer- und Hochwasserschutz.....	4
3.2 Niederschlagswasserbeseitigung.....	5
3.3 Baubetrieb und Altlasten.....	6
3.4 Auflagenvorbehalt.....	9
V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen	9
VI. Verkehrslärmschutz	10
VII. Sonstige Auflagen	11
1. Denkmalpflege.....	11
2. Baubetrieb	12
3. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation.....	13
4. Grundstückszufahrten während der Bauzeit	13
VIII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen	13
IX. Entscheidungen über Einwendungen	13
X. Verfahrenskosten	14
B. Sachverhalt	14
I. Beschreibung des Vorhabens als Teil eines Gesamtkonzepts	14
II. Entwicklungsgeschichte der Planung	19
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21
C. Entscheidungsgründe	23
I. Allgemeines	23
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	23
2. Voraussetzungen der Planfeststellung.....	24
3. Planfeststellung in Abschnitten	25
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	25
1. Zuständigkeit und Verfahren.....	25
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit	26
2.1 Gesetzliche Grundlagen	26
2.2 Ablauf des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens	26
2.3 Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung	27

2.4	Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung	27
2.5	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	28
III.	Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	67
1.	Planungsleitsätze	67
2.	Planrechtfertigung	67
2.1	Erforderlichkeit des Vorhabens.....	67
2.2	Einwendungen gegen die Planrechtfertigung.....	69
3.	Ermessensentscheidung	70
3.1	Allgemeine Ermessenserwägungen.....	70
3.2	Trassenvarianten.....	72
3.3	Ausbaustandard	77
4.	Raum- und Fachplanung	82
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	82
4.2	Städtebauliche Belange.....	84
5.	Immissionsschutz	84
5.1	Lärmschutz.....	84
5.2	Luftreinhaltung.....	100
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	100
6.1	Straßenentwässerung / Bauausführung.....	100
6.2	Gewässerausbau.....	106
6.3	Grundwasser	108
6.4	Überschwemmungsgebiet der Gennach.....	109
6.5	Bodenschutz.....	110
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	111
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	112
7.2	Habitatschutz.....	115
7.3	Artenschutz	116
7.3.1	Verbotstatbestände.....	116
7.3.2	Anforderungen an die Prüfung des Vorliegens von Verbotstatbeständen	117
7.3.3	Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie	119
7.3.4	Arten, die ausschließlich national geschützt sind	142
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	143
8.1	Landwirtschaft	143
8.2	Forstwirtschaft	144
8.3	Jagd und Fischerei	146
9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe	146
9.1	Denkmalpflege.....	146
9.2	Sonstige Belange	147
9.3	Eingriffe in das Eigentum	148
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden	148
1.	Landratsamt Ostallgäu.....	149
2.	Landratsamt Unterallgäu	151
3.	Stadt Buchloe	151
4.	Gemeinde Jengen	161
5.	Gemeinde Germaringen	167
6.	Wasserwirtschaftsamt Kempten.....	171
7.	Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben	171
8.	Regionaler Planungsverband Allgäu.....	172
9.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Referat B VI, Lineare Projekte	172
10.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg.....	173
11.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren.....	174
12.	Polizeipräsidium Schwaben Süd/West.....	175
13.	Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Kaufbeuren	175

14.	Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Weinhausen	179
15.	Zweckverband Hochwasserschutz Gennach Hühnerbach	179
16.	Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen	179
V.	Einwendungen und Forderungen Privater.....	180
1.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 16, Buchloe	180
2.	Eigentümer der Fl.-Nr. 1401 Gemarkung Lindenberg	184
3.	Bewohner der Anwesen Tännelweg 5 sowie 3, 4, 6 und 8 Jengen	185
4.	Bewohner des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe, OT Lindenberg...	188
5.	Bewohner des Anwesens Fischerweg 24 in Buchloe, OT Lindenberg	189
6.	Bewohnerin des Anwesens Lußweg 26 in Germaringen, Ortsteil Untergermaringen und Eigentümerin des Grundstücks Fl. Nr. 816 Gemarkung Untergermaringen	189
7.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 13 Buchloe	190
8.	Bewohnerin des Anwesens Nachtweideweg 4, Jengen, OT Weinhausen	193
9.	Bewohnerin des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe, OT Lindenberg	194
10.	Eigentümer von zwei Anwesen in Marktoberdorf	195
11.	Bewohner des Anwesens Nachtweideweg 10 in Jengen, OT Weinhausen	195
12.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 23 Buchloe OT Lindenberg	197
13.	Bewohner des Anwesens Giso Ring 15, Marktoberdorf-Geisenried	198
14.	Bewohner des Anwesens Föhrenweg 12, Germaringen	199
15.	Bewohner des Anwesens St. Georg Straße 11, Buchloe	199
16.	Bewohnerin des Anwesens Weinhausener Straße 12, Jengen	200
17.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 1, Buchloe	201
18.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 19, Buchloe	202
19.	Bewohner des Anwesens Mühlacker 12 b, Jengen.....	204
20.	Bewohner des Anwesens Nachtweideweg 9, Jengen, Ortsteil Weinhausen	205
21.	Bewohner des Anwesens Schöttenau 3, Jengen	207
22.	Bewohner des Anwesens Landsberger Straße 40 bis 42, Buchloe	207
23.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 20 in Buchloe	208
24.	Bewohner des Anwesens Wiesenweg 10, Jengen, Ortsteil Weinhausen	210
25.	Bewohner des Anwesens Filslerweg 2 in Kaufbeuren	211
26.	Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 14, Buchloe, Ortsteil Lindenberg	211
27.	Bewohner des Anwesens Dorfstraße 18 in Jengen	213
28.	Bewohner des Anwesens Ottobüchlweg 17, Marktoberdorf Geisenried ..	214
29.	Bewohner des Anwesens Fischerweg 7a, Buchloe, Ortsteil Lindenberg .	215
30.	Bewohner des Anwesens Heuweg 3, Bad Wörishofen	216
31.	Bewohner des Anwesens Säulingstraße 5, Buchloe, Ortsteil Lindenberg (IO 95)	216
32.	Bewohner des Anwesens Schwarzbrunnweg 6, Mauerstetten, Ortsteil Steinholz.....	218
33.	Bewohner des Anwesens Holzmäherweg 10 in Jengen, Ortsteil Weinhausen	218
34.	.Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 17 in Buchloe Ortsteil Lindenberg (IO 90)	219
35.	Eigentümer der Fl.-Nr. 372 Gemarkung Ketterschwang.....	221
36.	Eigentümer der Fl.-Nrn. 1441, 1441/8, 1441/4 1442, 1444 Gemarkung Weinhausen	226
37.	Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 478/1, 478, 477/1 und 477 Gemarkung Untergermaringen	231
38.	Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 220, Gemarkung Ketterschwang ...	232
39.	Eigentümer der Fl.-Nr. 651, Gemarkung Lindenberg	234

40.	Eigentümer der Fl.-Nr. 1440, Gemarkung Weinhausen	234
41.	Eigentümer der Fl.-Nr. 817, Gemarkung Untergermaringen.....	235
42.	Eigentümer der Fl.-Nrn. 229 und 211, Gemarkung Ketterschwang	236
43.	Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1402, 1424, und 1426, Gemarkung Lindenberg	238
44.	Ehemaliger Eigentümer der Fl.- Nr. 717 Gemarkung Jengen.....	241
45.	Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 291 und 301 Gemarkung Ketterschschwang	241
46.	Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 167/1 Gemarkung Ketterschwang .	241
47.	Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 366, Gemarkung Ketterschwang ...	242
48.	Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 227, Gemarkung Ketterschwang.	243
49.	Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1554, Gemarkung Lindenberg und 349, 370 und 370/1 Gemarkung Jengen.....	244
50.	Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 415, Gemarkung Jengen und 659, 660, 661 und 1545 Gemarkung Lindenberg.....	247
51.	Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 823/1 Gemarkung Untergermaringen.....	250
52.	Eigentümer von Grundstücken bei Kraftisried, die im Norden/Nordwesten an die B 12 angrenzen.....	251
53.	Eigentümerin der Grundstücke Fl.-Nrn. 1559, 1561 und 1561/2 Gemarkung Weinhausen	252
54.	Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 371 Gemarkung Jengen	252
55.	Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 347/1 und 348 Gemarkung Jengen.....	253
56.	Bewirtschafter der Grundstücke Fl.-Nrn. 347, 348/1, 371/1, 372, 397, 398 und 416 Gemarkung Jengen	253
57.	Bewirtschafter der Grundstücke Fl.-Nrn. 51, 33/5, 76/1 und 84, Gemarkung Hirschzell und des Grundstücks Fl.-Nr. 1280, Gemarkung Frankenried..	255
58.	Bündnis 90/ Die Grünen, Stadtratsfraktion Buchloe	255
59.	Freie Wähler, Stadtratsfraktion Buchloe.....	257
60.	UBI Stadtratsfraktion Buchloe	258
61.	Bündnis 90/Die Grünen Kreisverband Kempten.....	259
62.	Einwendungsführer aus Irsee	259
63.	Sport Club Lindenberg e. V.....	260
VI.	Gesamtergebnis	261
VII.	Straßenrechtliche Verfügungen.....	261
VIII.	Kostenentscheidung	262
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	263
I.	Rechtsbehelfsbelehrung	263
II.	Hinweise zur öffentlichen Bekanntmachung	264

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
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
BGBI	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 Geräuscentwicklung der Straßenoberfläche
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKA	Entwurfsklasse Autobahn
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
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
Rdnr.	Randnummer
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLuS	Richtlinien für die Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VFS	Verbindungsfunktionsstufe
VkBI	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-SG32-4354.1-2/34

Planfeststellung für den vierstreifigen Ausbau der B 12 zwischen Kempten (A 7) und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A96), Planungsabschnitt 6 Untergermaringen bis Buchloe (A 96), Bau-km 0+000 bis Bau-km 10+200; Abschnitt 640, Station 2,500 bis Abschnitt 660, Station 2,307

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

I. Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den vierstreifigen Ausbau der B 12 zwischen Kempten (A 7) und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A96), Planungsabschnitt 6, Untergermaringen bis Buchloe (A 96), Bau-km 0+000 bis Bau-km 10+200; Abschnitt 640, Station 2,500 bis Abschnitt 660, Station 2,307 wird

f e s t g e s t e l l t.

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	1-110	Erläuterungsbericht mit Roteintrag	
5T	1-11	Lagepläne	M 1 : 1.000
6T	1-12	Höhenpläne	M 1:1.000/100
7	1-2	Lagepläne der Immissionschutzmaßnahmen	M 1:5.000
9.2T	1-16	Landschaftspflegerische Maßnahmen Maßnahmenpläne	M 1.div.
9.3T		Landschaftspflegerische Maßnahmen Maßnahmenblätter	
10.1T	1-11	Grunderwerbsplan	M 1:1.1000
10.2T	1-295	Grunderwerbsverzeichnis	
11T	1-191	Regelungsverzeichnis	
14	1-6	Straßenquerschnitte	M 1:50
17		Immissionstechnischen Untersuchung	
18.1T		Wassertechnischer Bericht	
18.2T		Wassertechnische Berechnungen	
19.1.1T		Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil	

2. Den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
2	1	Übersichtskarte	M 1 : 100.000
3	1	Übersichtslageplan	M 1 : 25.000
4T	1	Übersichtshöhenplan	M 1:25000/2500
9.1		Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan	M 1:125000
9.4T		Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation	
19.1.2 T		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	M 1 : 5.000
18.3		Wasserrechtlicher Fachbeitrag	
19.1.3T		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
19.4T		Umweltverträglichkeitsstudie	
22		Verkehrsgutachten B 12	

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Kempten bzw. in dessen Auftrag aufgestellt und tragen das Datum vom 31.03.2020. Die Tektur sowie die Roteintragungen tragen das Datum vom 20.01.2022. Die durch die Tekturen ungültigen bzw. geänderten Unterlagen sind in den Planunterlagen ebenfalls nachrichtlich enthalten.

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Die neuen Bestandteile der B 12 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die nach den Planunterlagen aufzulassenden Bestandteile der B 12 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 und dem Regelungsverzeichnis.

Von der Planfeststellung sind verschiedene Staats-, Kreis-, und Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen betroffen. Soweit nicht 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 Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (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 (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 (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 anfallende Niederschlagswasser zu sammeln sowie weitere Gewässerbenutzungen im planfestgestellten Umfang vorzunehmen.

Eine Gewässerbenutzung darf nur an den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Standorten stattfinden.

2. Hinweis:

2.1 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 Ostallgäu oder Unterallgäu zu beantragen.

2.2 Die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 68 WHG für die Umgestaltung der Gennach sowie des Stettbaches und des Hochwasserrückhaltebeckens Weinhausen im Bereich der B 12 ist von der Planfeststellung für den Ausbau der B 12 umfasst.

3. Wasserrechtliche Auflagen

3.1 Wasserversorgung, Grundwasserschutz, Gewässer- und Hochwasserschutz

3.1.1 Die Standsicherheit der Beckenböschung ist für den geplanten Straßenausbau im Bereich des „Hochwasserrückhaltebeckens Weinhausen“ mit entsprechenden Verkehrslasten nachzuweisen.

3.1.2 Sofern zur Gewährleistung der Standsicherheit der Beckenböschung Anpassungsmaßnahmen am „Hochwasserrückhaltebecken Weinhausen“ notwendig werden sollten, sind diese frühzeitig mit dem Zweckverband Hochwasserschutz Gennach-Hühnerbach und mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten sowie dem Landratsamt Ostallgäu (untere Wasserrechtsbehörde) abzustimmen.

3.1.3 Der Betrieb und Unterhalt des „Hochwasserrückhaltebeckens Weinhausen“ muss weiterhin gewährleistet sein.

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 Kreisverwaltungs-

behörde rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen. Grundsätzlich ist eine Versickerung des geförderten Grundwassers vorzusehen. Eine Grundwasserabsenkung über den Bauzustand hinaus ist nicht zulässig.

- 3.1.5 An den Rohrausläufen des Stettbaches dürfen keine Höhensprünge/Abstürze in der Gewässersohle entstehen.
- 3.1.6 An den Ausläufen der Rohrdurchlässe ist eine Kalksicherung mit einem groben Steinsatz aus Wasserbausteinen herzustellen.
- 3.1.7 Für den neuen Böschungsverlauf im Bereich des Bauwerks 47-1 ist aufgrund des unmittelbar östlich der Böschungsoberkante verlaufenden Stettbaches die Standsicherheit zu überprüfen. Eine nicht auszuschließende Durchsickerung aus dem Gewässerbett ist dabei zu berücksichtigen.
- 3.1.8 Die vorhandene Geländeoberkante zwischen Gewässerbett und Straßeneinschnitt im Bereich des Bauwerks 47-1 ist zu erhalten, damit eine Ausuferung des Stettbaches zur Stettbachstraße vermieden werden kann.
- 3.1.9 Die Planung der baulichen Anpassungen an den Rohrdurchlässen und am Gewässerbett des Stettbaches im Bereich des Bauwerks 47-1 sind mit dem Zweckverband Hochwasserschutz Gennach-Hühnerbach und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten abzustimmen.
- 3.1.10 Dem Baulastträger des Bauwerks 49-3 (Gennachbrücke) obliegen Sicherung und Unterhaltung der Gennach einschließlich des Gennachufers 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb des äußeren Randes der Brückenkappen des Bauwerks 49-3. Erforderliche Maßnahmen werden im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten durchgeführt.

3.2 Niederschlagswasserbeseitigung

- 3.2.1 Für Betrieb, Überwachung und Unterhaltung der Entwässerungsanlagen ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- 3.2.2 Die Entwässerungsanlagen sind stets in bau- und betriebssicherem Zustand zu erhalten. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.
- 3.2.3 Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.
- 3.2.4 Für den Betrieb der Versickerungsanlagen ist die DWA-Richtlinie A 138 zu beachten.
- 3.2.5 Die Versickerungsanlagen sind bei größeren Niederschlagsereignissen regelmäßig zu inspizieren und ggf. von Laub und sonstigen Störstoffen zu befreien.

- 3.2.6** Bei Bedarf ist die Durchlässigkeit der Sickeranlagen durch geeignete Maßnahmen wiederherzustellen.
- 3.2.7** Das einzuleitende Niederschlagswasser darf keine für das Grundwasser schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Schlieren aufweisen.
- 3.2.8** Der Betreiber muss eine Dienstanweisung und eine Betriebsanweisung ausarbeiten und regelmäßig aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind für das Betriebspersonal zugänglich an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kempten auf Verlangen vorzulegen. Wesentliche Änderungen sind mitzuteilen.
- Die Dienstanweisung regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb sowie zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen.
- In der Betriebsanweisung müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs mit Wartung und Unterhaltung sowie zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u. a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen.
- 3.2.9** Wesentliche Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen bezüglich der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 3.2.10** Vor Inbetriebnahme ist gemäß Art. 61 BayWG dem Landratsamt Ostallgäu bzw. der Regierung von Schwaben eine Bestätigung eines privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Baumaßnahmen entsprechend dem Bescheid ausgeführt oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden sind. Ggf. sind Bestandspläne vorzulegen.
- 3.3 Baubetrieb und Altlasten**
- 3.3.1** Vor der Bauausführung sind dem Wasserwirtschaftsamt Kempten Bauwerkspläne (Längs- und Querschnitte) für das Kreuzungsbauwerk der B 12 mit der Gennach vorzulegen.
- 3.3.2** Bei der Erstellung der Bauwerkspläne ist die WPBV in der Fassung vom 13.03.2000 zu beachten.

- 3.3.3** Beginn und Ende der Arbeiten am Bauwerk BW 49-3 sind dem Wasserwirtschaftsamt Kempten und dem Fischereiberechtigten im entsprechenden Gewässerabschnitt mindestens 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.
- 3.3.4** Gegenstände, die während der Bauarbeiten in das Gewässerbett eingebracht werden und nicht zum fertigen Bauwerk gehören, sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder restlos zu entfernen. Insbesondere sind beim Abbruch der alten Brücke Verschmutzungen des Gewässers zu vermeiden. Es dürfen keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer gelangen.
- 3.3.5** Eine Einengung des Abflussquerschnitts während der Baumaßnahme ist nicht zulässig. Während sämtlicher Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass die Wasserabführung der Gennach stets gewährleistet bleibt.
- 3.3.6** Die Brückenwiderlager sind durch Berollung mit Wasserbausteinen zu sichern. Bezüglich der Ausführung hat sich der Unternehmer mit der Flussmeisterstelle Türkheim, Tel. 08245/904300 in Verbindung zu setzen. Grundsätzlich sollte kein Beton verwendet werden. Aus hydraulischen bzw. statischen Gründen kann einer Versetzung der Wasserbausteine in Beton zugestimmt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass das „vordere“ Drittel der Fugen nicht mit Beton verfüllt wird.
- 3.3.7** Bei der Herstellung des Bauwerks ist darauf zu achten, dass die biologische Durchgängigkeit der Gewässer nicht unterbrochen wird. Im Wesentlichen bedeutet das, dass keine Abstürze erzeugt werden, und dass die Gewässersohle auch im Kreuzungsbereich durchgehend mit Sohlsubstrat (ca. 20 cm dick) bedeckt ist.
- 3.3.8** Sollte bei der Maßnahme pechhaltiger Straßenaufbruch anfallen, ist dies rechtzeitig zu ermitteln und ggf. dafür zu sorgen, dass Schollen, Fräsgut und Granulat Unterdach oder zumindest vor Windverfrachtung und Niederschlagswasser geschützt mit einer Plane abgedeckt gelagert werden.
- 3.3.9** Der anfallende Bodenaushub und eventuell der ausgebaute Asphalt sind nach LAGA 20- Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen zu beproben, zu analysieren und entsprechend zu lagern bzw. zu verwerten.
- 3.3.10** Wassergefährdende Stoffe sind in dicht verschlossenen Behältern, Tanks oder Verpackungen zu lagern, welche gefahrgutrechtlich zugelassen sind. Sie müssen gegen Beschädigung und im Freien auch gegen Witterungseinflüsse geschützt sein und über eine Rückhalteeinrichtung (z. B. Auffangwanne) mit einem Rückhaltvolumen verfügen.
- 3.3.11** Es ist eine Ölauffangwanne vorzuhalten, damit Treibstoff oder Schmiermittel, die durch Leckage an einem der Baufahrzeuge/-Maschinen auftreten, sicher aufgefangen werden können.

- 3.3.12** Die Vorhaltung einer angemessenen Menge Ölbindemittel ist sicherzustellen.
- 3.3.13** Für Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. defekte Baumaschinen, die zu Ölverlust führen), ist ein Alarmplan aufzustellen. Dieser ist dem zuständigen Landratsamt vor Baubeginn vorzulegen. Sollten trotz aller Vorsicht wassergefährdende Flüssigkeiten austreten, ist das verunreinigte Erdreich umgehend auszuheben und umweltgerecht zu entsorgen.
- 3.3.14** Jegliche Vorfälle, die eine Grundwasserverunreinigung durch wassergefährdende Stoffe befürchten lassen, sind unverzüglich dem zuständigen Landratsamt, dem Wasserwirtschaftsamt Kempten und dem jeweiligen Wasserversorger mitzuteilen.
- 3.3.15** Das Aufstellen von Behältern mit wassergefährdenden Flüssigkeiten (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) sowie das Betanken, Reparieren, Warten, Reinigen und Abstellen von für die Baumaßnahme notwendigen Maschinen und Baufahrzeugen darf nicht innerhalb wassersensibler Bereiche oder eines Wasserschutzgebietes erfolgen.
- 3.3.16** Die erforderlichen Arbeiten sind unter Anwendung größter Sorgfalt und Vorsicht durchzuführen. Verunreinigungen des Untergrundes sowie des Grundwassers müssen zuverlässig vermieden werden.
- 3.3.17** Die Arbeiten im Bereich der Grundstücke Fl. Nrn. 498/1 der Gemarkung Untergemaringen, und 717 der Gemarkung Jengen sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten abzustimmen.
- 3.3.18** Die Versiegelung des Bodens ist gering zu halten. Schadstoffbelasteter Boden und Aushub, der bei Bauarbeiten anfällt, ist entsprechend der abfall- und bodenschutzrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Hierüber sind Nachweise zu führen und dem Landratsamt Ostallgäu auf Verlangen vorzulegen.
- 3.3.19 Hinweise**
- Beim Baugrubenaushub ist sorgfältig darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich aus früheren Auffüllungen angetroffen wird. In diesem Fall ist das Landratsamt Ostallgäu unverzüglich zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten. Weitere Auflagen hierzu bleiben vorbehalten.
- Bei der Errichtung von Zwischenlagern für schadstoffbelastete Böden und Aushub ist darauf hinzuweisen, dass Abfalllager für nicht gefährliche Abfälle bereits ab einer Lagerkapazität von 100 t immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftig sind.

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 9.3T) ist im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des jeweils zuständigen Landratsamtes zu vollziehen.
2. Für die Baumaßnahme ist eine naturschutzfachliche Baubegleitung (ökologische Bauleitung) gem. 8 V (Unterlage 9.3 T, Maßnahmenblätter) 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 Landratsamt Ostallgäu – Untere Naturschutzbehörde – mindestens vier Wochen vor Beginn der Baumaßnahme schriftlich zu benennen.
3. Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind spätestens sechs Monate nach Durchführung der Baumaßnahme herzustellen. 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 T) an das

Ökoflächenkataster (Bayern) bei der zuständigen Behörde ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben - Höhere Naturschutzbehörde - der vollständig ausgefüllte Meldebogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.

VI. Verkehrslärmschutz

1. Für alle Anlieger an der B 12 zwischen Kempten und Buchloe wird entsprechend der Zusage des Staatlichen Bauamtes Kempten im Erörterungstermin Lärmschutz nach einem einheitlichen Schutzniveau gegeben.

Dieses Ziel wird durch folgende Maßnahmen sichergestellt:

- Die geplanten Wälle für Lindenberg und Jengen werden einen halben Meter höher als in den Unterlagen vorgesehen hergestellt.
 - Zusätzlich wird im gesamten Planungsabschnitt ein lärmtechnisch optimierter Fahrbahnbelag (**lärmtechnisch optimierter Asphalt SMA LA 8 oder lärmtechnisch mindestens gleichwertig**) eingebaut.
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 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:
 - Immissionsort 076, Jengen Gewerbestraße 3
 - Immissionsort 078, Jengen Gewerbestraße 5
 - Immissionsort 081, Jengen Urbansweg 11
 - Gewerbehalle Fl.-Nr. 393/3 Gemarkung Jengen, Gewerbestraße 17

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind bis auf das Gebäude auf dem Grundstück Fl.-Nr. 393/3, Gemarkung Jengen, dessen Lärmbelastung nachträglich ermittelt wurde in den planfestgestellten Lageplänen der Unterlage 7.2 i. V. m. den Tabellen der Unterlage 17 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 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 Ausbaurbeiten 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 29.08.2002 - 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 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 18.04.2017, zuletzt geändert am 23.10.2020 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:

- LEW Verteilnetz GmbH
- schwaben netz GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Wasserwerk Buchloe

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 Roteintragen 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

Der planfestgestellte Abschnitt 6 ist der erste von 6 Planungsabschnitten für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 12 (B 12) zwischen der Anschlussstelle (AS) an die A 7 in Kempten und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren an die A 96.

Er umfasst den vierstreifigen Ausbau der B 12 zwischen Untergermaringen und Buchloe. Der Ausbau erfolgt bestandsnah unter Beibehaltung der Bestandsfahrbahn der B 12. Die bestehende B 12 von Kempten zur A 96 (Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren) weist heute auf ihrer gesamten Länge von ca. 51 km einen einbahnigen Querschnitt auf. Etwa 60 % der Strecke sind derzeit dreistreifig ausgebaut. Dieser dreistreifige Querschnitt wurde in den vergangenen Jahrzehnten mittels alternierend in beide Fahrtrichtungen angelegten Überholfahrstreifen hergestellt (2 + 1-Querschnitt).

Der vorliegende zweibahnige Ausbaubereich der B 12 beginnt auf Höhe des Ortsteiles Untergermaringen in der Gemeinde Germaringen, Abschnitt 640, Station 2,500 und endet an der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A 96) im Abschnitt 660 bei Station 2,307.

Im planfestgestellten Bereich befindet sich die Anschlussstelle Jengen, die an den neuen vierstreifigen Ausbauquerschnitt angepasst wird. Die Länge des planfestgestellten Abschnitts beträgt 10,2 km. Straßenbaulast- und Vorhabensträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Das planfestgestellte Vorhaben liegt im Südwesten des Freistaats Bayern im Regierungsbezirk Schwaben zwischen München und Lindau am Bodensee. Der vorliegende Planungsabschnitt 6 liegt im Landkreis Ostallgäu nördlich Kaufbeuren in den Gemeindebereichen von Germaringen und Jengen und der Stadt Buchloe.

Durch landschaftspflegerische Maßnahmen sind ferner die Stadt Marktoberdorf, die Gemeinden Kraftisried und Westendorf im Landkreis Ostallgäu und die Gemeinde Pfaffenhausen im Landkreis Unterallgäu betroffen.

Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2015):

AS Germaringen - AS Jengen (St 2035): 18.648 Kfz/24h,

AS Jengen (St 2035) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96): 18.425 Kfz/24h

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 8 % und 10 %

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ergibt folgende Belastung:

AS Germaringen - AS Jengen (St 2035): 20.300 Kfz/24h

AS Jengen (St 2035) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96): 22.100 Kfz/24h

Der Schwerverkehrsanteil wird zwischen 9 % und 15 % prognostiziert.

Damit steigt die Verkehrsbelastung im planfestgestellten Bereich zwischen 8,8 % und 19,9 % bei steigendem Schwerverkehrsanteil. Der bestehende dreistreifige 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. In den vergangenen Jahren bzw. sogar Jahrzehnten mussten - verteilt über den gesamten Streckenverlauf - regelmäßig Unfallhäufungsstrecken verzeichnet werden. Auch wenn die einzelnen konkreten Unfallhäufungsstrecken und -punkte sich über die Jahre nicht wiederholt haben, muss in Summe festgestellt werden, dass der gesamte Streckenabschnitt ein stark auffälliges Unfallaufkommen zeigt. So wurden z. B. Im Zeitraum von 2013 bis 2017 insgesamt 373 Unfälle mit zehn Toten und 85 Schwerverletzten verzeichnet.

Die vorhandenen Sicherheitsdefizite wie:

- fehlende Mitteltrennung (Mittelstreifen)
 - fehlender Seitenstreifen
 - z. T. nicht ausreichende Fahrzeugrückhaltesysteme am Fahrbahnrand
 - Übergangsbereiche der alternierenden Überholbereiche
 - zu kurze Ein- und Ausfädelungsbereiche der AS Jengen
- werden durch den zweibahnigen Ausbau beseitigt.

Der Ausbau ist eine bestandsnahe Erweiterungsmaßnahme. Der Verlauf entspricht dem der bestehenden Bundesstraße. Er beginnt südlich von Jengen auf Höhe der Gemeinde Untergermaringen bei Bau-km 0+000 (B 12_640_2,500). Der

Übergang zum Bestand erfolgt über eine neu zu erstellende Mittelstreifenüberfahrt unmittelbar am Beginn der Baumaßnahme. Der Ausbau erfolgt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 7 +400 an der Westseite der bestehenden B 12.

Im Bereich der Anschlussstelle Jengen von Bau-km 7 +400 bis 8 + 550 erfolgt dann zwischen Bau-km 8 +000 bis 8 + 500 der Wechsel auf die Ostseite. Der Nordabschnitt mit dem Ausbau auf der Ostseite endet mit der Anbindung der B 12 an die A 96 am Bauende bei Bau-km 10 + 200 (B 12_660_2,307). Dort schließt die Maßnahme mit einem Übergangsbereich an die Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96 an den Bestand an.

Im Bereich des Wechsels von der Anschlussanbauseite West auf die Ostseite der B 12 nördlich der Anschlussstelle Jengen (Übergang) wird die Straße auf einer Länge von etwa 0,8 km neu trassiert. Auf dieser Länge müssen beide Richtungsfahrbahnen voll ausgebaut werden. Zur Herstellung dieses Verschwenkungsgebietes wird eine Verkehrsführung mit Behelfsumfahrung notwendig. Dadurch ist eine zusätzliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich erforderlich. Die Verschwenkung liegt im Bereich der beiden Unterführungen BW 49-2 und BW 49-3, für die zur Baudurchführung Provisorien erforderlich werden.

Der Ausbau erfolgt dabei unter Beibehaltung der bestehenden, in der Regel dreistreifigen Fahrbahn, die dann nach Anpassung als eine der beiden Richtungsfahrbahnen des neuen zweibahnigen Querschnitts genutzt werden kann.

Der Ausbau erfolgt mit einem Regelquerschnitt RQ 28 nach den RAA für die Entwurfsklasse EKA 2. Die Linienführung des Ausbaus folgt der Bestandstrasse, wodurch die Trassierungselemente für die gewählte Entwurfsklasse EKA 2 denen der bestehenden Bundesstraße entsprechen.

Das anfallende Oberflächenwasser der Straße läuft im gesamten sehr geländenahe Verlauf breitflächig über die Bankette und Böschungen ab bzw. wird im Mittelstreifen über Sammelleitungen gefasst. Der vorhandene Oberbau befindet sich in gutem Zustand. Im Ausbaubereich befinden sich insgesamt zwölf Ingenieurbauwerke (11 Überführungen, eine Unterführung) von denen voraussichtlich drei erhalten bleiben. Die anderen neun Bauwerke werden im Zuge der Baumaßnahme erneuert. Nach Möglichkeit werden die Bauwerke während des Ausbaus so lange erhalten, bis das neue Bauwerk der Gegenfahrbahn fertiggestellt worden ist.

Mit der vorgesehenen Erweiterung auf vier Fahrstreifen und der damit einhergehenden Verbesserung der Verkehrsqualität wird die B 12 ihrer großräumigen Fernverbindungsfunktion gerecht und eine deutliche Erhöhung der Kapazität erreicht.

Sie erzielt dabei sehr deutliche Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeit in den Spitzenstunden in beiden Fahrtrichtungen. Dadurch verbessert sich auch die Verkehrssicherheit und die Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer durch Zeit- und Kostenersparnisse. Der prognostizierte Auslastungsgrad für den Prognosefall 2030 liegt bei 35 %. Die Verkehrsqualität Stufe B nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) wird durch den Ausbau erreicht.

Die Verkehrssicherheit ist bei der Neuanlage und auch der Anpassung der Knotenpunkte (Anschlussstellen) gewährleistet. Ausreichende Sichtverhältnisse im Streckenverlauf ermöglichen es, die an diese Straßenkategorie geknüpften Vorgaben zu erreichen.

Sämtliche Straßen und Wege im Bereich der Baumaßnahme werden der neuen Situation angepasst. Im Zuge dieser Baumaßnahme wird die Trassierung der Gemeindeverbindungsstraße Untergermaringen im Kreuzungsbereich mit der B 12 (BW 41-1) geändert. Der Straßenverlauf wird begradigt, was eine Verschiebung des Kreuzungsbauwerkes um etwa 65 m Richtung Nordosten und einen Kreuzungswinkel von 41 gon mit sich bringt.

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes wird die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen im Zuge der Baumaßnahme abgebrochen und als Überführung realisiert (BW 46-1).

Die Anschlussstelle Jengen wird auf der Westseite der B 12 umgestaltet. Die beiden Rampen werden mithilfe eines neuen Kreisverkehrs an die St 2035 angeschlossen. Das Wegenetz beim Viehtrieb Jengen wird ebenfalls optimiert (BW 49-2). Auf der Westseite werden die beiden Rampen zur Unterführung den neuen Bauwerksabmessungen angepasst.

Auf der Ostseite werden der geländenahe Weg parallel zur B 12 und die beiden Rampen rückgebaut und durch eine den neuen Bauwerksabmessungen angepasste Rampe ersetzt. Das neue Unterführungsbauwerk wird ca. 15 m nordöstlich vom bestehenden Unterführungsbauwerk hergestellt.

Die restlichen kreuzenden Straßen und Wege behalten im Zuge des Neubaus ihre ursprüngliche Trassierung bei. Durch die Maßnahme erfolgt keine Änderung im bestehenden Straßennetz.

Die im Zuge des Ausbaus geplanten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass keine Unstimmigkeiten auftreten und die angestrebte Streckenqualität für Autobahnen erreicht wird.

Einzig die Radienfolge $R2 = 3000$ m zu $R1 = 1000$ m am Bauende im Übergang zur Autobahnanschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96 entspricht nicht den Empfehlungen der RAA ($R1/R2$ größer gleich 1,5 bei $R1$ größer gleich

1500 m). Dies kann jedoch hingenommen werden, da hier der Übergangsbereich in die Anschlussstelle der A 96 beginnt bzw. endet.

Auch bei der Linienführung im Höhenplan wurde darauf geachtet, dass die verwendeten Trassierungselemente so aufeinander abgestimmt sind, dass keine Unstimmigkeiten auftreten und die angestrebte Streckenqualität für Autobahnen erreicht wird. In Verbindung mit der sehr gestreckten Linienführung kann in großen Teilbereichen aufgrund der großen Radien mit einem Dachprofil geplant werden. Neben den Vorteilen in der Entwässerung kann damit auf einzelne Verwindungen verzichtet werden.

Da die Trassierungselemente der B 12 bereits heute der erforderlichen Entwurfsklasse EKA 2 entsprechen, sind sie so aufeinander abgestimmt, dass keine Unstimmigkeiten auftreten und die angestrebte Streckenqualität erreicht wird.

Die Trassenführung wurde hinsichtlich der sich aus Aneinanderreihung und Überlagerung der entsprechenden Lage-, Höhen- und Querschnittselemente ergebenden Raumelemente überprüft. Die Anforderungen an eine ausgewogene räumliche Linienführung sind erfüllt.

Die erforderlichen Haltesichtweiten gemäß Bild 19 der RAA sind eingehalten. Damit wird es dem Verkehrsteilnehmer auf der B 12 ermöglicht, jederzeit bei Gefahr sicher vor einem Hindernis auf der Straße anzuhalten. Die Haltesichtweite liegt im planfestgestellten Planungsabschnitt 6 nahezu durchgehend bei mehr als den notwendigen 250 m.

Die B 12 ist in die höchste nationale Verbindungsstufenfunktionsstufe (VFS) 1 eingeordnet und bildet die Hauptachse der großräumigen Verbindung zwischen den Oberzentren Kempten, Kaufbeuren, Augsburg und der Metropolregion München. Sie verbindet als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung die A7 bei Kempten mit der A 96 von Lindau nach München und bindet das Oberzentrum Kaufbeuren sowohl nach Süden als auch nach Norden an das weiterführende Autobahnnetz an. Sie ist somit die wichtigste flächendeckende Verkehrsverbindung für den gesamten Verkehr im Ostallgäu mit entscheidender gebietsstruktureller Bedeutung für das gesamte Allgäu.

Mit dem geplanten vierstreifigen, zweibahnigen Ausbau ist der Streckenabschnitt der Kategoriengruppe AS (Autobahnen) und somit dem Geltungsbereich der „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“ zuzuordnen. Aufgrund der durchgehenden Länge von etwa 50 km scheidet eine Zuordnung zur Kategoriengruppe LS (Landstraßen) mit Geltungsbereich der RAL aus, da diese nur im Ausnahmefall für kurze zweibahnige Abschnitte (bis etwa 15 km) im Zuge ansonsten

einbahniger Straßen Anwendung finden kann. Die B 12 wird wie bisher als Kraftfahrstraße betrieben.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Der planfestgestellte Planungsabschnitt 6 ist der erste von sechs Planungsabschnitten, mit denen die B 12 zwischen Kempten (AS A 7) und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuten an die A 96 vierstreifig ausgebaut werden soll.

Bis in die 1970er Jahre führte die B 12 mit zahlreichen Ortsdurchfahrten von Kempten über Obergünzburg, Kaufbeuren und Germaringen nach Buchloe. Von 1963 bis 1979 wurden eine leistungsfähige Ersatzstrecke ab der Anschlussstelle Kempten (A7) über Marktoberdorf und um Kaufbeuren herum nach Buchloe gebaut und die Ortsdurchfahrten beseitigt. In einigen Bereichen dieser Strecke wurde die B 12 bereits überbreit ausgebaut. Ende der 1970er Jahre wurde die Umfahrung Landsberg als vierstreifige autobahnähnliche Straße fertiggestellt. Nach dem Ende der 1980er Jahre wurden weitere Teile westlich und östlich von Landsberg fertiggestellt. Es erfolgte eine Aufstufung der bereits fertiggestellten vierstreifigen Teilstücke zur A 96. Die B 12 schließt nunmehr bei Buchloe an der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren an diese an.

In der Folge wurden seit Ende der 1990er Jahre immer mehr Teilstücke der B 12 dreistreifig mit einer 2 + 1 Verkehrsführung ausgebaut bzw. der bereits vorhandene überbreite Querschnitt entsprechend ummarkiert.

Nachdem sie in den 2000er Jahren aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gekommen war und sich aufgrund zahlreicher schwerer Unfälle zu einem Unfallschwerpunkt entwickelte, wurde der vierstreifige Ausbau der B 12 zwischen Kempten (A7) und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A 96) bei Buchloe durch das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 2. Dezember 2016 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Er ist dabei -mit zwei Teilprojekten - in der höchsten Dringlichkeit, dem sogenannten „vordringlichen Bedarf“ enthalten.

Es handelt sich um die Teilprojekte Kempten-Marktoberdorf (Ausbaulänge 16,45 km) und Marktoberdorf - Jengen/Kaufbeuren (A 96) mit einer Länge von 35,0 km. Die Gesamtausbaustrecke ist 51,4 km lang. Im Zuge der Vorplanungen wurde diese Strecke in sechs Teilabschnitte mit von Süden nach Norden hin aufsteigender Nummer aufgeteilt. Die jeweils für sich verkehrswirksamen Planungsabschnitte ermöglichen es, das Vorhaben in planerisch und bautechnisch sinnvolle und bewältigbare Abschnitte aufzuteilen.

Der planfestgestellte Planungsabschnitt 6 ist der erste, für den Baurecht geschaffen wird. Im nächsten Schritt soll der Planungsabschnitt 1 verwirklicht werden, der an der Anschlussstelle Kempten (A7) beginnt und dort an den bereits vierstreifig ausgebauten Abschnitt der B 12 zwischen Kempten und der Anschlussstelle Kempten (A7) anschließt.

Grundlage der vorliegenden Planung ist eine Verkehrsuntersuchung des Büros Dr. Brenner BERNARD Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen aus dem Jahr 2018. Das Gutachten wurde aufgrund des bayerischen Landesverkehrsmodells (LVM Bayern) erstellt, in dem alle relevanten Verkehrsdaten und Strukturdaten enthalten und Verkehrsbelastungen auf dem heutigen (Bestand 2015) und dem zukünftigen Straßennetz (Prognose 2030) abgebildet sind.

Zur Aktualisierung und Verfeinerung der im Verkehrsmodell angesetzten Prognose wurden zudem angedachte Planungen und Prognoseentwicklungen bei den Anrainerkommunen (Kommunen mit unmittelbarem Bezug zur B 12) abgefragt und in das Modell eingearbeitet.

Das Landesverkehrsmodell Bayern bildet das aktuelle und das künftige Straßennetz mit dem bestehenden und künftig zu erwartenden Kfz-Verkehrsstärken ab. Grundlage ist ein Raumstrukturmodell, bei dem der gesamte Untersuchungsraum (Bayern und Umland) in einzelne Verkehrszellen unterteilt ist, in denen jeweils alle verkehrsrelevanten Raumstrukturdaten (z. B. Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze, etc.) hinterlegt sind.

Die Einteilung nach Verkehrszellen basiert auf der amtlichen Gemeindeeinteilung für Bayern. Große Kommunen mit über 10.000 Einwohnern sind zusätzlich unterteilt.

Der für die anstehende Untersuchung anzunehmende Prognosehorizont wurde auf 2030 festgelegt. Die Ausgangsbasis zur Projektbearbeitung bildet daher das LVM Bayern mit dem Prognosehorizont 2030. Zum Vergleich der verkehrlichen Wirkung von heute bis zum Ende des Prognosezeitraums wird das Landesverkehrsmodell Bayern, Analyse 2015, verwendet. Dieses stellt die Bestandssituation dar, ist auf die Zielwerte aus der amtlichen aktuellen Straßenverkehrszählung 2015 von Bayern kalibriert, und wurde für das vorliegende Gutachten im kalibrierten Zustand übernommen.

Die Planung wurde der betroffenen Bevölkerung mehrfach im Rahmen von Bürgerinformationsveranstaltungen und Sitzungen der kommunalen Gremien (zuletzt am 10.12.2019 in Germaringen und Buchloe und am 16.12.2019 in Jengen) sowie

bei den Fachbehörden vorgestellt. Sämtliche Planungsschritte konnten und können auf einer vom Staatlichen Bauamt Kempten eingerichteten Internetseite für dieses Projekt eingesehen werden.

Während der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Planung 2019 bei Bürgern und Gremien vorgestellt. Es fand eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach 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

Das Staatliche Bauamt Kempten beantragte mit Schreiben vom 15.05.2020 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das Vorhaben.

Die Planunterlagen lagen in der Stadt Marktoberdorf, den Verwaltungsgemeinschaften Buchloe, Pfaffenhausen, Unterthingau und Westendorf sowie der Gemeinde Germaringen nach ortsüblicher Bekanntmachung von 16.06.2020 bis 15.07.2020 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.

Die Forderungen und Einwendungen wurden daraufhin am 12.07.2021 bis 14.07.2021 in der Dreifachsporthalle des VfL Buchloe in Buchloe erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt.

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger unter dem Datum vom 20.01.2022 Planänderungen in das Verfahren eingebracht, die als Roteintragungen und Tekturen in den Planunterlagen gekennzeichnet sind. Hierbei handelt es sich um folgende Änderungen:

1.) Die fehlende Zufahrt von der Gemeindeverbindungsstraße Rieden zu Fl.-Nr. 167/1 Gemarkung Keterschwang bei Bau-km 2+100 wird ergänzt.

- 2.) Bei Bau-km 4+950 wird die unterbrochene Zuwegung zu angrenzenden Grundstücken wiederhergestellt (Waldweg Fl.-Nr. 1437/3 mit Fl.-Nr. 1559/2 Gemarkung Weinhausen)
- 3.) Die Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen wird bei Bau-km 5+449 auf der bestehenden Trasse als Überführung errichtet. Die Verschwenkung des Straßenkörpers in das Grundstück Fl.-Nr. 1441 Gemarkung Weinhausen entfällt. Im Zuge dieser Änderung wird auch die bisher fehlende Zufahrt zum Grundstück Fl.-Nr. 1440 Gemarkung Weinhausen angelegt.
- 4.) Die nach der bisherigen Planung unterbrochene Zuwegung Fl.-Nr. 719/3 Gemarkung Jengen zum Sickerbecken Weinhausen und dem Grundstück Fl.-Nr. 717 Gemarkung Jengen bei Bau-km 6+650 wird wieder hergestellt. Der dadurch bedingte Verlust von Retentionsraum am Sickerbecken Weinhausen wird vor Ort ausgeglichen. Das anfallende Fahrbahnwasser am westlichen Rand der B 12 wird entlang des Sickerbeckens gefasst und abgeleitet.
- 5.) Das Versickerbecken VB 4 wird auf die Fl.-Nrn. 348 und 347/1 Gemarkung Jengen verschoben. Im Zuge dieser Tektur wird der Feldwegeanschluss an die OAL 17 bei Bau-km 7+100 verlegt.
- 6.) Der Parallelweg zwischen der Kreisstraße OAL 17 und dem Weichter Weg bei Bau-km 7+130 bis 7 + 365 entfällt.
- 7.) Der Parallelweg zur B 12 zwischen Weichter Weg und der Anschlussstelle der St 2035, Jengen, Kreisverkehr entfällt. Stattdessen werden die bestehenden Feldwege Fl.-Nrn. 429/3, 399, 399/1 und 417/2 Gemarkung Jengen im Bereich zwischen Bau-km 7+360 und 7+780 ausgebaut und asphaltiert.
- 8.) Im Bereich des Anschlusses der Gemeindeverbindungsstraße Lindenberg-Schöttenau wird die Abkröpfung minimal geändert.
- 9.) Der Geländewall im Bereich der Fl.-Nr. 1401, Gemarkung Lindenberg wird angepasst.
- 10.) In den Unterlagen wird die 110 kV Freileitung der Lech Elektrizitätswerke (LEW) bei Bau-km 10+ 100 ergänzt.
- 11.) Die Feldwegeverbindung Fl.-Nr. 635/1, Gemarkung Lindenberg und Fl.-Nr. 2918, Gemarkung Buchloe entlang der B 12 bei Bau-km 10+200 soll erhalten bleiben.
- 12.) Bei der Entwässerungsberechnung wird der Faktor Luft mit berücksichtigt. Der mittlere höchste jährliche Grundwasserstand (MHGW) wird in den Höhenplänen ergänzt.

- 13.) Das Versickerbecken VB 1 entfällt. Das im Bereich des Entwässerungsabschnittes 1 anfallende Wasser wird in das geplante Versickerbecken VB 2 eingeleitet.
- 14.) Die Fahrbahnbreite der unbefestigten Feldwege wird von 3,00 m auf 3,50 m erhöht. Dabei bleibt die Kronenbreite von 4,50 m unverändert.
- 15.) In Nr. 5.12 des Regelungsverzeichnisses für die Regenwasserleitung DN 300 wird die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung statt der Stadt Buchloe Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige.
- 16.) In Nr. 5.32 des Regelungsverzeichnisses für den Regenwasserkanal wird die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung statt der Stadt Buchloe Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige.
- 17.) Bei den Ausgleichsflächen erfolgte eine neue Bilanzierung nach BayKompV. Die auf Grund der Änderungen der technischen Planung und der Stellungnahmen der Fachbehörden und Gebietskörperschaften erforderlichen Änderungen im Bereich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden eingearbeitet.
- 18.) Die Waldbilanzierung im Bereich der Ausgleichsflächen 14 E (Korbsee) und 12 E (Kraftisried) wird neu bewertet.
- 19.) Der Textteil der Umweltverträglichkeitsstudie und des landschaftspflegerischen Begleitplans wurde ergänzt und an die geänderte technische Planung angepasst.
- 20.) Der Planung für den Landschaftswall bei Schöttenau wurde entsprechend der mit dem betroffenen Eigentümer erzielten Einigung angepasst.
- 21.) Folgende naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen wurden überarbeitet: 10 W, 11 E, 12 E, 13 E und 14 E.
- 22.) Folgende naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen wurden überarbeitet und inhaltlich ergänzt: 5.2 V, 5.3 V, 5.4 V, 5.6 V und 6 V.
- 23.) Für die Fledermäuse wurde eine zusätzliche vorgezogene Maßnahme (17 A CEF) in die Planung aufgenommen. Im Bereich der Gennach sollen Bäume „geringelt“ werden, damit den Fledermäusen neues Totholz zur Verfügung steht. Den Behörden, Vereinigungen und Privaten, deren Belange durch die Änderungen stärker als bisher berührt werden, wurden mit Schreiben vom 15.03.2022 die Änderungen mitgeteilt. Ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

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 B 12 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 (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 (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 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).

Die Aufteilung des insgesamt 51,4 km langen Gesamtprojekts in sechs Teilabschnitte ist sachlich gerechtfertigt, weil eine Genehmigung des Gesamtvorhabens in einem Zuge angesichts der Vielzahl von betroffenen öffentlichen und privaten Belangen verfahrensmäßig kaum zu bewältigen und keinesfalls sinnvoll wäre. Die Planungsabschnitte sind auch so gewählt, dass die Teilstücke jeweils eine eigene Verkehrsfunktion besitzen.

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 wird. Ein Planungstorso soll vermieden werden. Diese Gefahr besteht beim planfestgestellten Abschnitt des vierstreifigen Ausbaus der B 12 zwischen Untergermaringen und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren an die A 96 nicht. Es ist gewährleistet, dass der genehmigte Ausbauabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt und für die Verwirklichung der nachfolgenden Bauabschnitte nach Süden keine unüberwindlichen Zwangspunkte bezüglich der Linienführung geschaffen werden. 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. 2 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 und 72 ff. BayVwVfG 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 vierstreifigen Ausbau der B 12 ist nach § 17 Satz 1 FStrG, § 9 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nummer 14.3 und 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

Die UVP wird nach § 4 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 § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG dargestellt und in der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag berücksichtigt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Mensch und Umwelt. Sie wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Am Ende der Planfeststellung ist gemäß § 24 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG (s. C.II. 2.6 dieses Beschlusses) erforderlich.

Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich. Im Wirkungsbereich des planfestgestellten Vorhabens liegen keine FFH-Gebiete, die durch das Vorhaben negativ beeinflusst werden können.

2.2 Ablauf des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beginnt grundsätzlich damit, dass der Vorhabensträger mit seinen Plänen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (im Folgenden Umweltverträglichkeitsstudie) vorlegt. Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde im November 2018 vom In-

genieurbüro Schober, Freising erstellt. Der darauf aufbauende Umweltverträglichkeitsbericht wurde im März 2020 erstellt. Sie wurden als Unterlage 19.4.1 und Unterlage 19.4.2 der Planfeststellungsunterlagen eingereicht.

Gemäß § 18 Abs. 1, 19 UVPG ist die Öffentlichkeit zu unterrichten. Ihr ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach §§ 17 Abs. 1 S.4, 17a FStrG, und Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die auf Grund der im Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen und der technischen Änderung der Planung erforderlichen Änderungen wurden mit Datum von 20.01.2022 in die Planung eingearbeitet.

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 Maßnahmenplänen (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.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für einen Teilabschnitt kann die Frage der Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens nicht vollständig ausblenden. Soweit gegen das Gesamtprojekt grundlegende umweltbezogene Einwände erhoben werden, genügt aber die Prognose, dass der Verwirklichung des Straßenbauprojekts in den Folgeabschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (siehe dazu BVerwG vom 28.2.1996, NVwZ 1996, 1011; vom 28.04.2016, Az. 9 A 10.15, NVwZ 2016, 1710). Solche unüberwindlichen Hindernisse sind beim vierstreifigen Ausbau der B 12 zwischen der Anschlussstelle A7

Kempton und der Anschlussstelle A 96 Jengen/Kaufbeuren nicht ersichtlich. Da der Ausbau als bestandsorientierte Verbreiterung der bestehenden Bundesstraße geplant ist, berührt er im Wesentlichen nur durch die Straße bereits vorbelastete Natur- und Landschaftsräume. Eine Beeinträchtigung von Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebieten sowie von europäischen Schutzgebieten nach der FFH- oder Vogelschutz-Richtlinie ist nicht zu erwarten. Zwar durchquert die B 12 bei Marktoberdorf das als FFH-Gebiet ausgewiesene „Gennachhauser Moos“. Die mit der geplanten Trassenverbreiterung verbundenen Flächenverluste und Beeinträchtigungen für die Funktion der Flächen können jedoch aller Voraussicht nach ausgeglichen werden, sodass bei der notwendigen Vorausschau auf die folgenden Planungsabschnitte ein vorläufiges positives Gesamturteil abgegeben werden kann (vgl. unter C. III. 1.).

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. 18,03 ha (Baustreifen, Baustelleneinrichtungsfläche, Lagerplätze, Baustraßen). Die durch das Vorhaben versiegelte Fläche beläuft sich auf 18,89 ha, 0,86 ha werden entsiegelt. Überschüttungen ohne Versiegelung nehmen eine Fläche von 13,67 ha in Anspruch.

Für das Vorhaben werden ferner Ausgleichsflächen mit einer Größe von insgesamt 11,09 ha in Anspruch genommen. Davon sind 6,59 ha Ausgleichsflächen im Offenland, 1,38 ha werden gemischt genutzt. Darüber hinaus werden 3,12 ha Waldfläche aufgewertet.

2.5.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der für das Vorhaben beanspruchte Raum erstreckt sich als Korridor entlang der B 12 zwischen Buchloe und Untergemaringen. Er liegt im Regierungsbezirk Schwaben, Landkreis Ostallgäu. Die Trasse führt durch die Gemeindegebiete von Buchloe, Jengen und Germaringen. Naturräumlich ist es den „Donau-Iller-Lech-Platten“, Untereinheit 047-A „Talböden und Niederterrassen von Lech und Wertach mit dem Schmuttertal“ zuzuordnen.

Aus geologischer Sicht ist der Bereich, in dem die Trasse liegt, hauptsächlich durch würmeiszeitliche Niederterrassenschotter der Wertach geprägt. Diese verläuft westlich des Einwirkungsbereiches der Trasse. Die Terrassen entsprechen den verschiedenen Rückzugsstadien der letzten Vereisungen und sind vor allem

auf den unteren Terrassenstufen weiträumig von sandigen und kiesigen Auen-
grundablagerungen überdeckt. Hierdurch herrschen bei den Bodentypen mittel-
bis tiefgründige Parabraunerden vor, die mit feinkörnigen Schichten (Löss und
Lösslehm) bedeckt sind. In den grundwasserbeeinflussten Bereichen sind kalkhal-
tige Gleye zu finden. Diese liegen entlang der Gennach, die den Bereich der
Trasse bei Jengen durchquert, und im sogenannten „Bannholzfeld“ bzw. „Bahn-
holz“, südlich von Weinhausen. Hier wird der Bereich der Trasse zusätzlich vom
Stettbach durchquert.

Klimatisch ist der Naturraum kontinental geprägt, mit einer Jahresdurchschnitts-
temperatur von 7-8 °C und 20-25 Sommertagen mit einer Temperatur von über 25
°C. In der naturräumlichen Untereinheit werden durchschnittliche Niederschlags-
summen von 1000 mm im Jahr erreicht. Mit ca. 230 Tagen im Jahr liegt die Dauer
der Vegetationsperiode hier über den durchschnittlich 200 Tagen im restlichen Na-
turraum.

Die heutige, reale Vegetation wird durch die anthropogene Nutzung geprägt. Im
Plangebiet insbesondere durch intensive Acker- und Grünlandwirtschaft. Hierbei
begünstigen die lössbedeckten Hochterrassen die Ackerwirtschaft, sowie der
hohe Grundwasserstand auch teilweise die Bodengüte im Bereich der Aueböden
und Niederterrassen die Grünlandwirtschaft in Form von Wiesen- und Weidewirt-
schaft. Aufgrund dieser hohen Nutzungsintensität sind keine größeren zusammen-
hängenden Waldgebiete und ein flächenmäßig geringer Anteil an Biotopflächen
vorzufinden.

Die vorhandene intensive landwirtschaftliche Nutzung beansprucht etwa 77 % (ca.
330 ha) der im Umfeld der Trasse untersuchten Gesamtfläche und wird etwa in
gleichen Teilen für Ackerwirtschaft und Weide- bzw. Grünlandnutzung bean-
sprucht. Neben diesen intensiv genutzten Flächen befindet sich in flächenmäßig
geringen Anteilen (etwa 8 ha), vor allem in der in Ortsnähe zu Weinhausen und
Jengen, extensiv genutztes Grünland.

Innerhalb der landwirtschaftlich genutzten Flächen, meist jedoch entlang der Stra-
ßen und Wege, befinden sich strukturgebende und landschaftlich sowie ökolo-
gisch wertvolle Feldgehölze und naturnahe Heckenstrukturen. Besonders hervor-
zuheben ist hier die Baumreihe entlang der Ostseite der B 12 südlich von Wein-
hausen. Vereinzelt wurden Höhlenbäume erfasst, die aber aufgrund ihrer Nähe
zur bestehenden B 12 nicht bevorzugt als Quartierbäume genutzt werden und da-
her von untergeordneter Bedeutung sind.

Neben diesen Gehölzstrukturen sind Waldflächen vorhanden, welche etwa 7 %
der untersuchten Fläche beanspruchen. Den größten Anteil dieser Waldflächen

stellt das sogenannte Bannholz südlich der Ortschaft Jengen. Diese Waldflächen sind als Laubmischwälder und strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste kategorisiert. Das Bannholz ist in seinem vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Bereichen durch die bestehende B 12 vorbelastet.

Im Bereich des Ortsteils Lindenberg und bei der Ortschaft Jengen verläuft die Gennach im von dem Vorhaben betroffenen Gebiet. Diese ist ein Gewässer II. Ordnung, durchfließt das Ostallgäu in mehreren Gemeinden und mündet in Wertachau in die Wertach. Im betrachteten Planungsabschnitt ist der Gewässerlauf derzeit weitestgehend gestreckt und durch einen Uferverbau befestigt. Die Vegetation zeichnet sich durch eine flutende Wasserpflanzenvegetation, Gewässerbegleitgehölze mit Weidengebüschen und Krautfluren im Uferbereich, unter anderem mit Schilf und Hochstauden wie echtes Mädesüß oder Arznei-Baldrian, aber teilweise auch einem Bestand an Neophyten (Indisches Springkraut), aus.

Im Zuge von Renaturierungsmaßnahmen der Wasserwirtschaft für den Hochwasserschutz bei Lindenberg im Jahr 2009 sowie von Renaturierungsmaßnahmen aus Anlass des Neubaus des Gymnasiums in Buchloe (2012) sowie im Jahr 2019 wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Entnahme der Uferversteinerung,
- Abflachung der Ufer,
- Neugestaltung eines leicht gewundenen Laufes mit Aufweitungen, leicht überströmten Kiesbänken und tieferen Profil Einengungen,
- Strömunglenkung durch Einbau von Bühnen,
- Anlage von kleinen Flugmulden,
- Gehölzpflanzungen und das Einbringen von Sonderstrukturen.

Die neben der vorherrschenden, landwirtschaftlichen Nutzung vorhandenen Biotopflächen liegen hauptsächlich im „Bannholz“ sowie entlang der Gennach. Hier übernehmen sie als begleitende Biotopstrukturen in ihrer Funktion als Vernetzungselement im biotischen Gefüge eine bedeutende Rolle im Biotopverbund. Diese geringe Anzahl an Biotopflächen im von der Trasse beanspruchten Raum wird durch einige Abbaustellen ergänzt, welche z. B. für Amphibien- und Libellenarten aber auch für verschiedene Vogelarten (v. a. Wasser-/Zugvögel) bedeutend sind. Hervorzuheben ist hier eine ehemalige Kiesgrube westlich von Jengen, auf welcher Maßnahmen für diverse Zielarten - wie Laubfrosch, Wasser- und Zugvögel sowie Dornsträucher bevorzugende Vogelarten - vorgesehen sind.

Neben der landwirtschaftlichen Bodennutzung finden sich vor allem im nördlichen Teil des von der Trasse beanspruchten Raumes Siedlungsflächen der Ortschaften Lindenberg, Jengen und Weinhausen. Die bestehende B 12 verläuft als zentrale

Achse von Süd-West nach Nord-Ost. Kleinere Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen sowie teils asphaltierte, teils wassergebundene befestigte Feld- und Waldwege ergänzen das Wegenetz.

Die Landschaft im Einwirkungsbereich der Trasse ist überwiegend von menschlichen Nutzungen geprägt. Große Flächenanteile werden als Acker oder Dauergrünland in Kultur genommen, daneben sind mit dem „Bannholz“ und dem „Dürrenwald“ auch kleinere, das Plangebiet visuell gliedernde Waldflächen (Forste) vorhanden. Im nördlichen Abschnitt prägen zudem die Siedlungsflächen von Jengen, Lindenberg und Weinhausen mit Wohn- und Gewerbeflächen das landschaftliche Bild. Strukturierende Elemente sind die Gennach mit Begleitgehölzen, gehölzumstandene Fischweiher und die Kiesgrube südlich von Lindenberg. Entlang der bestehenden B 12 bewirken verschiedene Gehölze eine Einbindung der technischen Bauwerke in den umgebenden Landschaftsraum. Das Ziel, diese Strukturen weitgehend zu erhalten, war ein maßgebliches Kriterium bei der Wahl der Ausbauseite im Rahmen der Planung. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die gewählten Anbauseiten vermieden.

Davon abgesehen ist die Landschaft im Plangebiet jedoch eher gleichförmig. Die Fernsicht wird durch die in größerer Entfernung ansteigenden, oft bewaldeten Moränenhänge geprägt.

Der Streckenverlauf der B 12 quert an mehreren Stellen Wander- und Radwege, darunter auch die Kirchweihtal-Runde sowie den Ammersee-Radweg des Bayernnetzes für Radfahrer. Diese Wander- und Radwege sowie die direkte Umgebung werden von Anwohnern für die Feierabenderholung genutzt. Sie werden auch nach dem Ausbau der B 12 ohne Einschränkungen nutzbar sein.

Zusätzlich zu ihrer besonderen Bedeutung für das Landschaftsbild werden Feldgehölze, Bäume und Hecken bzw. die darin enthaltenen Strukturen von verschiedenen Tierarten als Lebensraum genutzt. Hierdurch kommt diesen Landschaftselementen eine naturschutzfachlich höhere Bedeutung zu. Im Bereich der Trasse betrifft dies vor allem einige Gewässerbegleitgehölze entlang der Gennach und den Teichanlagen südlich von Lindenberg, welche teilweise auch von der amtlichen Biotopkartierung erfasst wurden, sowie kleinere Waldflächen wie das Bannholz. Als wichtige, planungsrelevante Artengruppe mit Schwerpunkt auf den Gehölzlebensräumen sind die Fledermäuse mit mindestens 17 Arten im Plangebiet vertreten, darunter die Zwergfledermaus, das Große Mausohr und die Wasserfledermaus. Für Fledermäuse stellen die Waldränder nicht nur eine wichtige Orientierungshilfe bei nächtlichen Verbindungsflügen dar, sie nutzen die Gehölzflächen

auch gerne bei der Jagd nach Insekten. Daneben werden die genannten Strukturen von verschiedenen Vogelarten besiedelt, darunter der Gelbspötter und der Pirol.

Weitere Lebensräume und Austauschbeziehungen sind entlang der Gennach vorzufinden. Diese sind vor allem für die gewässergebundenen Arten bedeutsam, wie z. B. dem Biber oder Prachtlibellen. In Bezug auf die faunistischen Funktionsbeziehungen fungiert die Gennach als regional bedeutsame Verbundachse. Nicht durch das Vorhaben betroffen, aber neben der Gennach als Fließgewässer bevorzugter Lebensraum für wassergebundene Amphibien- und Vogelarten sind die Kiesabbauflächen bei Jengen. Hier gibt es Nachweise u. a. für Flussregenpfeifer, Haubentaucher, Bergmolch, Erdkröte und Grasfrosch. Der Stettbach ist als Graben und durch die weitgehende Verrohrung aus faunistischer Sicht unbedeutsam. Trotz ihrer intensiven Nutzung und strukturellen Verarmung übernehmen auch die landwirtschaftlichen Nutzflächen und das Straßenbegleitgrün Funktionen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. So dienen die weiträumigen, offenen Acker- und Grünlandflächen als bevorzugtes Nutz- und Nahrungshabitat von wiesenbrütenden Vogelarten wie Feldlerche oder Kiebitz. Auch die Schleiereule, die im Norden des Plangebiets künstlich angebrachte Nistkästen an einer Scheune nahe der B 12 besiedelt, nutzt das offene Kulturland als Jagdhabitat.

Die Böden im Bezugsraum sind überwiegend stark anthropogen überprägt, da sie überbaut oder intensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Durch Schadstoffeinträge aus dem motorisierten Verkehr und auf den landwirtschaftlichen Flächen durch Düngung und Einbringung weiterer ertragsfördernder Substanzen sind die Böden vorbelastet. Trotzdem übernehmen sie durch ihre Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser wichtige Funktionen innerhalb des Naturhaushaltes. Diese Funktionen gehen durch die Neuversiegelung im Zuge des Ausbaus verloren.

Aufgrund ihres weitgehend naturbelassenen Zustandes und dem hohen Anteil an organischen Bestandteilen stellen die Waldböden eine Ausnahme im Bezugsraum dar. Aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften weisen sie ein gutes Puffer- und Filtervermögen auf und besitzen in der Regel eine gute Fähigkeit, Niederschlagswasser aufzunehmen, zu speichern und zeitlich verzögert an die Vegetation, Vorfluter oder an das Grundwasser abzugeben. Im Zuge der Baumaßnahme kommt es zu einer bauzeitlichen und zu einer dauerhaften Beanspruchung von Waldböden, in Teilbereichen werden jedoch bisher versiegelte Bereiche zurückgebaut und einer anschließenden Waldnutzung zugeführt.

Oberflächengewässer und Grundwasservorkommen sind hinsichtlich der Projektwirkungen besonders empfindlich. In Bezug auf die Oberflächengewässer betrifft dies vor allem die Gennach im Bereich der Querung bei Bauwerk 49-3. Die Gennach ist ein Fließgewässer der II. Ordnung und wurde in Teilbereichen renaturiert, was sich positiv u. a. auf den Hochwasserabfluss auswirkt. Zur Durchführung der Ausbaumaßnahme wird ein Teilbereich der Gennach bis zum Ende der Bauarbeiten überbrückt (Behelfsbrücke). Die bestehende Gennachbrücke wird zudem dauerhaft verbreitert. Weiterhin wird der Abflussquerschnitt angepasst und der überbrückte Bereich nach tierökologischen Kriterien (z. B. mit uferbegleitenden Trockenbermen) neu gestaltet. Während der Baumaßnahmen kann es - trotz der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen - zu Einträgen von Fremdmaterial oder Sedimentaufwirbelungen kommen. Eine direkte Einleitung von gesammeltem Straßenwasser ist nicht vorgesehen.

Im Plangebiet liegen zudem die ehemaligen Kiesabbaustellen bei Jengen sowie der Stettbach, bei welchem es sich im betrachteten Bereich um einen weitgehend verrohrten Graben handelt. Durch die Entfernung zum Bauvorhaben ist keine Beeinträchtigung der Gewässer auf den Flächen der ehemaligen Kiesabbaustellen zu erwarten. Im Bereich des Stettbaches bei Weinhausen wird der Durchlass des Grabens im Zuge des Ausbaus verlängert. Auf der südwestlichen Seite erfolgt entsprechend der Baumaßnahme eine Neugestaltung der Böschung. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist deswegen nicht zu erwarten.

Die Baumaßnahme erfolgt im Bereich des Grundwasserkörpers 1_ G040 „Quartär-Landsberg“. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird gemäß Grundwasserkörpersteckbrief als gut eingestuft, der chemische Zustand jedoch aufgrund der Komponente „Nitrat“ als schlecht. Hinsichtlich der Bewirtschaftungsziele 2021 ist ein guter mengenmäßiger Zustand des Grundwassers bereits erreicht. Im Maßnahmenprogramm 2016 bis 2021 bestehen folgende Bewirtschaftungsziele:

- Maßnahmen zur Reduzierung der Nährstoffeinträge in das Grundwasser durch Ausweisung aus der Landwirtschaft.
- Beratungsmaßnahmen.

Das Ziel eines guten chemischen Zustandes ist voraussichtlich erst bis 2027 möglich.

Dementsprechend wurde die Entwässerung der Straße so gestaltet, dass Einträge über den Wasserpfad weitgehend vermieden werden. Die Fahrbahnoberfläche liegt zum Schutz des Grundwassers mindestens 1,0 m über dem mittleren jährli-

chen höchsten Grundwasserstand. Im Bereich des Bauwerks 48-1 wird die Unterführung mit einer Grundwasserwanne gebaut, um diesen Mindestabstand einzuhalten.

2.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Vorhabensträger hat bei der Planung zum vierstreifigen Ausbau der B 12 unter anderem folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

- Der Ausbau erfolgt bestandsnah.
- Eine wesentliche Minimierung des Eingriffs war durch die Wahl der Anbauseite möglich. Dementsprechend erfolgt der Anbau der bestehenden B 12 von Baukm 0+000 bis 8+000 auf der Westseite und nach der Verschwenkung von Baukm 8+500 bis 10+200 auf der Ostseite. Zudem wird durch die weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers der Flächenverbrauch durch das Bauvorhaben minimiert.
- Das Baustraßenkonzept wurde hinsichtlich der Minimierungsmöglichkeiten überprüft. Die Baustraßen liegen so, dass die Eingriffe in Einzelgehölze und lineare Gehölzstrukturen minimiert sind.
- Das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird im Zuge des Ausbaus der B 12 so angepasst, dass für Wege- und Erholungsnutzung dauerhaft keine wesentlichen Einschränkungen verbleiben werden. Nur während der Bauzeit kann es zu Einschränkungen des vorhandenen Geh- und Radwegenetzes kommen.
- Zur Minimierung von bituminös versiegelten Flächen werden die bisherigen öffentlichen Feld- und Waldwege im Bereich der Baumaßnahme mit einer Schottertragschicht angelegt. Ausschließlich bei bisher bereits asphaltierten Straßen und im Bereich von Steigungen erfolgt der Ausbau mit bituminöser Wegedecke.
- Die Gestaltung von Böschungsflächen erfolgt unter Berücksichtigung der Minimierung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, von pflanzen- und tierökologischen Kriterien, von Belangen des Artenschutzes sowie bautechnischen Notwendigkeiten wie Sichtdreiecken und Verkehrssicherheit.
- Zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme werden Straßenböschungen in der Regel mit einer Neigung von 1:1,5 ausgebildet. Nur wo erforderlich (z. B. Anschlussstellen an Bestandsstraßen) erfolgt die Geländeangleichung teilweise mit flacheren Böschungen.
- Teilbereiche der Dammböschung und Straßennebenflächen werden mit Gehölzen gebietseigener Herkunft bepflanzt, so dass mittelfristig landschaftsraumtypische und naturnahe Strukturen im Umfeld der Straße entstehen.
- Die Oberflächenentwässerung wird unter dem Aspekt größtmöglicher Schonung des Grundwassers gestaltet. Hierzu erfolgt eine Längsentwässerung über

den Mittelstreifen der Fahrbahn (Sammelleitung) und zur Fahrbahnaußenseite über Bankette, Mulden und Böschungen. Die gesammelten Wassermengen werden zu Versickerungsanlagen seitlich der Bundesstraße geführt. Vor der Versickerung über die Versickerungsanlagen erfolgt eine Reinigung des Wassers über entsprechende Abscheideanlagen.

- Schutz von direkt an das Baufeld angrenzenden Wald- und Gehölzbeständen (einschließlich von Einzelbäumen) sowie Biotopflächen vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen usw. während der Bauzeit gemäß DIN 18.920, RAS-LP4 und ZTV-Baumpflege. Die Bereiche sind in Unterlage 9.2 T gekennzeichnet.
- Lagerung und Begrünung von Oberboden in Mieten.
- Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften der Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau, Ausgabe 2013 (ELA) zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Oberflächen- und Grundwasserbelastungen. Schadstoffeinträge werden z. B. durch die Verwendung von biologisch abbaubaren Hydraulikölen für die Baufahrzeuge, den Verzicht auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel etc. vermieden.
- Gehölzfällarbeiten/Gehölzschnittmaßnahmen sowie Abbrucharbeiten an den Brückenbauwerken/Unterführungen erfolgen im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar außerhalb der Brutzeit von Vögeln.
- Fällarbeiten von Quartierbäumen erfolgen außerhalb der Quartierzeit von Fledermäusen im September/Oktober.
- Nur in Ausnahmefällen kann nach vorheriger Begutachtung durch eine fachlich qualifizierte Person und Freigabe durch die Naturschutzbehörden von den angegebenen Zeiträumen abgewichen werden.
- Freihalten der Wald- und Gehölzbestände sowie Biotopflächen außerhalb des Baufeldes in den im Lageplan entsprechend gekennzeichneten Abschnitten von Baustelleneinrichtungen, Materiallagern und Zufahrten.
- Schutz angrenzender Wald- und Gehölzbestände sowie Biotopflächen durch Reduzierung des Arbeitsstreifens in diesen Bereichen und durch Errichtung von an die jeweilige Geländesituation angepassten Schutzeinrichtungen (z. B. Bauzäune).
- Im Umfeld der Gennach erfolgt eine Beschränkung der Flächeninanspruchnahme auf das ausgewiesene Baufeld. Um eine mögliche Abschwemmung von Oberboden und Feinmaterial auch bei Starkregenereignissen auszuschließen, erfolgt die Gestaltung der Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen mittels entsprechender Schutzmaßnahmen. Freiliegende Böschungen werden hierbei

so gestaltet und gesichert, dass eine Abschwemmung weitestgehend ausgeschlossen ist. Zudem werden insbesondere im Nahbereich der Gennach keine Oberbodenmieten oder -lager angelegt.

- Die Behelfsbrücke über die Gennach wird flächensparend errichtet. Sie wird vollständig zurückgebaut, wenn die Bauarbeiten abgeschlossen sind. Während der gesamten Bauzeit werden die erforderlichen Maßnahmen gegen Schadstoff- und Sedimenteintrag eingehalten. Schadstoffeinträge werden z. B. durch die Verwendung von biologisch abbaubaren Hydraulikölen für die Baufahrzeuge, den Verzicht auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel usw. vermieden. Das anfallende Oberflächenwasser und die darin gelösten Stoffe werden nur über geeignete Absetz-/Reinigungsvorrichtungen in die jeweiligen Fließgewässer im Baufeld eingeleitet.
- Wasser aus der Bauwasserhaltung wird zur Vermeidung von Einträgen in die Gewässer durch kaskadierende Absatzbecken geleitet. Bei der Wiedereinleitung in das Gewässer werden Maßnahmen für ein beruhigtes Einleiten ergriffen, um ein Aufwirbeln und Verfrachten von Sedimenten zu vermeiden. Die maximale Einheitsmenge orientiert sich am Aufnahmevermögen des Vorfluters.
- Die Uferstreifen unter der Brücke werden tierökologisch ausgestaltet (z. B. durchlaufende Trockenbermen, weitgehender Verzicht auf Versteinerungen, keine steilen Böschungen).
- Aufgrund der Anpassung des Abflussquerschnitts und der Neugestaltung des überbrückten Bereichs nach tierökologischen Kriterien (z. B. mit uferbegleitenden Trockenbermen) erfolgen sowohl dauerhaft als auch temporär unmittelbare Eingriffe in die Gennach und die direkten Uferbereiche. Diese Eingriffe werden auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt und betreffen ausschließlich den Gewässerabschnitt unter dem Brückenbauwerk.
- Gewässernahe Baugruben werden mit geeigneten Schutzvorrichtungen versehen, sodass keine Fallenwirkung für bodengebundene, an der Gennach wandernde Tiere (u. a. Biber) entsteht.
- Bereiche der Gennach, in denen es vorhabenbedingt zu Eingriffen kommt, werden vorab durch eine qualifizierte Person auf ein potentiell Bachmuschelvorkommen hin überprüft.
- Anlage von mageren, extensiv genutzten Straßennebenflächen und weitgehender Verzicht auf straßenbegleitende Gehölzpflanzungen.
- Aufstellen von 4 m hohen, blickdichten Wänden an den Brückenseiten der Gennach-Querung. Diese dienen primär als Irritationsschutz. Sie werden nördlich der Gennach durch unmittelbar anschließende bepflanzte Lärmschutz- und

Erdwälle ergänzt, die ebenfalls Funktionen als Leitstruktur erfüllen. Hierdurch werden das Kollisionsrisiko und Licht- und Schallimmissionen minimiert. Die Fledermäuse werden entlang der Gennach hin zur Gennachbrücke gelenkt. Diese bietet eine sichere Quermöglichkeit. Aufgrund des schrägen Kreuzungswinkels der Gennach mit der B 12 und des Mänders auf der Westseite müssen diese Wände über das Brückenbauwerk über die Gennach hinaus verlängert werden.

- Im Bereich der Stillgewässer und der Straßenunterführung bei Jengen werden die bestehenden Gehölzstrukturen erhalten bzw. wiederhergestellt, um die bestehenden Funktionsbeziehungen für Fledermäuse zu sichern. Dabei bleibt ein mindestens 7 m breiter Streifen zum Fahrbahnrand hin gehölzfrei.
- Der Abriss von Bauwerken (Unterführungen) und anschließender Wiederverfüllung der Flächen erfolgt im Winter, um die Tötung von Fledermäusen, die die Bauwerke als Tagesversteck nutzen zu vermeiden. Sind die Arbeiten nicht im Winter möglich, werden die Bauwerke vor Abriss bzw. Überfüllung durch Fachpersonal begutachtet, um eine aktuelle Nutzung festzustellen. Bei positivem Befund werden die Tiere fachgerecht (schonend) umgesiedelt.
- Im Bereich der Gennachquerung wird auf nächtliche Bauarbeiten verzichtet, um Fledermäuse zu schützen.
- Die Böschungsflächen bei Bauwerk 46-1 werden östlich und westlich der B 12 auf dem westseitigen Böschungsfuß mit einer Baumreihe sowie auf der ostseitigen Böschung der B 12 mit einer Hecke bepflanzt, um die Flugbeziehungen für Fledermäuse im Bereich des Bauwerks neu zu ordnen.
- Der Lärmschutzwall auf der Westseite der B 12 und der Erdwall auf der Ostseite werden so gestaltet, dass der Grünstreifen neben der Fahrbahn im Winter nicht als Jagdhabitat für die Schleiereule geeignet ist. Hierfür werden die straßenseitigen Böschungen mit Gehölzen bzw. hochwachsenden Staudenfluren entwickelt. Dies verhindert, dass sich durch die salzhaltige Gischt im Winter ein schneefreier Offenstreifen neben der Fahrbahn ausbildet, der zur Jagd auf Mäuse besonders geeignet wäre.
- Der Lärmschutzwall und der Erdwall in diesem Bereich werden als Überflughilfe für die Schleiereule gestaltet. Diese Überflughilfe wird durch die Irritations-schutzwände nach Süden hin erweitert.
- Auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen ist grundsätzlich vorgesehen, den im Ausgangszustand vorhandenen Biototyp nach Ende der Inanspruchnahme wiederherzustellen.

- Flächige Gehölzbestände und Waldflächen im Bereich der vorübergehend für den Baubetrieb beanspruchten Flächen werden nach vorübergehender Inanspruchnahme wiederhergestellt.
- Zum Schutz der in der Nähe der B 12 vorhandenen Wohnbevölkerung sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.
- Während der gesamten Bauphase wird eine ökologische Umweltbaubegleitung eingesetzt.
- Aufgelassene Teilstücke von bestehenden Straßen und von Siedlungsflächen werden entsiegelt und renaturiert.
- Sowohl die Lärmschutzwälle als auch der Erdwall werden durch eine Bepflanzung in die Umgebung eingebunden.

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. 18,01 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. 18,03 ha (18,89 ha Neuversiegelung abzüglich 0,86 ha Entsiegelung) sowie Überschüttungen ohne Versiegelung mit einer Größe von insgesamt 13,67 ha. Bei diesen handelt es sich um 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 freilebenden Tieren sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen auf. Die durch den Bestand der B 12 verursachte Barrierewirkung wird verstärkt bzw. teilweise neu gebildet. Es entstehen visuell gut wahrnehmbare Auswirkungen durch die Immissionsschutzanlagen östlich der Trasse bei Jengen und östlich und westlich der Trasse bei Lindenberg.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind der durch den vierstreifigen Ausbau bedingte Anstieg des Verkehrsaufkommens und der durch das Vorhaben hervorgerufene Verkehrslärm. Die Entwässerung erfolgt entsprechend dem Stand der Technik entweder über eine Mittelstreifenentwässerung, bei der das Wasser entlang der Bordeinfassungen gesammelt und anschließend versickert wird, oder breitflächig über Bankette und Böschungen mit anschließender Versickerung bzw. Verdunstung in Mulden. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist nicht zu erwarten. Es kommt zu durch die Zunahme des Verkehrs bedingten erhöhten Schadstoffimmissionen für straßennah gelegene Flächen sowie allgemein verstärkten Störungswirkungen für die Fauna. Neu betroffen ist eine Fläche von 1,26 ha. Das Risiko der Kollision von Tieren mit Fahrzeugen wird durch eine Verstärkung der bestehenden Barrierewirkung der B 12 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 Menschen

Erhebliche **Auswirkungen auf Menschen** und deren Gesundheit sind im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Abschnitts der B 12 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 nördlichen Teil verläuft die planfestgestellte Trasse nahe der Ortschaften Jengen und Lindenberg. Im Bereich der Anschlussstelle Jengen grenzen überwiegend gewerbliche Nutzungen an die Trasse an, südlich davon liegen aber auch gemischte Bauflächen und Wohnbebauung mit geringem Abstand zur B 12. Zwischen der B 12 und der OAL 15 ist südlich des bestehenden Kreisverkehrs eine gewerbliche Baufläche geplant. In Lindenberg handelte es sich bei den der planfestgestellten Trasse zugewandten Nutzungen überwiegend um Wohnbauflächen, im Bereich der Ortsdurchfahrt (Waldstraße) auch um gemischte Bauflächen. Daneben befinden sich mehrere Hofstellen (Schöttenau, Weinhausen) und private Freizeitgrundstücke nahe der planfestgestellten Trasse.

Lärm: In den der B 12 zugeordneten Siedlungsbereichen und den Ortslagen von Jengen und Lindenberg werden ausweislich der vorliegenden Lärmuntersuchung die geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV durch das Vorhaben in Verbindung

mit den planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die für eine Wohnnutzung vorgesehenen Bereiche eingehalten. Lediglich im Gewerbegebiet Jengen Urbansberg verbleiben an drei Anwesen Überschreitungen der Grenzwerte, die sich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht mit vertretbarem Aufwand verhindern lassen. Diese werden, wo erforderlich, durch passiven Lärmschutz geschützt. Der passive Lärmschutz wird nach Überprüfung vor Ort, bei dem die tatsächliche Nutzung der Gebäude und die vorhandenen lärmindernden Maßnahmen maßgeblich sind, im Rahmen eines separaten Entschädigungsverfahrens gewährt. Auch unter Berücksichtigung des Summenpegels mit der A 96 im Bereich von Lindenberg bei den nahe der A 96 gelegenen Anwesen ergeben sich keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte.

Schadstoffe: Die Berechnung der Schadstoffbelastung hinsichtlich der Schadstoffkomponenten Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Stickoxide (NO_x) 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.

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 der Wohnbebauung durch den Betrieb der B 12 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).

Schutzziel Erholung/Freizeit

Der Streckenverlauf der planfestgestellten Trasse quert an mehreren Stellen Wander- und Radwege, darunter auch die Kirchweihtal-Runde sowie den Ammersee-Radweg des Bayernnetzes für Radfahrer. Diese Wander- und Radwege sowie die direkte Umgebung werden auch von Anwohnern der angrenzenden Ortschaften für die Feierabenderholung genutzt. Einzelne strukturgebende Elemente wie die Gennach mit ihren Begleitgehölzen, Einzelbäume oder Baumreihen entlang der Verkehrswege sowie kleinere Waldflächen tragen zum Charakter der Kulturlandschaft und damit zum Erholungswert der Landschaft bei.

Eine wesentliche Minimierung der Eingriffe durch die planfestgestellte Trasse bezüglich der landschaftsgebundenen Erholung und der Erholungsnutzung im Allgemeinen kann durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen und Erdwällen sowie deren landschaftliche Einbindung in das Umfeld erreicht werden. Hierbei wird

durch die Lärmschutzwände bzw. Erdwälle eine akustische und optische Abschirmung der B 12 erreicht. Die Waldflächen im Bannholz werden durch eine walddrechtliche Ausgleichsmaßnahme wiederhergestellt. Dadurch werden auch Waldflächen mit ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung in ähnlicher Weise ausgeglichen. Dabei ist zu beachten, dass die durch die bestehende B 12 bereits bestehenden Störungen durch den vierstreifigen Ausbau der B 12 mit größerem Ausbauquerschnitt zwar verstärkt werden, aber doch nicht neu entstehen. Der Bereich der Bestandstrasse ist durch den auf der B 12 laufenden Verkehr bereits erheblich vorbelastet.

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 B 12 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. 7.3 dieses Beschlusses detailliert dargestellt, auf die hier verwiesen wird.

Die Landschaft im Untersuchungsraum wird zum überwiegenden Teil (77 %) intensiv ackerbaulich und als Grünland genutzt und hat keine besondere ökologische Funktion. Sie stellen aber unter anderem einen Lebensraum für verschiedene Feldvögel dar, wie z. B. Feldlerche, Wiesenschafstelze oder Kiebitz. Auch die Hecken, Baumreihen und Einzelbäume entlang der B 12 können von verschiedenen Arten als Lebensraum genutzt werden. So konnten im Rahmen einer Habitatbaumkartierung an einzelnen Gehölzen Strukturen wie z. B. Spalten oder Löcher erfasst werden, die sich unter anderem als Tagesversteck für Fledermäuse eignen. Die Nähe zur B 12 schränkt die Habitateignung dieser Strukturen jedoch deutlich ein.

Von Norden nach Süden finden sich im Untersuchungsraum folgende, bezüglich des Schutzgutes Arten und Lebensräume bedeutsamen Bestände:

- Die Gennach verläuft im Untersuchungsgebiet von Süden nach Norden und begleitet in Abschnitten die Ortsränder von Jengen und Lindenberg. Nördlich von Jengen (Bereich Schöttenau) wird das Gewässer von der B 12 bzw. der Baurasse gequert. Der Bach hat eine Breite von etwa 5 m und weist einen gestreckten Lauf aus. Das Sohlsubstrat ist sandig bis (grob-) kiesig, teilweise auch schlammig. Die Strömungsvielfalt ist eher gering. In Abschnitten ist eine Uferbefestigung (Steinsatz) vorhanden. Regelmäßig fluten Wasserpflanzen in der Gennach. Die Ufer sind steil und häufig mit Hochstauden (Echtes Mädesüß, Arznei-Baldrian, Brennnessel, Drüsiges Springkraut) bewachsen. Größere Abschnitte sind auch mit Gehölzen (Gemeine Esche, Silber-Weide, Berg-Ahorn) bestockt. Diese linearen Gehölzstrukturen stellen eine wichtige Leitstruktur für verschiedene Fledermausarten wie Zwergfledermaus (häufigste Art), Wasserfledermaus, Großer Abendsegler, Mopsfledermaus dar. Entlang der gesamten Gennach wurden im Zuge der Untersuchungen in unregelmäßigen Abständen und eher selten Nagespuren des Bibers an Bäumen vorgefunden. Baue oder Burgen konnten nicht beobachtet werden. Die einzigen fließgewässer typischen Libellenarten waren Prachtlibellen. Durch die im Jahr 2019 durch das Wasserwirtschaftsamt Kempten durchgeführten Renaturierungsmaßnahmen, die oben beschrieben sind, wurde die Gennach als Lebensraum deutlich aufgewertet.
- Ferner findet sich bei Schöttenau etwa 200 m südlich der geplanten Gennachquerung westlich der Trasse ein Freizeitgrundstück mit Fischweihern und Gehölzbestand. Ein weiterer, von Gehölzen umstandener Fischweiher befindet sich weiter nördlich auf der Ostseite der Trasse der B 12. Die Weiher stellen einen Lebensraum für Grünfrösche dar (Seefrosch, „Wasserfrosch“). Darüber hinaus werden sie von Fledermäusen als Jagdhabitat genutzt. Auch hier stellen die Gehölzränder eine Leitlinie für Fledermäuse dar.
- Südlich der Ortschaft Lindenberg befindet sich in einem Abstand von ca. 420 m zur Trasse der B 12 eine in Teilen aufgelassene Kiesgrube, in der auch naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen für das Vorhaben geplant sind. Die Kiesgrube hat bereits jetzt eine wichtige Bedeutung als Lebensraum z. B. für Vogelarten. Nachgewiesen werden konnten Kiebitz, Flussregenpfeifer, Stelzenläufer, Uferschnepfe, Bekassine und Flusseeeschwalbe. Darüber hinaus wurde bei der Artenschutzkartierung die Kreuzkröte nachgewiesen. Auch die Gewässer der Kiesgrube stellen ein Jagdhabitat für Fledermäuse dar, die Breitflügelfledermaus hat hier ein Schwerpunktorkommen im Untersuchungsgebiet.

- Südlich von Weinhausen befindet sich beidseitig der B 12 ein kleines Waldgebiet, das als Bannholz bezeichnet wird. Entsprechend der Waldfunktionskarte handelt es sich bei dem Bannholz um Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum und für die Biodiversität. Die überwiegend von Nadelbäumen bestehenden Bestände werden von mehreren Fledermausarten (Fransenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler) als Jagdhabitat genutzt. Im Zuge der artenschutzfachlichen Untersuchung aufgehängte Niströhren brachten keine Nachweise der Haselmaus.
- Nordwestlich der Ortschaft Untergermaringen befindet sich westlich der B 12 eine etwa 10 m breite Hecke mit Arten wie Berg-Ahorn, Eberesche, Feld-Ahorn, Blutroter Hartriegel, Schlehe, Kreuzdorn und Rosen. Auf beiden Seiten der Hecke wurden folgende Heuschreckenarten nachgewiesen: Weißrandiger Grashüpfer, Nachtigall-Grashüpfer, Gemeiner Grashüpfer, Feldgrille, Roesels Beißschrecke, Grünes Heupferd.

Schon die bestehende B 12 stellt eine Barriere für bodengebundene Arten dar, so dass bestehende Unter- und Überführungen eine gewisse Bedeutung für die Austauschbeziehungen haben.

Das Ausbauvorhaben verursacht in weiten Streckenabschnitten überwiegend bau- und anlagebedingte Eingriffe in erheblich vorbelastete Lebensräume, insbesondere straßenbegleitende Gehölzbestände und Saumstrukturen ohne hohe Artenvielfalt.

Nach Abzug der Entsiegelungsmaßnahmen werden 18,03 ha neu versiegelt. Insgesamt etwa 31,7 ha werden für das Vorhaben in Anspruch genommen (überbaut oder versiegelt. Hinzu kommen ca. 18,01 ha, die durch den Baubetrieb (Baustreifen, Baustelleneinrichtungsfläche, Lagerplätze, Baustraßen etc.) vorübergehend beeinträchtigt werden.

Bei der durch das geplante Vorhaben beanspruchten Fläche handelt es sich bei einem Flächenanteil von rund 0,09 % um naturschutzfachlich bedeutsame Vegetationsbestände und Lebensräume. Die Vegetationsbestände auf diesen Teilflächen weisen eine Ausprägung und Güte auf, die den Kriterien eines Biotoptyps der Biotopkartierung oder einem FFH-Lebensraumtyp entsprechen. Bei diesen Vegetationsbeständen und Lebensräumen handelt es sich um naturnahe Gehölz- und Waldbestände. Besonders zu erwähnen ist dabei die Querung der Auwaldbestände an der Gennach.

Weitere 1,72 % weisen eine mittlere Bedeutung als Lebensräume auf. Dabei handelt es sich überwiegend um intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen.

Der größte Anteil der für den Bau der Straße benötigten Fläche beansprucht Flächen, welche von geringer Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind. Dabei wurden bereits versiegelte Flächen bei der Zusammenstellung nicht berücksichtigt.

Die vorübergehend beanspruchten Flächen haben keine besondere Lebensraumfunktion. Es handelt sich um Acker bzw. Intensivgrünland. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauzeit in ihrer ursprünglichen Qualität und Quantität wiederhergestellt.

Durch den bestandsnahen Ausbau ergeben sich keine Neuzerschneidungen. Wertgebende Austauschbeziehungen und raumwirksame Leitlinien im Bereich der vorhandenen Durchlassbauwerke bleiben erhalten. Die durchzuführenden Änderungen im Bereich der Unterführungen insbesondere im Bereich der Gennach führen unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen nach der naturschutzfachlichen Beurteilung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht dazu, dass die faunistischen Austauschbeziehungen beeinträchtigt werden. Diese Maßnahmen umfassen neben anderen die Errichtung von Leitstrukturen und Irritationsschutzwänden im Bereich der Gennachquerung und die Sicherung von Leitstrukturen für Fledermausarten im Bereich des Bauwerks 46-1. Die Vermeidungsmaßnahmen sind im Einzelnen oben unter C. II. 2.5.3 dargestellt. Für Amphibienarten bildet die B 12 eine nahezu vollständige Barriere. Das Kollisionsrisiko mit dem Verkehr 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 insofern durch Bauzeitenregelungen im Bereich der Querung der Gennach 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 Bundesstraße sind geringempfindlich gegenüber Stoffeinträgen. Ausnahmen bestehen lediglich im Bereich des „Bannholzes“. Dort wird durch umfangreiche Bepflanzungsmaßnahmen langfristig ein dem vorhandenen gleichwertiger Randbewuchs des Waldes sichergestellt.

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 T 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 T) im Rahmen der Ermittlung des erforderlichen Ausgleichs im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1 T) 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.

Fast jeder Boden hat Bedeutung für die natürliche Vegetation und bietet entsprechend seiner 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 B 12 nicht. Vorbelastungen ergeben sich im Untersuchungsgebiet vor allem durch die vorhandene B 12 und die in den meisten Bereichen vorhandene landwirtschaftliche Nutzung.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Boden** kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen, in quantitativer Hinsicht durch die Neuversiegelung von etwa 18,03 ha (18,89 ha Neuversiegelung abzüglich 0,86 ha Entsiegelung). Neben der Versiegelung werden ca. 13,67 neu überbaut und wieder begrünt. Durch den Baubetrieb werden etwa 18,01 ha temporär beeinträchtigt. Ferner kommt es zur Beeinträchtigung der Böden durch die Stoffemissionen entlang der B 12. 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 Straßenebenenflächen, 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 wiederhergestellt. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Salz, Schadstoffen und ähnlichem werden als unerheblich eingestuft, da sie zum Teil im Vorbelastungskorridor der B 12 zu liegen kommen und sensible Bestände nicht beeinträchtigt werden. Im Bezugsraum liegende Altlastenverdachtsflächen werden bei der Planung der Bauausführung berücksichtigt, untersucht und saniert, falls erforderlich.

Ein Ausgleich von Bodenverlusten im realen Sinn kann nur durch die Entwicklung von Flächen erfolgen. Das ist im Zuge des Ausbaus der B 12 nur auf einer kleinen Fläche möglich. Im Übrigen sorgen die vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahmen 11 E, 12 E, 13 E und 14 E für eine langfristige Aufwertung von durch intensive landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigten Flächen und Nadelwald zu extensiv genutztem Grünland bzw. Mischwald.

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. Oberflächengewässer und Grundwasservorkommen sind hinsichtlich der Projektwirkungen besonders empfindlich. In Bezug auf die Oberflächengewässer betrifft dies vor allem die **Gennach** im Bereich der Querung bei Bauwerk 49-3. Die Gennach ist ein Fließgewässer der zweiten Ordnung und wurde in Teilbereichen bereits renaturiert, was sich unter anderem auf den Hochwasserabfluss positiv auswirkt. Im Hinblick auf die Bewirtschaftungsziele nach Wasserrahmenrichtlinie sind in Unterlage 19.1.1 T Kapitel 1.4.5.1 mehrere Ziele zur Förderung eines guten ökologischen und chemischen Zustandes dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Aufgrund der Anpassung des Abflussquerschnitts und der Neugestaltung des überbrückten Bereichs (z. B. mit uferbegleitenden Trockenbermen) können im derzeit naturfern ausgebildeten Brückenbereich des Bauwerks BW 49-3 vorübergehende geringe Einschränkungen der biotischen Durchgängigkeit eintreten. Die Gründung des geplanten Brückenbauwerks erfolgt vollständig außerhalb des Gewässers und greift dadurch nicht in die Gennach ein. Durch die Gestaltung von Gewässersohle und Uferrand unter tierökologischen Gesichtspunkten (vgl. Vermeidungsmaßnahme 4V) sowie die geplanten Querungshilfen (vgl. Vermeidungsmaßnahme Nummer 5V) bleibt die Längsdurchgängigkeit an der Gennach dauerhaft erhalten. Auch der Eintrag von Schadstoffen und Fremdstoffeinträgen in die Gennach wird durch geeignete Maßnahmen vermieden.

Bei der Anpassung des Abflussquerschnitts der Gennach kann es während der Bauphase zu unvermeidbaren Sedimentaufwirbelungen in der Gennach oder Fremdstoffeinträgen aus angrenzenden Flächen in das Gewässer kommen. Dauerhafte nachteilige Veränderungen des ökologischen Zustandes werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (1V, 4V) ausgeschlossen (siehe dazu Unterlagen 18.3 und 19.1.1 T). Zur Vermeidung betriebsbedingter Verunreinigungen der Gennach und anderer offener Gewässer wird das anfallende Niederschlagswasser der Fahrbahn der B 12 entsprechend der örtlichen Voraussetzungen im planfestgestellten Abschnitt entweder über Absetzanlagen oder Gräben abgeleitet und anschließend im Untergrund versickert oder weitflächig über Bankette und Böschungen in Mulden gesammelt und anschließend über die belebte Bodenzone in den Untergrund versickert, soweit es nicht verdunstet. Eine direkte Einleitung von Straßenwasser in die Gennach wird vermieden. Durch das durch den vierstreifigen Ausbau der B 12 bedingte zusätzliche Teilbauwerk im Bereich der Gennachquerung wird ein kleiner Abschnitt des Gewässers zusätzlich dauerhaft beschattet. Dies kann zum Beispiel Auswirkungen auf in diesem Bereich vorkommende Wasserpflanzen haben. Zudem werden sehr kleine Uferbereiche mit Begleitvegetation (einschließlich der vorhandenen Auwaldbäume) durch die Verbreiterung der B 12 überbaut. Mit der Anpassung des Abflussquerschnitts und der Neugestaltung der direkten Uferbereiche der Gennach nach pflanzen- und tierökologischen Kriterien (z. B. mit uferbegleitenden Trockenbermen) kann gegenüber dem Bestand eine Verbesserung des Abflussverhaltens und der Längsdurchgängigkeit der Gennach erzielt werden.

Mögliche Auswirkungen auf die Gennach beschränken sich daher auf ein auch schon jetzt vorhandenes Restrisiko der Verunreinigung bei Unfällen, das durch

den vierstreifigen Ausbau der B 12 gegenüber dem derzeitigen Zustand verringert wird.

Bei der Ortschaft Weinhausen durchquert der Stettbach das Plangebiet. Dieses Gewässer entspringt im Bereich des Kronebergwaldes und fließt bis zur Querung der B 12 etwa 2,2 km durch landwirtschaftlich genutzte Flächen. In diesem Bereich ist der Lauf begradigt, teilweise auch vor Ort, das Querprofil ist trapezförmig ausgebildet. Im Bereich der B 12 wird der Bach von Gehölzen begleitet, die auf den Straßenböschungen der parallel verlaufenden Stettbachstraße wachsen. Unmittelbar an den Grabenufern wachsen Gras- und Brennesselfluren. Das Sohlsubstrat ist überwiegend schlammig, nur sehr vereinzelt sind Wasserpflanzen (Aufrechter Merk) vorhanden. Der Graben wird mit zwei Rohrleitungen (DN 1000 und DN 900) unter der B 12 unterführt. Westlich der B 12 ist das Gewässer über weitere, größere Abschnitte (mehrere 100 m) verrohrt.

Der Stettbach ist oberhalb der Querung der B 12 aufgrund seiner strukturellen Ausstattung nur sehr eingeschränkt als Lebensraum für Arten der Fließgewässer geeignet. Die Durchgängigkeit für aquatische Organismen ist im Bereich der B 12 aufgrund der bestehenden Verrohrung bereits jetzt weitgehend unterbrochen. Etwa 200 m unterhalb der Querung der B 12 folgen weitere verrohrte Abschnitte mit Längen von mehreren 100 m. Die geplante Verlängerung der bestehenden Durchlässe an der B 12 wird weder im Hinblick auf die Habitateignung noch auf die biotische Durchgängigkeit eine Verschlechterung bewirken. Die durch den Ausbau der B 12 bedingte Verlängerung der Durchlässe verändert auch die Abflussverhältnisse des Stettbaches insbesondere den Hochwasserabfluss nicht.

Der durch das planfestgestellte Vorhaben betroffene Grundwasserkörper trägt die Kennzahl 1-G040 und die Bezeichnung Quartär-Landsberg. Er ist 818,4 km² groß und liegt innerhalb des hydrogeologischen Teilraumes „Fluvioglaziale Schotter“. Die quartären Talschotter (Kiese und Sande) zählen zu den am besten durchlässigen (überwiegend sehr hohe bis hohe Durchlässigkeit) hydrogeologischen Einheiten in Bayern und stellen sehr ergiebige Grundwasserleiter da. Hauptliefergebiet der vorwiegend karbonatischen Sedimente sind die örtlichen Kalkalpen im Süden. Die Mächtigkeiten können stark schwanken; in der Regel liegen sie in einem Bereich von ca. 10 m. Häufig werden sie von Mooren, Schwemmfächern und Kalktuffen überdeckt. Die Grundwassersohle wird meist aus schluffigen bis tonigen Feinsanden der Tertiäroberfläche (Molasse) gebildet. Die unterlagernde Molasse enthält weitere, meist gespannte Grundwasserstockwerke. Die Oberflächen-gewässer in den Talschottern bilden in der Regel die Vorfluter für das Grundwasser.

Aufgrund der geringen Flurabstände und fehlender mächtigerer Deckschichten sind die Grundwasservorkommen in den fluvioglazialen Schottern gering gegen Schadstoffeinträge geschützt. Das Grundwasser wurde im Norden bei ca. 618,9 m ü. NN und im Süden bei ca. 630,5 m ü. NN angetroffen. Die Schichten der oberen Süßwassermolasse bilden ab einer Höhe von ca. 623,7 m ü. NN bzw. 626,1 m ü. NN den Grundwasserstauer des oberen Stockwerks.

Durch die oben bei den Auswirkungen der Straßenentwässerung auf die Gennach beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung der Straßenentwässerung mit Versickerung über den belebten Oberboden werden Einträge von Schadstoffen in das Grundwasser über das Straßenabwasser ausgeschlossen. Die Ausbautrasse wird durchgehend in Gleich- bzw. Dammlage geführt, so dass keine Eingriffe in den Grundwasserkörper stattfinden. Eine bestehende Unterführung wird verfüllt, weitere Unterführungen werden entsprechend den aktuellen Anforderungen umgebaut. Durch diese Maßnahmen wird der Abstand der Fahrbahn im Bereich der Unterführungen zum Grundwasser jeweils etwas geringer. Während der Bauphase anfallendes Pumpwasser aus der Wasserhaltung wird örtlich versickert, so dass keine quantitative Belastung des Grundwassers zu befürchten ist.

Um eine betriebsbedingte Verunreinigung des Grundwassers bei hohen Grundwasserständen auch im Bereich des geplanten Bauwerks 48-1 (Unterführung) sicher auszuschließen, ist im Bereich dieses Bauwerks eine Grundwasserwanne vorgesehen. Dadurch wird ein Abstand von mindestens 1,0 m zwischen der Fahrbahnoberfläche und dem höchsten anzunehmenden Grundwasserstand (630,60 über NN) dauerhaft eingehalten. Die Grundwasserwanne taucht nicht dauerhaft im Grundwasserkörper ein. Anfallendes Pumpwasser aus der Grundwasserwanne wird in die Versickerungsanlagen geleitet und dem Grundwasserkörper somit nicht entzogen. Dadurch ist im Bereich der Grundwasserwanne zwar sehr kleinräumig eine Absenkung des Grundwasserstandes möglich. Eine Auswirkung auf den mengenmäßigen Zustand des Wasserkörpers ist jedoch ausgeschlossen.

Während der gesamten Bauphase werden die Arbeiten entsprechend der technischen Vorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Oberflächen- und Grundwasserbelastung durchgeführt (Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen – Ausgabe 2013). Dadurch werden Beeinträchtigungen des Grundwassers wie auch des Bodens und von Oberflächengewässern im gesamten Bereich der geplanten Baumaßnahme minimiert. Für das Schutzgut Wasser sind daneben insbesondere die Maßnahmen 1 V, 2 V, 4 V, 5 V

und 8 V relevant. Die aufgeführten Maßnahmen werden in Kapitel 3.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1 T) und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) im Einzelnen erläutert.

Weiterhin werden betriebsbedingte Verunreinigungen des Grundwassers bei hohen Grundwasserständen mit der Umsetzung der geplanten Grundwasserwanne bei Bauwerk 48-1 (Unterführung) minimiert. Auch können mit den geplanten Entwässerungsvorrichtungen betriebsbedingte Verunreinigungen des Grundwassers vermieden werden.

Im direkten Umfeld des Vorhabens liegen mehrere festgesetzte Trinkwasserschutzgebiete nach § 51 WHG/Art. 31 BayWG:

- das Schutzgebiet „Buchloe“. Es liegt ca. 800 m westlich des geplanten Vorhabens bei Lindenberg und hat die Gebietsnummer 22109793000062.
- Das Schutzgebiet „Rieden“. Es liegt ca. 600 m westlich des geplanten Vorhabens bei Rieden und hat die Gebietsnummer 2210803000062.

Die Trinkwasserschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, da sie zu weit entfernt liegen.

Das Wasserschutzgebiet „Jengen“ mit der Gebietsnummer 2210803000066 war im Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch offiziell ausgewiesen, wurde aber faktisch nie genutzt. Das städtische Wasserwerk Kaufbeuren hat mit Schreiben vom 15.10.2014 die Aufhebung der Trinkwasserschutzgebietsverordnung beantragt. Da das Wasserschutzgebiet von einem im Regionalplan ausgewiesenen Vorranggebiet für die öffentliche Wasserversorgung umgeben ist, wäre mit Aufhebung der Schutzgebietsverordnung ein ungeschützter Bereich inmitten des Vorranggebietes entstanden. Bis zur Fortschreibung des Regionalplans Allgäu blieb der Schutzstatus daher aufrechterhalten, um auch den Bereich des Wasserschutzgebietes als Vorranggebiet ausweisen zu können. Dadurch wird der geschützte Status durchgehend erhalten.

Das Landratsamt Ostallgäu hat die Verordnung über das Trinkwasserschutzgebiet entsprechend seiner im Vorfeld des Verfahrens gegenüber dem Staatlichen Bauamt Kempten abgegebenen Zusage mit Verordnung vom 30.07.2021 aufgehoben, es war bei den Planungen für die B 12 daher nicht mehr zu berücksichtigen.

Im Bereich des Ausbaus der B 12 befinden sich drei Altlastenverdachtsflächen (nördlich der bestehenden Fahrbahn bei Bau-km 0 +720, Fl. Nr. 498/1 Gemarkung Untergermaringen und bei Bau-km 6 +750, Fl.-Nr. 717 Gemarkung Jengen sowie die Fl.-Nr. 1560/6 Gemarkung Weinhausen). Die Fl.-Nr. 1560/6 Gemarkung Weinhausen ist durch den Ausbau nicht betroffen. Die Fl.-Nr. 498/1 und die Fl.-Nr. 717 liegen im Umkreis zweier Ingenieurbauwerke (BW 44-1 und BW 47-1). Eine

Altlastenerkundung im Auftrag des Wasserwirtschaftsamtes Kempten hat für das Grundstück Fl.-Nr. 717 ergeben, dass für den Wirkungspfad Boden-Wasser ein hohes Emissionspotential besteht. Auch das Transmissionspotential wird als sehr hoch angesehen, da der Fuß der Altdeponie aller Voraussicht nach im Grundwasserschwankungsbereich liegt und der Untergrund aus starkdurchlässigen Kiesen besteht. Altlastenerkundungen im Bereich der übrigen Grundstücke sind noch nicht erfolgt. Durch die Auflagen unter A. IV. 3.3 ist sichergestellt, dass die Bauarbeiten in Abstimmung mit der für den Vollzug des Bodenschutzgesetzes zuständigen Stelle des Landratsamtes Ostallgäu so vorbereitet und durchgeführt werden, dass eine Gefährdung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann.

Ferner verlief entlang der Gennach bei Jengen ein mit Bekanntmachung des Landratsamtes vom 25.05.2008 vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet nach Art. 61d, 61g BayWG a. F. („vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet an der Gennach bei Jengen und Lindenberg“) durch das Plangebiet. Dieses wurde durch Bekanntmachung vom 26.06.2013 gem. § 76 WHG/Art. 46 BayWG um weitere zwei Jahre verlängert. Es ist daher seit dem Jahr 2015 nicht mehr rechtlich gesichert. Grundsätzlich ist nach § 77 WHG innerhalb der Planung von Baumaßnahmen in Überschwemmungsgebieten für entsprechenden Ausgleich für den Hochwasserrückhalt zu sorgen.

Das Wasserwirtschaftsamt hat die Auswirkungen des Straßenbaus auf das Überschwemmungsgebiet überprüft und festgestellt, dass durch den Ausbau kein Retentionsraum verloren geht. Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet bestehen daher nicht. Wasserabhängige FFH-Gebiete sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden. Negative Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss sind daher unabhängig von der rechtlichen Sicherung des Überschwemmungsgebiets nicht zu befürchten.

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 18,03 ha. Darüber hinaus kommt es bei der Herstellung von Baubetriebsflächen zu Bodenverdichtungen, welche die Grundwasserneubildung einschränken können. Die Flächeninanspruchnahme wurde durch planerische Maßnahmen zur Minimierung des Flächenbedarfs und zur möglichst flächenschonenden Gestaltung des Baubetriebs bereits auf das geringstmögliche Maß reduziert.

Durch Details der technischen Planung und weitere Minimierungsmaßnahmen (siehe Unterlage 19.1.1 T, Kapitel 3 sowie Unterlage 1 T) werden Auswirkungen

auf Grundwasser und Oberflächengewässer hinsichtlich Stoffeinträgen und Auswirkungen auf den Grundwasserstand wirkungsvoll vermieden. Ein Ausgleich der insbesondere durch die Versiegelung zu erwartenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser erfolgt über die Ermittlung des Kompensationsbedarfes im Schutzgut Tiere/Pflanzen und biologische Vielfalt, die vorgesehene großflächige Nutzungsextensivierung mit Verzicht auf den Einsatz von Pflanzenschutz- und Düngemitteln auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sowie durch verschiedene Maßnahmen auf den Ausgleichs- und Ersatzflächen.

So wird auf der Fläche 12 E (siehe Unterlage 9.3 T) ein verrohrter Graben wieder geöffnet und als naturnahes Fließgewässer gestaltet, sowie naturnahe Feuchtwiesen optimiert. Im Bereich der Fläche 14 E (siehe Unterlage 9.3 T) werden naturnahe Waldbestände auf Nassstandorten neu begründet und optimiert. Diese Maßnahmen werden auch hinsichtlich des Wasserhaushaltes für das von der Planfeststellung betroffene Gebiet positive Wirkungen entfalten. Damit sind die unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichs- und Vorsorgemaßnahmen 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 Feuchtfächen besonders wichtig.

Der Naturraum, in dem das planfestgestellte Vorhaben liegt, ist klimatisch kontinental geprägt, mit einer Jahresdurchschnittstemperatur von 7-8 °C und 20-25 Sommertagen mit einer Temperatur von über 25 °C. In der naturräumlichen Unterhaltseinheit werden durchschnittliche Niederschlagssummen von unter 1000 mm im Jahr erreicht. Mit ca. 230 Tagen im Jahr liegt die Dauer der Vegetationsperiode hier über den durchschnittlich 200 Tagen im restlichen Naturraum. Im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegen keine Frisch-/Reinluftentstehungsgebiete oder Kaltluftentstehungsgebiete (großflächige Waldbestände). Die relativ dünne Besiedelung hat zudem keinen erheblichen Einfluss auf das Schutzgut Klima und Luft.

Auch der Eingriffsbereich selbst, d.h. der Nahbereich der B 12 ist aufgrund seines hohen Versiegelungsgrades als Gebiet mit thermischer Belastung im Sommer anzusehen. Beeinträchtigungen der kleinklimatischen Verhältnisse durch zusätzliche

Versiegelung von Straßenebenenflächen bzw. landwirtschaftlich genutzten Flächen (Inanspruchnahme von Kaltluftentstehungsflächen) sind zwar ebenso zu erwarten wie die Verschiebung des Emissionsbandes (Luftschadstoffe) entlang der ausgebauten B 12. 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 kleinflächigen Verluste von Frischluft produzierenden Waldflächen sind diese jedoch als ausgleichbar einzustufen.

Projektbedingt erfolgt kein Zerschneiden von Kaltluftbahnen, kein Verlust von Reinluftentstehungsgebieten (großflächige Waldbestände) und keine Beeinträchtigungen des Luftaustausches zwischen Kaltluft- und Warmluftgebieten. Zudem sind, aufgrund der Durchführung der Bauabläufe nach dem neuesten Stand der Technik, keine vermeidbaren bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten. Die Projektwirkungen beschränken sich ausschließlich auf eine geringe Verkehrszunahme und die höhere Geschwindigkeit des Verkehrs nach dem Ausbau auf der B 12 und damit eine geringfügige Verstärkung der bestehenden Vorbelastungen der lufthygienischen Situation. Dies kann aber teilweise durch den verbesserten Verkehrsfluss kompensiert werden. Die geplanten waldrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen auf den dafür vorgesehenen Ersatzflächen dienen dem Erreichen einer positiven Waldbilanz durch Aufforstung. Dies stärkt auch die Klimafunktionen.

Als Ausgleich für die dauerhafte Inanspruchnahme von Wald im Bereich des Bannholzes, entlang der Gennach, bei den Stillgewässern der ehemaligen Kiesgrube Jengen sowie im Bereich des Bauwerks 41-1 ist insbesondere die Entwicklung von standortgerechten Laubmischwaldbeständen im Rahmen der Ausgleichsflächenkonzeption „Wald“ auf der Ausgleichsmaßnahmen 10 W und den Ersatzmaßnahmen 12 E und 13 E in einem Flächenumfang von ca. 0,97 ha anzusehen (dauerhafter Verlust Waldflächen: 0,883 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 Bundesstraße zu vernachlässigen.

Die Berechnung der Luftschadstoffbelastung anhand des Verfahrens der RLuS 2012 für den Prognosehorizont 2030 hat ergeben, dass auch nach dem vierstreifigen Ausbau der B 12 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. Die Gegenüberstellung der projektbedingten Einwirkungen auf das Klima mit den getroffenen Ausgleichsmaßnahmen zeigt im Ergebnis, dass hinsichtlich des Schutzgutes Luft und Klima kein Ausgleichsdefizit verbleibt.

Der BUND Naturschutz Bayern e. V. (BUND) hat mit seinem Einwendungsschreiben vom 30.7.2020 geltend gemacht, dass in der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht auf die Themen Klimawandel und globaler Klimaschutz eingegangen werde, wie dies seit der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU und der daraufhin erfolgten Änderung des UVPG im Jahr 2017 (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG i. d. F. v. 20.07.2017, BGBl. I, S. 2808) erforderlich sei. Das Bundesklimaschutzgesetz sehe Sektorziele unter anderem auch für den Verkehr vor. Das führe dazu, dass Verkehrsplanungen dazu beitragen müssten, diese Sektorziele zu erreichen. Verkehrsplanungen, die einer Verwirklichung der Sektorziele entgegenstehen dürften nicht mehr verwirklicht werden.

Die Planfeststellungsunterlagen setzten sich nicht damit auseinander, ob und wie der geplante Straßenneubau dem Erreichen der Klimaziele im Verkehr diene oder entgegenstehe. Sie seien daher unvollständig. Der BUND gehe davon aus, dass durch die Zunahme des Verkehrs und den Geschwindigkeitsanstieg auch deutlich höhere Klimagasemissionen im Betrieb die Folge seien. Darüber hinaus sei mit den Baumaßnahmen ein erheblicher Klimagasausstoß (durch Maschinen und Baumaterialien) verbunden. Dieses Vorbringen hat der BUND im Erörterungstermin noch weiter vertieft. Im Genehmigungsverfahren sei der durch Bau und Betrieb des Vorhabens bedingte Ausstoß von klimaschädlichen Gasen zu untersuchen und zu berücksichtigen. Der Ausbau sei unter Berücksichtigung der bestehenden klimaschutzrechtlichen Verpflichtungen nicht mehr vertretbar. Das Vorhaben führe zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen bezüglich des Schutzgutes Klima. Da die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes im aktuellen Bundesverkehrswegeplan noch nicht berücksichtigt worden seien, sei die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung im Bundesverkehrswegeplan, die ohne Beachtung der Klimaschutzziele vorgenommen wurde in Frage zu stellen und im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu überprüfen. Da es mittlerweile Rechenmethoden gebe, den Energieverbrauch durch den Bau eines Vorhabens zu be-

rechnen, hätte dies im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit berücksichtigt werden müssen. Gleiches gelte für die durch den Ausbau bedingte Verkehrszunahme und deren Auswirkungen auf das Klima.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Es trifft zwar zu, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung seit der Änderung des UVPG die Auswirkungen des Vorhabens auf das großräumige Klima Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind (BVerwG, Urt. V. 24.02.2021, Az. 9 A 8.20). Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima und Luft wurden jedoch im Rahmen des UVP-Berichts in ausreichendem Umfang behandelt (siehe S. 71 des UVPG Berichts). Der UVP-Bericht geht darauf ein, dass das Klima wesentlicher Bestandteil des landschaftlichen Gesamtsystems ist. Er führt aus, dass dieses Schutzgut großräumig betrachtet, eine besondere Bedeutung als eine der Lebensgrundlagen sowohl für den Menschen als auch für die unterschiedlichen Tier- und Pflanzengemeinschaften hat.

Er führt weiter aus, dass projektbedingt kein Zerschneiden von Kaltluftbahnen, kein Verlust von Reinluftentstehungsgebieten (großflächige Waldbestände) und keine Beeinträchtigungen des Luftaustausches zwischen Kaltluft- und Warmluftgebieten erfolgt. Aufgrund der Durchführung der Bauabläufe nach dem neuesten Stand der Technik seien durch den Baubetrieb keine betriebs- und baubedingten Auswirkungen hinsichtlich des Schutzgutes Klima und Luft zu erwarten. Die Projektwirkungen beschränkten sich daher ausschließlich auf eine geringe Verkehrszunahme und damit eine geringfügige Verstärkung der bestehenden Vorbelastungen der lufthygienischen Situation. Dies könne durch einen verbesserten Verkehrsabfluss aber zumindest teilweise kompensiert werden.

Eine vertiefte Untersuchung der Klimabilanz des Vorhabens war im Rahmen des UVP-Berichts nicht geboten. Der bestandsorientierte Ausbau ist unter dem Gesichtspunkt der durch den Bau verursachten Emissionen mit Sicherheit der schonendste. Die bestehende Fahrbahn kann in weiten Teilen im bisherigen Ausbauzustand belassen werden. Damit ist weder der Rückbau einer bestehenden Fahrbahn, noch der vollständige Neubau der vierstreifigen Trasse erforderlich. Diese würden wie ohne weiteres erkennbar ist zu erheblich größerem Ressourcenverbrauch führen.

Die grundsätzliche Erforderlichkeit des Ausbaus steht mit der Aufnahme in den Bedarfsplan 2030 fest. Der Ausbau der B 12 zwischen Untergermaringen und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A96) wurde ebenso wie die südlichen Ausbauabschnitte 1 bis 5 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan 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) in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 des FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbaivorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Bei der Erstellung des Bedarfsplans wurde die Klimabilanz des Ausbaus dadurch berücksichtigt, dass der durch das Vorhaben während der Lebensdauer bedingte Ressourcenverbrauch im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung monetär berücksichtigt und mit den durch das Vorhaben bedingten wirtschaftlichen Vorteilen durch die beschleunigte und sichere Verkehrsabwicklung verrechnet wurde (s. dazu Kapitel 5.5 des Umweltberichts zum Bundesverkehrswegeplan 2030).

Darüber hinaus wurde im Rahmen der bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans nach § 14b, 19b i. V. m. Anlage 3 Nr. 1.1 UVPG (i. d. F. v. 24.02.2010, BGBl. I, S. 94) durchzuführenden strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht, wie sich weniger ressourcenverbrauchende Ausbauten (etwa unter Bevorzugung von Schienenverkehr und Wasserstraßen) auf die Umwelt auswirken (s. dazu Kapitel 7.1 des Umweltberichts zum Verkehrswegeplan 2030)

Unter Berücksichtigung der bestehenden Bedürfnisse des Verkehrs und dessen Entwicklung hat sich der Gesetzgeber bei Erlass des Bundesverkehrswegeplans dazu entschieden, das Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufzunehmen. Neben der Tatsache, dass diese Entscheidung des Gesetzgebers von den Genehmigungsbehörden nicht mehr zu überprüfen ist, ist daher festzuhalten, dass der Bundesverkehrswegeplan sowohl die Auswirkungen des Vorhabens auf das großräumige Klima als auch die Auswirkungen des Gesamtplanes und der dadurch bedingten Emissionen bei Bau und Betrieb der aufgenommenen Vorhaben auf das Klima gesehen und berücksichtigt hat. Da auch die Auswirkungen der konkret realisierten Planungen auf das Klima im erforderlichen Umfang in der Untersuchung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens berücksichtigt wurden, sind die Einwendungen des BUND zurückzuweisen.

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.

Die Landschaft im Bereich des Vorhabens ist überwiegend von menschlichen Nutzungen geprägt. Große Flächenanteile werden als Acker oder Dauergrünland in

Kultur genommen. Daneben sind mit dem „Bannholz“ und dem „Dürrenwald“ auch kleinere, das Plangebiet visuell gliedernde Waldflächen vorhanden. Im nördlichen Abschnitt prägen zudem die Siedlungsflächen von Jengen, Lindenberg und Weinhausen mit Wohn- und Gewerbeflächen das landschaftliche Bild. Strukturierende Elemente sind die Gennach mit Begleitgehölzen, gehölzsumstandene Fischweiher und die Kiesgruben südlich von Lindenberg. Entlang der bestehenden B 12 bewirken verschiedene Gehölze eine Einbindung der Straße in den umgebenden Landschaftsraum. Ansonsten ist die Landschaft im Bereich des Vorhabens eher gleichförmig. Darüber hinaus prägen die in größerer Entfernung ansteigenden, oft bewaldeten Moränenhänge das Landschaftsbild.

Im Bestand ist die Trassenführung der B 12 im nördlichen, stärker besiedelten Bereich offen einsehbar und gegenüber dem Erholungsraum im Umfeld der geplanten Trasse kaum abgeschirmt. Mit den geplanten Lärmschutzanlagen erfolgt neben dem Schutz des Wohnumfeldes auch eine akustische Abschirmung des unmittelbar angrenzenden Erholungsraumes. Die Bepflanzung der Lärmschutzwälle und der Erdwälle bei Schöttenau nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien bewirkt zudem auch eine visuelle Abschirmung des Verkehrsraumes.

Während der Bauzeit entstehen an den Baustellen innerhalb des Baufeldes vorübergehende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Baustellenflächen und durch die technischen Geräte (z. B. Kräne, Silos). Diese Beeinträchtigungen sind aufgrund der begrenzten Wirkdauer nicht erheblich.

Durch die Verbreiterung der B 12 und den Umbau von Querungsbauwerken wird das Landschaftsbild im Umfeld der Bundesstraße zusätzlich technisch überprägt. Die nach dem Ausbau zu erwartende Verkehrszunahme kann die vom Verkehr der bestehenden B 12 ausgehende optische Unruhe, sowie die optische Trennung durch die B 12 in der weitgehend ebenen und offenen Landschaft geringfügig verstärken. Dies wird durch die Anlage und Gestaltung von Lärmschutz- und Erdwällen und die vorgesehene Bepflanzung der Strecke kompensiert.

Eine besondere visuelle Wirkung, und damit Einfluss auf das Landschaftsbild, haben Bauwerke, welche deutlich über dem Gelände liegen. Dies betrifft vor allem neue Brückenbauwerke wie das Bauwerk BW 46-1. Diese werden zwar durch die Bepflanzung in die Landschaft integriert, jedoch ergeben sich visuelle Veränderungen. Die Lärmschutzwälle werden begrünt und tragen dadurch eher zu einer Verbesserung der Situation bei. Auch die aus Gründen des Arten- und Immissionsschutzes erforderlichen Lärm- und Irritationsschutzwände verstärken für Be-

trichter, welche sich senkrecht zur Trasse bewegen, die visuelle Wirkung der Bauwerke im Landschaftsbild. Der im Bereich des „Bannholzes“ verlaufende Trassenabschnitt wird aufgrund der vorhandenen Wald- und Gehölzkulissen keine Fernwirkung aufweisen und nur im Nahbereich bzw. abschnittsweise zu sehen sein.

Die ebene und offene Landschaft außerhalb der Wald- und Gehölzbestände erfährt insbesondere durch die Verbreiterung der B 12 weithin sichtbare Veränderungen.

Diese werden mit der Anlage der Lärmschutz- und Erdwälle und deren Bepflanzung erheblich gemindert. Im Bereich des Bannholzes trägt der Rückbau der Parkplätze und die Neugestaltung als standortgerechter Laubmischwald zur Vermeidung landschaftlicher Beeinträchtigungen bei. Diese Maßnahme dient gleichzeitig dem waldbrechtlichen Ausgleich.

Zusätzlich wurde bei der Gestaltung der Kompensationsmaßnahmen unter dem Aspekt eines wirksamen Gesamtkonzeptes, in welchem die Entwicklung ökologisch und ästhetisch wirksamer Landschaftselemente integriert wurde, eine Wiederherstellung und Ergänzung des landschaftlichen Gefüges angestrebt. Auch werden durch das geplante Bauvorhaben Teilstücke von bestehenden Straßen und Siedlungsflächen nicht mehr benötigt. Diese Abschnitte werden im Rahmen des Vorhabens entsiegelt und können anschließend – wenn auch nur kleinflächig – wieder ökologische Funktionen z. B. für die Schutzgüter Boden, Wasser und Tiere/Pflanzen übernehmen (vgl. Gestaltungsmaßnahme 15.4 G).

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 und sonstige Sachgüter 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 ermittelt.

Zu den Sachgütern gehören z. B. Gebäude, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen und Einrichtungen bzw. Flächenbelegungen der Ver- und Entsorgung.

Durch das Vorhaben werden insgesamt 16,87 ha landwirtschaftliche Nutzflächen durch Versiegelung und Überbauung beansprucht. Bei der Planung wurden daher agrarstrukturelle Belange und damit die natürliche Ertragsfähigkeit der Böden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes und im Hinblick auf das Ausgleichskonzept besonders berücksichtigt.

Im Planungsprozess wurde darauf geachtet, den Umfang der Maßnahmen, die Fläche beanspruchen, auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. So wurden zunächst umfangreiche Minimierungsmaßnahmen erarbeitet, um den Umfang der Eingriffe und damit den Kompensationsbedarf zu reduzieren. Hier sind insbesondere die Wahl der Ausbauseite der Trasse sowie die Dimensionierung der Bauwerke und Lärmschutzwälle als auch Baufeldbeschränkungen im Bereich des „Bannholzes“ und an der Gennach zu nennen.

Weiterhin wurden die erforderlichen Maßnahmen, welche sich aus dem speziellen Artenschutz sowie den waldrechtlichen Vorgaben (notwendige Neuaufforstungen) ergeben, mit den Erfordernissen aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung kombiniert. Durch diese Mehrfachfunktion der Kompensationsmaßnahmen wurde der Umfang der Flächeninanspruchnahme auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

Zur Berücksichtigung agrarstruktureller Belange wurden Kompensationsmaßnahmen durch in § 9 Abs. 3 BayKompV genannte Maßnahmen (Entsiegelungen) und in für den Naturschutz bevorzugten Gebietskulissen geplant. Kleinflächige Entsiegelungen erfolgen z. B. auf der Kompensationsfläche 11E - Kiesgrube Dösingen. Innerhalb der genannten Gebietskulissen der Landschaftsplanung liegen die Kompensationsmaßnahmen 12 E und 14 E. Dies sind Flächen, die wegen ihres Zustandes, ihrer Lage oder ihrer natürlichen Entwicklungsmöglichkeiten für künftige Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft besonders geeignet sind.

Die Lage der Grundstücke in dieser Gebietskulisse stellt sicher, dass keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden beansprucht werden. Ferner wurden im Rahmen der Maßnahmen 12 E, 13 E und 14 E produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Es werden Flächen beansprucht, die unterdurchschnittliche Acker- bzw. Grünlandzahlen aufweisen, und daher für eine landwirtschaftliche Nutzung weniger geeignet sind als der Durchschnitt der in diesem Bereich vorhandenen Flächen. Die auf das unvermeidliche Mindestmaß beschränkte Inanspruchnahme von Waldflächen wird im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert (siehe dazu oben 2.5.3.5).

Andere Sachgüter, insbesondere Baudenkmale, sind im Bereich des Vorhabens nicht betroffen. 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 B 12 nicht unterbrochen.

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 vierstreifige Ausbau der B 12 erfolgt auf der vorhandenen Trasse. Bezüglich der technischen Ausgestaltung des Ausbaus wird auf die Vorhabensbeschreibung unter B. I. verwiesen. Es ist keine Ausbauvariante ersichtlich, die zu geringeren Umweltauswirkungen führen würde. Das gilt erst recht für einen Neubau der B 12

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 geprüft.

Der Vorhabensträger hat jedoch überprüft, auf welcher Seite der Anbau an die bestehende Trasse der B 12 am sinnvollsten ist, oder ob ein symmetrischer Anbau auf beiden Seiten erfolgen kann. Die Variante eines symmetrischen Anbaus wurde ausgeschieden, da sie einen komplizierteren Bauablauf bedingt hätte, und darüber hinaus auch aus ökologischen Gesichtspunkten weniger sinnvoll ist, da auf beiden Seiten provisorische Fahrspuren angelegt werden müssen, um eine sichere Verkehrsführung während des Baubetriebs zu ermöglichen. Dies bedingt zumindest vorübergehend für die Bauzeit einen höheren Flächenbedarf und führt dazu, dass beidseitig der Trasse in größerem Umfang Bewuchs hätte entfernt werden müssen. Dies ist wegen der im Randbereich der Straße befindlichen teilweise hochwertigen Heckenstrukturen, die entfernt werden müssten, gegenüber den einseitigen Anbauvarianten ein so erheblicher Nachteil, dass diese Variante auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ohne nähere Prüfung ausgeschieden werden konnte.

Es wurden 4 Varianten genauer überprüft:

2.5.5.1 Variante 1 Anbauseite West – Ost (Wahltrasse)

Die Trasse wurde in Anlehnung an die nach der Raumempfindlichkeitsanalyse empfohlene entwickelt. Es fehlt lediglich der zusätzliche Wechsel der Anbauseite im Bereich des Wasserschutzgebietes. Auf diesen konnte wegen der schon während der Planung vorgesehenen und nunmehr erfolgten Auflösung des Wasserschutzgebietes verzichtet werden. Von Bau-km 0 +000 bis Bau-km 7 + 400 erfolgt im Südabschnitt der Trasse ein Anbau auf der Westseite der B 12. Im Bereich der Anschlussstelle Jengen von Bau-km 7+400 bis 8+285 erfolgt dann von Bau-km 8+000 bis 8+500 der Wechsel auf die Ostseite. Der Nordabschnitt mit dem Anbau auf der Ostseite endet bei Bau-km 10+200 mit der Anbindung der B 12 an die Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96.

Im Bereich des Wechsels von der Anbauseite West auf die Ostseite der B 12 nördlich der Anschlussstelle Jengen wird die Straße auf einer Länge von ca. 0,8 km neu trassiert. Auf dieser Länge müssen beide Richtungsfahrbahnen voll ausgebaut werden. Die Herstellung dieses Verschwenkungsbereiches erfordert eine Verkehrsführung mit Behelfsumfahrung. Dort werden zusätzlich vorübergehend Flächen benötigt.

2.5.5.2 Variante 2 Anbauseite West

Auf der gesamten Ausbaustrecke von Bau-km 0+000 bis zum Bauende bei Bau-km 10+200 mit der Anbindung der B 12 an die Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96 erfolgt ein Anbau auf der Westseite der B 12. Ein Wechsel der Anbauseite ist bei dieser Variante nicht erforderlich.

2.5.5.3 Variante 3 Anbauseite Ost - West

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 7+400 erfolgt im Südabschnitt der Trasse ein Anbau auf der Ostseite der B 12. Im Bereich des Zwangspunktes Anschlussstelle Jengen von Bau-km 7+400 bis 8+550 erfolgt dann von Bau-km 7+400 bis 7+900 der Wechsel auf die Westseite. Der Nordabschnitt mit dem Anbau auf der Westseite erfolgt von Bau-km 7+900 bis Bau-km 10+200. Er endet mit der Anbindung der B 12 an die Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96.

Im Bereich des Wechsels von der Anbauseite Ost auf die Westseite der B 12 südlich der Anschlussstelle Jengen (Übergang) wird die Straße auf einer Länge von ca. 0,5 km neu trassiert. Auf dieser Länge müssen beide Richtungsfahrbahnen voll ausgebaut werden. Zur Herstellung dieses Verschwenkungsbereiches wird eine Verkehrsführung mit Hilfsumfahrung erforderlich. Dies bedingt eine zusätzliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich.

2.5.5.4 Variante 4 Anbauseite Ost

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 7+400 erfolgt im Südabschnitt der planfestgestellten Trasse ein Anbau auf der Ostseite der B12. Im Bereich des Zwangspunktes Anschlussstelle Jengen von Bau-km 7+400 bis 8+550 erfolgt zunächst von Bau-km 7+300 bis 7+900 aufgrund der Anschlussstelle Jengen, die einen Zwangspunkt bildet, der Wechsel auf die Westseite, um dann nördlich des Brückenbauwerks über die Staatsstraße St 2035 im Bereich von Bau-km 8+000 bis 8+500 wieder auf die Ostseite zu wechseln. Der Nordabschnitt mit dem Anbau auf der Ostseite der B 12 endet bei Bau-km 10+200 mit der Anbindung der B 12 an die Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96.

Im Bereich des Wechsels von der Ostseite auf die Westseite der B 12 südlich der Anschlussstelle Jengen (Übergang) wird die Straße auf einer Länge von ca. 0,5 km neu trassiert. Die Neutrassierung im Bereich des Wechsels von der Anbauseite West auf die Ostseite der B 12 nördlich der Anschlussstelle Jengen (Übergang) erfolgt auf einer Länge von ca. 0,8 km. In beiden Bereichen müssen beide Richtungsfahrbahnen voll ausgebaut werden. Zur Herstellung der Verschwenkungsbereiche werden Verkehrsführungen mit Behelfsumfahrungen notwendig. Dies bedingt in diesen Bereichen die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen im Zuge der Bauausführung.

Die Verschwenkung der Trasse im Nordabschnitt liegt wie bei der Variante 1 im Bereich der beiden Unterführungen BW 49-2 und BW 49-3. Im Bereich der Bauwerke werden zur Baudurchführung Provisorien erforderlich.

Zunächst ist festzuhalten, dass alle Varianten zusätzliche Auswirkungen für die **Anwohner** durch betriebsbedingten Straßenlärm hervorrufen, da sie teilweise im näheren Umfeld von Siedlungsflächen, Streusiedlungen und Einzelanwesen (z. B. Jengen, Lindenberg und Weinhausen) verlaufen. Zur Auswertung der erheblichen Auswirkungen auf die örtliche Bevölkerung und die gesunden Wohnbedingungen wurde für die Flächen mit Wohnnutzung und einem Pufferbereich von 100 m (gesunde Wohnverhältnisse) eine Abschätzung der möglichen zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm vorgenommen. Die potentiellen Beeinträchtigungen konzentrieren sich auf die Siedlungsbereiche von Jengen sowie die trassennahen Randbereiche von Lindenberg und Weinhausen. Aber auch in den etwas weiter von der B 12 entfernten Ortschaften Untergermaringen und Keterschwang ist eine Zunahme von Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der B 12 möglich.

Daher war bei der Auswahl der Trasse entscheidungserhebliches Kriterium, auf welcher Anbauseite sich die Varianten an die Siedlungsbereiche annähern und somit potentielle Lärmbelastungen entstehen können. Ein Ausbau auf der dem Siedlungsbereich abgewandten Seite ist grundsätzlich immer vorzuziehen, um potentielle Lärmbelastungen der Anwohner so gering wie möglich zu halten.

Für die betroffenen **Anwohner** stellt die Variante 1 die günstigste Variante da, da sie die geringsten Auswirkungen auf das Wohnumfeld zur Folge hat. Die Anbau-seiten liegen jeweils auf der von den Ortschaften Jengen sowie Lindenberg abgewandten Seite. Die Varianten 2 und 4 liegen bei der Abschätzung der Betroffenheiten im Mittelfeld. Jedoch stellt sich hier die Variante 2 aufgrund ihres westseitigen Ausbaus im Südabschnitt besser dar als die Variante 4, da hier geringere Beeinträchtigungen auf das Wohnumfeld von Jengen zu erwarten sind. Variante 3 hat die stärksten Auswirkungen auf das Wohnumfeld zur Folge. Hier nähert sich der Ausbau sowohl den Siedlungsbereichen von Jengen als auch denen von Lindenberg an. Somit ist bei dieser Variante mit den erheblichsten Beeinträchtigungen für die Anwohner zu rechnen.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Tiere, Pflanzen** und biologische Vielfalt unterscheiden sich die Varianten im Wesentlichen durch ihre möglichen Beeinträchtigungen im Bereich der Gennach. Bei dem Vergleich der Varianten ergeben sich nördlich von Jengen deutliche Vorteile für einen Ausbau auf der Ostseite, um Beeinträchtigungen der Lebensräume entlang der Gennach weitestgehend zu vermeiden.

Somit stellen die Varianten 1 und 4 die günstigeren Varianten für das Schutzgut Tiere und Pflanzen dar. Die Varianten 2 und 3 führen aufgrund ihres westseitigen Ausbaus im Abschnitt von der Anschlussstelle Jengen bis zum Ausbaubereich zu höheren, direkten Betroffenheiten der Gennach und schränken deren zukünftige Eignung als potentielle Renaturierungs- und Ausgleichsflächen ein.

Auch hinsichtlich des **Schutzgutes Boden** schneiden die Varianten 1 und 4 günstiger ab als die Varianten 2 und 3, da sie im gesamten Ausbaubereich keine Auswirkungen auf sensible Böden haben. Die Varianten 2 und 3 schneiden hier schlechter ab, da es hier möglicherweise zu Beeinträchtigungen der grundwasser-nahen, organischen Böden bei Lindenberg kommen kann.

Auch hinsichtlich des **Schutzgutes Wasser** schneiden die Varianten 1 und 4 besser ab, als die Varianten 2 und 3. Zwar führen alle Varianten im Nordabschnitt zu Eingriffen in das Überschwemmungsgebiet der Gennach. Jedoch beeinträchtigen die Varianten 2 und 3 durch den westseitigen Ausbau im Nordabschnitt zusätzlich noch die nahe an der Gennach gelegenen Bereiche bei Lindenberg, so dass diese Varianten für das Schutzgut Wasser ungünstiger sind als die Varianten 1 und 4. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser sind alle Varianten gleichwertig.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Landschaft** sind die Varianten 1 und 2 die günstigeren. Hier werden Eingriffe in den hochwertigen Gehölzsaum im Südabschnitt vollständig vermieden. Dabei schneidet die Variante 1 besser ab als die Variante 2, da diese im Nordabschnitt zu höheren Verlusten von Gehölzflächen und Einzelbäumen führt als die Variante 1. Aufgrund des erforderlichen Eingriffs in Gehölzbestände auf der Ostseite des Südabschnittes sind die Varianten 3 und 4 im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft als ungünstiger zu bewerten. Hinsichtlich der übrigen Schutzgüter ergeben sich bezüglich der Varianten keine Unterschiede.

Da die Variante 1 bei allen umweltbezogenen Belangen zu den geringsten Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG führt, ist sie bezüglich der Umweltauswirkungen die günstigste Variante.

Die geplanten Lärmschutzanlagen im Bereich der Wohnbebauung von Lindenberg und im Bereich des Wohngebiets Straßacker in Jengen sind auch unter natur-schutzfachlichen Gesichtspunkten die beste Lösung. Sie ermöglichen für die Wohnbebauung die Einhaltung der Lärmschutzwerte der 16. BImSchV. Dabei weisen sie zwar einen größeren Flächenverbrauch auf, als eine gleich wirksame Im-missionsschutzwand. Sie integrieren sich aber besser in das Landschaftsbild, da

sie, wo technisch möglich, als Lärmschutzwall ausgeführt werden, der mit der vorgesehenen Bepflanzung nicht mehr als technische Anlage im Landschaftsbild wahrnehmbar ist.

Der Bau von Lärmschutzanlagen ist zwingend erforderlich, um für die betroffenen Anwohner einen den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Lärmschutz zu gewährleisten. Alleine durch lärmindernden Asphalt lassen sich die Grenzwerte der 16. BImSchV in diesen Bereichen nicht einhalten.

Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Fremdflächen wurden durch die planfestgestellte Trasse so gering wie möglich gehalten.

Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 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).

2.6 Zusammenfassende Bewertung:

Die in § 24 Abs. 1 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 Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen 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 T und 19.4.2 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 „Bannholzes“ und der Querung der Gennach - Bereiche von mittlerer bis hoher Bedeutung betroffen.

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für die **betroffenen Menschen** sorgen dafür, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für die betroffenen Wohnanwesen vollständig eingehalten werden. Lediglich an drei Gewerbeanwesen in Jengen werden die Grenzwerte überschritten. Diese werden passiv geschützt.

Beim **Schutzgut Tiere und Pflanzen** und biologischer Vielfalt sowie **Schutzgüter Boden und Wasser** ergeben sich Umweltauswirkungen infolge der Neuversiegelung in einem Umfang von 18,03 ha. Für das **Schutzgut Sachgüter** folgen sie aus dem Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen mit überwiegend günstigen Erzeugungsbedingungen in einem Umfang von 16,87 ha und von forstwirtschaftlichen Nutzflächen in einem Umfang von 0,883 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 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, insbesondere 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.

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 vierstreifige Ausbau der B 12 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 B 12 zwischen Untergermaringen und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A96) wurde ebenso wie die südlichen Ausbauabschnitte 1 bis 5 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan 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) in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. 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 B 12 ist eine stark belastete Bundesstraße mit einem hohen Schwerverkehrsanteil. Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2015):

AS Germaringen - AS Jengen (St 2035): 18.648 Kfz/24h,

AS Jengen (St 2035) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96): 18.425 Kfz/24h

Der Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 8 % und 10 %

Die Verkehrsprognose 2030 ergibt folgende Belastung:

AS Germaringen - AS Jengen (St 2035): 20.300 Kfz/24h

AS Jengen (St 2035) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96): 22.100 Kfz/24h

Der Schwerverkehrsanteil wird zwischen 9 % und 15 % prognostiziert.

Damit steigt die Verkehrsbelastung im planfestgestellten Bereich zwischen 8,8 % und 19,9 % bei steigendem Schwerverkehrsanteil. Der bestehende dreistreifige 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 sichere Verkehrsführung entspricht. In den vergangenen Jahren bzw. sogar Jahrzehnten wurden - verteilt über den gesamten Streckenverlauf - regelmäßig Unfallhäufungen verzeichnet.

Damit kann die B 12 ihrer Verkehrsfunktion als Verbindungungsachse zu und zwischen den einzelnen Ballungszentren kaum mehr gerecht werden. Insbesondere die fehlende Mittelrennung führt bereits heute zu Sicherheitsdefiziten (siehe dazu oben B. I.). Sowohl die IHK Schwaben als auch das Polizeipräsidium Kempten 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.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass der planfestgestellte Ausbau geboten ist, weil die bestehende B 12 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 B 12 gesteigert, und dem hohen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonsti-

gen 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

Zahlreiche Einwendungsführer haben die Notwendigkeit des Vorhabens bezweifelt. Zur Begründung tragen sie vor:

- Der Lkw Verkehr sei von der Straße auf die Schiene zu verlagern.
- Der vierstreifige Ausbau der B 12 vertrage sich nicht mit der Klimakrise.
- Das Geld werde besser in den Ausbau der Allgäubahn investiert.
- Es müsse verhindert werden, dass die Ferienorte im Allgäu noch mehr unter dem Verkehr leiden.
- Ein Bedarf für den vierstreifigen Ausbau der B 12 werde nicht gesehen. Die Kosten des Vorhabens müssten vorab validiert werden, wie dies der Bundesrechnungshof verlange.
- Um wenige Minuten schneller mit einem Auto am Ziel zu sein, werde die Natur in erheblichem Ausmaß unwiederbringlich zerstört, der Nutzen der Maßnahme stehe völlig außer Verhältnis zu diesen Schäden. Dies betreffe nicht nur die Pflanzen und Lebewesen und die Anwohner im Bereich der B 12, sondern aufgrund allseits bekannter Zusammenhänge Klima und Umwelt insgesamt.
- Es richte sich insgesamt immer noch unverhältnismäßig viel am Autoverkehr aus. Dass der Straßenverkehr vielfach schädliche Auswirkungen habe sei mittlerweile hinlänglich bekannt. Hier sei ein Umdenken erforderlich, damit das Auto und der Autoverkehr nicht mehr Vorrang vor Nahverkehr, Radfahrern und Fußgängern hätten.
- Das für den Ausbau benötigte Geld könne sinnvoller in elektrifizierte Bahntrassen, ansprechende Bahnhöfe, in wasserstoffbetriebene Busse und ausgebauten Radwege investiert werden.
- Die Bürger seien vor Lärm und Flächenverschwendung zu schützen.
- Mit Vorhaben wie diesem könnten die verbindlichen Klimaziele nicht erreicht werden.
- Der Ausbau der B 12 sei nicht klimafreundlich und werde auch zukünftig durch mehr Verkehr und schnelleres Tempo mehr Schadstoffe verursachen.
- Es sei unverantwortlich gegenüber nachfolgenden Generationen, Maßnahmen dieser Größenordnung im Straßenbau zu planen. Das Geld müsse in den Ausbau und die Elektrifizierung von öffentlichen Verkehrsmitteln gesteckt werden.

- Der Ausbau stünde im Widerspruch zu dem Ziel, die CO₂ Emissionen aus dem Verkehr bis 2020 um 36 % zu reduzieren.
- Das Geld für den Ausbau werde besser durch die Kommunen und in den Sozialsystemen investiert.
- Es sei sinnvoller, die B 12 nicht auszubauen und stattdessen durch gezielte Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit auf der B 12 zu sorgen.
- Der Bau von Straßen werde überproportional gefördert. Die Schiene und der öffentliche Nahverkehr gerieten immer mehr ins Hintertreffen. Das für das Vorhaben eingeplante Geld werde besser in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und die Elektrifizierung der Bahn im Allgäu investiert.
- Für die Ansiedlung von Industrieunternehmen sei der Ausbau nicht notwendig. Nach den Prognosen des Staatlichen Bauamtes Kempten solle der Schwerverkehr nicht mehr ansteigen. Namhafte große Industrieunternehmen im Bereich der vorhandenen Trasse zeugten von der Güte der vorhandenen Verbindung.
- Das Allgäu verliere seinen ursprünglichen Charakter. Weiden und Wiesen müssten Straßen weichen. Die dafür benötigten Lärmschutzwälle und -wände veränderten ebenfalls das Landschaftsbild und zerstörten Blickachsen.
- Der Ausbau der B 12 führe zur besseren Erreichbarkeit zahlreicher touristisch interessanter Schutzgebiete im Allgäu und erhöhe damit den Druck auf diese erheblich.
- Der aufwendige Ausbau der B 12 verletze die Grundsätze des sparsamen und wirtschaftlichen Einsatzes von Steuermitteln.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Bedarf für den planfestgestellten Ausbau der B 12 zwischen Untergermaringen und der Anschlussstelle Buchloe im Zuge der A 96 ist durch die Aufnahme des Projektes der B 12 in den vordringlichen Bedarf des Fernstraßenausbaugesetzes durch den Gesetzgeber verbindlich festgestellt (siehe dazu oben B. II. und C. II. 2.1). Im Übrigen ist der Ausbau auch aus den oben unter C III. 2.1 genannten Gründen geboten. Das Planfeststellungsverfahren als gesetzlich normiertes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens ist im Übrigen 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.

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 abzuweichen (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 B 12 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 B 12 auf einer anderen Trasse kommt nicht in Betracht.

Durch diesen würden in erheblich größerem Umfang vom Straßenverkehr bisher nicht betroffene Gebiete von den Auswirkungen des auf der B 12 laufenden Verkehrs betroffen. Es würden im erheblich größerem Umfang Flächen neu versiegelt. Eine Neutrassierung hätte im Ergebnis einen erheblich größeren Landverbrauch zur Folge, als ein am Bestand orientierter Ausbau. Eine Neutrassierung wäre auch erheblich teurer als ein bestandsorientierter Ausbau, sodass auch wirtschaftliche Gesichtspunkte für einen bestandsorientierten Ausbau sprechen. Darüber hinaus ist die Trasse schon im Bestand in Bezug auf Radien, Längsneigung und Sichtweiten etc. entsprechend den aktuellen technischen Anforderungen des Straßenbaus ausgebaut, so dass eine Neutrassierung auch unter diesem Gesichtspunkt nicht erforderlich ist. Problematisch ist lediglich, dass der zwei- bzw. in Teilbereichen dreistreifige Ausbau nicht geeignet ist, den auf der Straße laufenden Verkehr technisch sicher aufzunehmen. Insoweit wird auf die Darlegung der Erforderlichkeit des Ausbaus unter Ziffer C. III. 2.1. verwiesen.

Bei der Planung zum Ausbau des planfestgestellten Abschnittes war daher die bestehende Linienführung zu Grunde zu legen. Ein beidseitiger Anbau war wegen der Nachteile für die angrenzende Bebauung (Heranrücken an die Bebauung) und der auf beiden Seiten erforderlichen Eingriffe in das teilweise zumindest als Landschaftselement prägende Straßenbegleitgrün sowie aus bautechnischen Gesichtspunkten auszuschließen.

Der einseitige Anbau ist bautechnisch günstiger weil:

- die Herstellung der zweiten Richtungsfahrbahn in zwei anstelle von drei Bauphasen möglich ist,
- er keine provisorischen Verbreiterungen erfordert,
- der Ausbau mit geringeren Beeinträchtigungen des Verkehrs möglich ist,
- die Bauzeit kürzer ist,
- bestehende Bauwerke zum Teil erhalten werden können.

Untersucht wurde, ob ein Anbau östlich oder westlich der bestehenden B 12 die günstigere Alternative ist. Dabei waren aus bautechnischen Gründen Wechsel der Anbauseite so weit wie möglich zu vermeiden. Außerdem war im Bereich der Anschlussstelle Jengen wegen der vorhandenen Bebauung und der bestehenden

Anschlussstelle (Kreisverkehr) östlich der B 12 nur ein Anbau in westlicher Richtung möglich. Die Variantenuntersuchung musste sich damit auf den Südabschnitt (Bauanfang im Bereich von Germaringen bis südlich zur der Anschlussstelle Jengen) sowie den Bereich nördlich der Anschlussstelle Jengen bis zum Bauende in Lindenberg am Anschluss an die A 96 beschränken. Folgende Varianten wurden untersucht:

- Variante 1 Anbauseite West – Ost (Wahltrasse)
- Variante 2 Anbauseite West
- Variante 3 Anbauseite Ost – West
- Variante 4 Anbauseite Ost

Sie wurden bereits oben unter **C. II. 2.5.5** dargestellt. Die Alternative 1 ist dabei die unter **umweltfachlichen Gesichtspunkten** am günstigsten zu beurteilen.

Alle Varianten sind hinsichtlich folgender Merkmale gleich:

- Der Verlauf entspricht dem der bestehenden Bundesstraße.
- Der Ausbau beginnt südlich von Jengen auf Höhe der Gemeinde Untergermaringen bei Bau-km 0+000 (B 12 Abschnitt 640 Station 2,500).
- Der Übergang zum Bestand erfolgt über eine neu zu erstellende Mittelstreifenüberfahrt unmittelbar am Beginn der Baumaßnahme.
- Am Bauende bei Bau-km 10+200 (B 12 Abschnitt 660 Station 2,307) schließt die Maßnahme mit einem Übergangsbereich an der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren im Zuge der A 96 an den Bestand an.
- Für den Ausbau ergibt sich der Regelquerschnitt RQ 28 nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen für die Entwurfsklasse EKA 2.
- Die Linienführung des Ausbaus folgt der Bestandstrasse, wodurch die Trassierungselemente für die gewählte Entwurfsklasse EKA 2 denen der bestehenden Bundesstraße entsprechen.
- Von den insgesamt elf Unterführungsbauwerken können drei Bauwerke erhalten bleiben. Das Überführungsbauwerk bei Lindenberg ist neu zu errichten. Nach Möglichkeit werden die Bauwerke während des Ausbaus so lange erhalten, bis das neue Bauwerk der Gegenfahrbahn fertiggestellt worden ist.

Hinsichtlich der **übergeordneten raumstrukturellen Betroffenheit** durch den Trassenbau d.h. hinsichtlich der Siedlungsentwicklung der angrenzenden Gemeinden, der Betroffenheit von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten sowie Infrastruktureinrichtungen sind die Varianten 1 bis 4 gleichwertig. Die Ortslagen von Untergermaringen, Keterschwang, Weinhausen und Lindenberg werden durch die Ausbaumaßnahme nicht in ihrer Siedlungsentwicklung eingeschränkt. Die Gemeinde Jengen endet in Richtung Westen schon heute direkt an der bestehenden B 12.

Es sind keine Grundstücksflächen von festgesetzten oder im Bebauungsplanverfahren befindlichen Siedlungs- und Gewerbegebieten betroffen. Die im vorliegenden Planungsabschnitt 6 betroffenen Vorranggebiete (Trinkwasserschutz westlich Keterschwang, Hochwasserabfluss entlang der Gennach) sind durch alle Varianten gleichermaßen betroffen. Die von der Maßnahme betroffenen Infrastruktureinrichtungen wie Straßen und Wege werden bei allen Varianten der neuen Situation angepasst.

Hinsichtlich der **lokalen Grundstücksbetroffenheit** sind die Varianten 1 (Ausbauseite West/Ost) und 2 (Ausbau West) günstiger zu beurteilen als die Varianten 3 (Ausbauseite Ost/West) und 4 (Ausbauseite Ost). Dies liegt daran, dass von Baukilometer 0 + 000 bis 5 + 300 westlich der Bestandstrasse bereits große Flächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehen, und damit in kleinerem Umfang Erwerb von in Privateigentum befindlichen Flächen erforderlich ist als bei der Anbauvariante Ost (Variante 4) und der Anbauvariante Ost-West (Variante 3).

Hinsichtlich des Eingriffs in **land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen** sind die Varianten in etwa gleichwertig, wobei die Varianten 2 und 3 leichte Vorteile gegenüber den Varianten 1 und 4 aufweisen. Die landwirtschaftliche Nutzung ist im gesamten Bereich des geplanten vierstreifigen Ausbaus geprägt durch intensiven Ackerbau. In kleinerem Umfang werden die Flächen auch als intensive Grünlandflächen bewirtschaftet. Auf einem sehr kurzen Teilabschnitt von rund 400 m (Bau-km 4 + 600 bis 5 + 000) wird ein bestehender Wald durchfahren. Die Eingriffe sind bei allen Varianten nahezu gleich. Der leichte Vorteil der Varianten 2 und 3 resultiert daraus, dass im Nordabschnitt auf der Ostseite der B 12 auf einer Länge von rund 1,2 km aufgrund des auf der Ostseite erfolgenden Anbaus bei den Varianten 1 und 4 eine größere Betroffenheit der Landwirtschaft gegeben ist.

Bei der **verkehrlichen Beurteilung** sind die Varianten 1 bis 4 gleichwertig. Sie unterscheiden sich hinsichtlich der Be- und Entlastungswirkungen durch den Ausbau, der netzstrukturellen Wirkungen, der Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz und der Bildung von verkehrswirksamen Abschnitten nicht.

Hinsichtlich der **entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung** der Trassen ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Trassen. Lage, Trassierung, Höhentrasierung, Anordnung der Knotenpunkte, Erdmengenbilanz, Flächenbilanz und besondere Aspekte der Streckengestaltung und Sicherheitseffekte sind bei den Varianten 1 bis 4 gleich zu beurteilen. Allerdings ergeben sich bei der Variante 2 und Variante 3 Probleme bei der Verbreiterung nach Westen im

nördlichen Bereich. Dort kann das Bauwerk 50-1 nach Westen hin nur unbefriedigend ausgebildet werden. Aufgrund der direkt anschließenden Bebauung besteht kaum Spielraum für eine bautechnisch befriedigende Ausführung. Bei der Variante 1 und Variante 4 liegen alle vorgegebenen Planungsparameter im zulässigen Bereich. Deswegen schließt die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung mit leichten Vorteilen für die Variante 1 und Variante 4.

Bei der **bautechnischen Beurteilung** schneidet die Variante 2 am günstigsten ab. Hier kann aufgrund des durchgehend einseitigen Anbaus im Westen auf größere Baubehelfe verzichtet werden. Die Varianten 1 und 3 erfordern jeweils einen Wechsel der Anbauart. Die Variante 4 ist hier mit zwei Verschwenkungsbereichen die ungünstigste Variante.

Die **Investitionskosten** liegen für die Variante 1 bei 53,2 Millionen, für die Variante 2 bei 51,7, für die Variante 3 bei 55 Millionen und für die Variante 4 bei 56,8 Millionen €. Die Variante 2 ist damit die günstigste Variante. Dahinter liegen die Varianten 1, 3 und 4. Durch den westseitigen Anbau im Südabschnitt kann bei den Varianten 1 und 2 die Querneigung der bestehenden Fahrbahn in den lang gezogenen Rechtskurven beibehalten werden, ohne aufwändige Entwässerungseinrichtungen zu errichten. Bei den Varianten 3 und 4 ist durch den ostseitigen Anbau im Südabschnitt im Bereich der lang gezogenen Rechtskurven die bestehende Fahrbahn entweder voll auszubauen oder es müssen aufwändige Entwässerungseinrichtungen errichtet werden.

Weiter bestehen Differenzen zwischen den Varianten im Bereich der Verkehrsführung während der Bauzeit sowie der Abbruch- und Oberbauarbeiten. Der Unterschied zwischen der Variante 2 mit den niedrigsten Kosten unter Variante 4 mit den höchsten Kosten beträgt 9 % oder 5,1 Millionen €. Die Variante 1 ist 1,5 Millionen € teurer als die Variante 2. Die Varianten 3 und 4 sind jeweils nochmals 1,8 Millionen € teurer. Ausschlaggebend für die Wahl der Variante 1 war, dass sie bei der Umweltverträglichkeit, insbesondere bei der Betrachtung der Auswirkungen auf die betroffenen Anwohner, sowie bei den Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere Pflanzen und biologische Vielfalt und die Landschaft, die günstigste Variante darstellt. Gemeinsam mit der Variante 2 erfordert sie auch die wenigsten Eingriffe in das Eigentum der betroffenen Anwohner. Die Variante 1 als Wahltrasse stellt damit unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter die günstigste Variante dar.

Zum planfestgestellten Ausbau sind 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 die Gemeinde Jengen sowie den Ortsteil Weinhausen, den Stadtteil Lindenberg der Stadt Buchloe und die Ortsteile Ketterschwang und Untergermaringen der Gemeinde Germaringen 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 vierstreifige Ausbau der B 12 zwischen Untergermaringen und der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren an die A 96 erfolgt bestandsorientiert. Die Linienführung der Bundesstraße in Grund- und Aufriss wird im Wesentlichen beibehalten. Der Ausbau erfolgt dabei unter Beibehaltung der bestehenden, in der Regel zwei- bzw. dreistreifigen Fahrbahn, die dann nach Anpassung als eine der beiden Richtungsfahrbahnen des neuen zweibahnigen Querschnitts genutzt werden kann. Die Anschlussstelle Jengen wird an den neuen Ausbauquerschnitt angepasst. Der bestandsorientierte Ausbau der B 12 ist möglich, da die bestehenden Trasse mit ihren Trassierungselementen bereits die erforderliche technische Ausgestaltung für die angestrebte Streckenqualität für autobahnähnliche Straßen besitzt. Lediglich die Radienfolge am Bauende im Übergang zur Autobahnanschlussstelle A 96 entspricht nicht den Empfehlungen der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Dies kann jedoch hingenommen werden, da hier der Übergangsbereich zur Anschlussstelle der A 96 beginnt bzw. endet. 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 gewählte Querschnitt entspricht dem Regelquerschnitt RQ 28 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008. Der Querschnitt besteht aus zwei Richtungsfahrbahnen (je 10,5m) mit je zwei Fahrstreifen von 3,50 m Breite, je zwei 0,50 m breiten Randstreifen und je einem 2,50 m breiten Seitenstreifen (Standstreifen). Der Mittelstreifen hat eine Breite von 4,00 m und die Bankette sind 1,50 m breit.

Die Rampen der Anschlussstelle der St 2035 bei Jengen werden gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen mit dem Rampenquerschnitt Q1 als einstreifige Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m hergestellt. Diese setzt sich aus einer Fahrstreifenbreite von 4,50 m und zwei befestigten Randstreifen mit einer Breite von jeweils 0,75 m zusammen. Der Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle Jengen, der die beiden westlichen Anschlussstellenrampen mit der Staatsstraße 2035 verknüpft, erfolgt entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen und dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, August 2006. Der Kreisverkehrsplatz wird mit einem Durchmesser von 40 m und einer Kreisfahrbahnbreite von 6,50 m hergestellt. Dies ermöglicht ein problemloses Durchfahren des Kreisverkehrs mit Bussen, Glieder- und Sattelzügen.

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung auf der B 12 zwischen Kempten und Buchloe 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 zwingend erforderliche Maß beschränkt.

Zahlreiche Einwendungsführer haben geltend gemacht, dass der Ausbau auf vier Fahrstreifen durch die Verkehrsbelastung nicht gerechtfertigt sei. Insoweit wird auf die Ausführungen zur Erforderlichkeit des Ausbaus oben unter C. III. 2. verwiesen. Zum Teil wurde von den im Bereich des Ausbaus liegenden Gemeinden Buchloe, Jengen und Germaringen und den Vertretern der Landwirtschaft sowie zahlreichen privaten Einwendungsführern geltend gemacht, dass der vierstreifige Ausbau zwar grundsätzlich begrüßt werde, dass der gewählte Ausbauquerschnitt jedoch angesichts der im unteren Bereich für einen vierstreifigen Ausbau liegenden

Verkehrsbelastung überdimensioniert sei. Ausreichend sei vor allem unter dem Gesichtspunkt des Flächen- und Ressourcenverbrauchs sowie der Lärmbelastung der Anwohner ein Ausbau mit dem reduzierten Querschnitt RQ 21, gegebenenfalls in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h bzw. 120 km/h. Ferner wurde eine Reduzierung der Breite des Mittelstreifens auf 2,50 m und/oder eine Reduzierung der Breite des Seitenstreifens auf 2,00 m gefordert, um dem Flächenverbrauch entgegen zu wirken.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen. Eine Reduzierung des Querschnitts war nicht möglich. Die B 12 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in die Verbindungsfunktionsstufe VFS I eingestuft, da sie die Hauptachse der großräumigen Verbindung zwischen den Oberzentren Kempten, Kaufbeuren und den Metropolregion München/Augsburg bildet. Auf Grundlage der Verbindungsfunktionsstufe ist gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA), Ausgabe 2008, für die künftig vierstreifig geplante B 12 die Entwurfsklasse (EKA) „EKA 2-autobahnähnliche Straße“ anzuwenden. Die EKA 2 sieht als einzigen und kleinsten Querschnitt den RQ 28 vor.

Der Querschnitt besteht aus zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen von 3,50 m Breite, je zwei 0,50 m breiten Randstreifen und je einem 2,50 m breiten Seitenstreifen (Standstreifen). Der Mittelstreifen hat eine Breite von 4,00 m und die Bankette sind 1,50 m breit.

Die Seitenstreifen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Betriebsdienstes ein unabdingbarer Bestandteil von autobahnähnlichen Straßenquerschnitten. Sie dienen als Arbeitsfläche für den Betriebsdienst und auch als Ausweichfläche im Falle einer Panne und ermöglichen daher eine sichere Verkehrsführung.

Der vier Meter breite Mittelstreifen beim RQ 28 dient der baulichen Trennung der Richtungsfahrbahnen und der Unterbringung baulicher und verkehrstechnischer Einrichtungen. Die erforderlichen Fahrzeug-Rückhaltesysteme im Mittelstreifen sind zur Vermeidung von Durchbrüchen und damit verbundenen Gefährdungen Dritter auf der Gegenfahrbahn notwendig. Dazu sind zwei einseitig, getrennt voneinander wirkende Schutzeinrichtungen vorzusehen. Die Schutzeinrichtungen stehen jeweils in einem Abstand von mindestens 0,5 m vom inneren Fahrbahnrand und haben eine Breite von rund einem halben Meter, so dass zwischen den Schutzeinrichtungen noch ein Streifen von knapp zwei Metern verbleibt. Dieser Streifen bietet Raum, um bei einem Anprall die dynamischen Durchbiegungen bzw. Verformungen der Schutzeinrichtungen (Wirkungsbereich) aufzunehmen. Ebenso dient der verbleibende Streifen zwischen den Schutzeinrichtungen der

Unterbringung von Mittelpfeilern bei Überführungsbauwerken, Pfosten von Verkehrszeichenbrücken bzw. Verkehrszeichen sowie Entwässerungsschächten und -leitungen.

Der Regelquerschnitt und die durch ihn vorgegebenen Maße sind das Ergebnis von zahlreichen Forschungsarbeiten im Bereich des Straßenbaus und von Erfahrungen in der Praxis mit unterschiedlicher Dimensionierung hinsichtlich der Straßenbreite. Wie das Staatliche Bauamt im Erörterungstermin erläutert hat, würde beispielsweise ein schmalerer Standstreifen dazu führen, dass große Lkw, wenn sie anhalten, möglicherweise auf das Bankett auffahren, das nicht stark genug ist, die durch sie eingetragenen Lasten aufzunehmen, so dass sie kippgefährdet sind. Der schmalere Mittelstreifen würde dazu führen, dass Lkw bei Unfallereignissen möglicherweise auf die Gegenfahrbahn durchbrechen und dort schwere Unfälle verursachen. Darüber hinaus könnten Entwässerungsleitungen nicht mehr ohne Probleme im Mittelstreifen geführt werden. Auch beim Aufstellen von Schilderbrücken und Verkehrsleiteinrichtungen würden sich durch den schmaleren Mittelstreifen technische Probleme ergeben.

Der verkleinerte RQ 21 ist nach den neuen technischen Vorschriften für die Anlage von Bundes- und Landstraßen nur noch bis zu einer Streckenlänge von 15 km vorgesehen. Auch dies resultiert aus den Erfahrungen, die die Straßenbauverwaltungen der Länder mit dem seit Ende der 1990er Jahren unter dem Gesichtspunkt der verminderten Baukosten und der Flächeneinsparnis eingesetzten RQ 21 gemacht haben. Neben den oben genannten Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Gefahren für das eingesetzte Personal beim Betrieb der Straßen, die daraus herrühren, dass diese wenn sie beispielsweise das Straßenbegleitgrün mähen wollen, eine Spur sperren müssen oder durch liegen gebliebene Fahrzeuge, die dann möglicherweise den rechten Fahrstreifen belegen, führt der fehlende Standstreifen des RQ 21 dazu, dass es bei regelmäßigen Erhaltungsarbeiten im Bereich der Straße wie beispielsweise dem Aufbringen von neuen Fahrbahnbelägen erforderlich ist, im betroffenen Bereich die Fahrbahn auf eine Spur zu verengen.

Beim RQ 28 lässt sich dies vermeiden, da der Verkehr im Baustellenbereich auf den Standstreifen bzw. die Gegenfahrbahn geleitet werden kann.

Diese durch den Ausbau mit dem Querschnitt RQ 21 entstehenden Einschränkungen haben dazu geführt, dass dieser nunmehr bei Ausbaustrecken mit einer Länge von mehr als 15 km nicht mehr empfohlen wird. Aufgrund dieser Erfahrungen wäre eine Abweichung von den technischen Regelungen, die im Einzelfall durchaus

möglich ist, da die RAA und die RAL lediglich Richtlinien für die Planung darstellen, nicht zu rechtfertigen.

Auch die Forderung, wegen der Länge der Ausbaustrecke, die mit 10,2 km unter der Länge, für die ein Ausbau mit dem RQ 21 empfohlen wird liegt, auf diesen Ausbauquerschnitt zurückzugreifen, war zurückzuweisen. Der Bundesverkehrswegeplan sieht den Ausbau auf einer Länge von insgesamt ca. 50 km vor. Die Planungsabschnitte dienen lediglich dazu, den Ausbau in technisch und planerisch sinnvolle Einzelschritte aufzugliedern. Bei der Dimensionierung der Trasse ist aber auf den gesamten gesetzlich vorgesehenen Ausbauabschnitt abzustellen. Die festgestellte Planung ist sowohl hinsichtlich ihres Ausbaustandards als 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

In der Planung ist vorgesehen, die Deckschichten des planfestgestellten Abschnitts der B 12 mit Splittmastixasphalt (SMA 8) mit einer lärmindernden Wirkung von $- 2$ dB (A) auszuführen. Damit wird mit den zusätzlichen Lärmschutzwällen im Bereich der Ortslagen von Jengen und Lindenberg ein der 16. BImSchV in Verbindung mit dem Berechnungsverfahren der RLS-90 entsprechender Lärmschutz gewährleistet. Dies entspricht den gesetzlich gewährleisteten Lärmschutzansprüchen der Betroffenen. Bereits die in den planfestgestellten Unterlagen vorgesehene Lärminderung reicht aus, um die gesetzlich vorgegebenen Lärmgrenzwerte weitestgehend einzuhalten.

Um der Forderung der Stadt Buchloe und der Gemeinden Jengen und Germaringen und zahlreicher Einwender entsprechen zu können, einen Lärmschutz zu gewährleisten, der den Anforderungen des für das Verfahren noch nicht rechtsverbindlich vorgegebenen Berechnungsverfahrens der RLS-19 entspricht, wird das Staatliche Bauamt Kempten seiner im Erörterungstermin gegebenen Zusage entsprechend im Wege des freiwilligen Lärmschutzes einen lärmtechnisch optimierten Asphalt (LOA) aus SMA LA 8 mit Straßendeckschichtkorrektur gem. Tab. 4 RLS-19 einbauen.

Durch diesen werden die Lärmwerte um $- 2,8$ dB(A) für PKW bzw. $- 4,6$ dB(A) für LKW abgesenkt. Da zusätzlich die Lärmschutzwälle im Bereich der Ortslagen von Jengen und Weinhausen um 0,5 m erhöht werden, ist sichergestellt, dass auch die nach den RLS-19 berechnete Lärmbelastung die Grenzwerte der 16. BImSchV im Wesentlichen einhält. Die Umsetzung der Maßnahme wird durch Auflage A. VI. 1. gesichert. Um sicherzustellen, dass auch bei einer Änderung der technischen

Vorgaben im Zuge einer Änderung oder Fortschreibung der RLS-19 oder bei neuen technischen Anforderungen/Normen für lärmindernde Straßenbeläge für einen der Zusage entsprechenden Schutz der Anlieger gesorgt ist, wurde die Auflage um den Zusatz „oder lärmtechnisch mindestens gleichwertig“ ergänzt.

Der Aufbau des Oberbaus in den jeweiligen Abschnitten entspricht den Anforderungen der RStO 2012 und ist damit ausreichend dimensioniert, um der auf der B 12 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 Vorhaben entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung. Eines der zentralen Anliegen der Raumordnung in Bayern ist die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 1.1.1 Abs. 1 (Z)). Hierfür ist u. a. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich (vgl. LEP 4.1.1 (Z)).

Durch den bestandsorientierten Ausbau wird auch 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 Rechnung getragen. Mit der vorliegenden Baumaßnahme wird die Leistungsfähigkeit der B 12 gesteigert. Damit wird den oben genannten landesplanerischen Festlegungen zum Verkehr Rechnung getragen.

Nach dem Regionalplan für die Region Allgäu (RP 16) soll die Anbindung der Region an das überregionale Straßennetz insbesondere durch den durchgehend vierspurigen Ausbau der B 12 zwischen der A 96 bei Buchloe und der A 7 bei Kempten (Allgäu) verbessert werden (vgl. RP 16 B. IV. 1.2.1). Die B 12 zwischen Buchloe und Kempten (Allgäu) stellt eine wichtige Straßenverbindung zu den großen Verdichtungsräumen Augsburg und München dar. Sie verbindet das Oberzentrum Kaufbeuren und das Mittelzentrum Marktoberdorf mit dem Oberzentrum Kempten (Allgäu). Die B 12 dient sowohl dem gewerblichen Güterverkehr als auch dem Geschäftsreiseverkehr und dem Tourismus (vgl. Begründung zu RP 16 B IV 1.2.1 (Z)).

Demgegenüber sind wesentliche nachteilige Auswirkungen auf überörtliche Belange der Raumordnung nicht zu erwarten:

Das Vorhaben befindet sich teilweise innerhalb des Vorranggebietes für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 29 „Gennach“ (vgl. RP 16 B I 3.3.1 (Z) i.V.m. RP 16 Karte 2 „Siedlung und Versorgung“). In Vorranggebieten kommt dem Hochwasserschutz Vorrang gegenüber konkurrierenden Nutzungen zu (vgl. RP 16 B I 3.3 Abs. 2 (Z)). Wie in Abschnitt C. III. 6.4 ausgeführt, ergeben sich durch das Vorhaben, nach Überprüfung des Wasserwirtschaftsamt Kempten, keine Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss im Bereich der Gennach. Den wasserwirtschaftlichen Belangen ist somit Genüge getan.

Weiterhin befinden sich Teile des Vorhabens innerhalb des Vorranggebietes für die Wasserversorgung WVR 80 (vgl. RP 16 B I 3.2.4 (Z) i.V.m. RP 16 Karte 2 „Siedlung und Versorgung“) sowie des Vorbehaltsgebietes für die Wasserversorgung WVB 88 (vgl. RP 16 B I 3.2.5 (Z) i.V.m. RP 16 Karte 2 „Siedlung und Versorgung“). In Vorranggebieten soll bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der Sicherung von Trinkwasser Vorrang eingeräumt werden (vgl. RP 16 B I 3.2.4 (Z)), in Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung von Trinkwasser bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (vgl. RP 16 B I 3.2.5 (Z)). Gemäß Anhang 1 zur Begründung zu RP 16 B I 3.2.3 (Z) sind der Bau von Ortsumfahrungen und anderen Verkehrswegen ohne tiefgreifende Geländeeinschnitte in der Regel mit Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für die öffentliche Wasserversorgung vereinbar. Wie in Abschnitt C.III.6.3 ausgeführt, ist den wasserwirtschaftlichen Belangen durch die vorliegende Planung sowie die unter A .IV. 3. angeordneten Auflagen Genüge getan.

Das Vorhaben berührt zudem das Vorbehaltsgebiet für den Abbau von Kies und Sand Nr. 20 KS des RP 16 randlich (vgl. RP 16 B II 2.3.3.3 (Z) i. V. m. RP 16 „Karte 2 „Siedlung und Versorgung“). Gem. der Stellungnahme der Regierung von Schwaben, als höhere Landesplanungsbehörde, vom 18. August 2020 kann dies, unter Berücksichtigung des landesplanerischen Maßstabs, in diesem Fall aus landesplanerischer Sicht hingenommen werden.

Teile der Ausgleichsflächen befinden sich innerhalb der im RP 16 festgelegten landschaftlichen Vorbehaltsgebiete Nr. 12 „Auerberg“ und Nr. 13 „Illervorberge“ (vgl. RP 16 B I 2.1 i. V. m. RP 16 Karte 3 „Natur und Landschaft“). In Vorbehaltsgebieten ist bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen (hier: Erhaltung von Natur und Landschaft) bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsa-

men Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen. Wie in Abschnitt C. III. 7 dargelegt ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes vereinbar. Dies berücksichtigt auch die höhere Gewichtung der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete.

Auch den landesplanerischen Erfordernissen eines schonenden Bodenverbrauchs ist im Rahmen des bestandsorientierten Ausbaus durch die Nebenbestimmungen bzw. Auflagen und die landschaftspflegerischen Maßnahmen ausreichend Rechnung getragen (vgl. LEP 1.1.3 (G)).

Den positiven Auswirkungen der Planung stehen daher keine – in gleichem Maße zu gewichtenden – überörtlich bedeutsamen nachteiligen Auswirkungen gegenüber. Das Vorhaben entspricht insgesamt den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Bei dem geplanten Ausbau der B 12 handelt es sich nicht um ein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit, der Anwendungsbereich des Art. 24 Abs. 1 BayLplG war somit nicht eröffnet. Die von zahlreichen Einwendern geforderte Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nach Art. 24 ff. BayLPIG war daher entbehrlich.

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 B 12 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 BIm-SchG darauf geachtet, dass die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang berücksichtigt wurde.

Der vierstreifige Ausbau der B 12 wird neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und -leichtigkeit dazu beitragen, dass sich die gegenwärtige Belastung der Anwohner im Bereich der Straße durch Lärm- und Schadstoffemissionen nicht wesentlich erhöht. Speziell hierfür sieht die Planung umfangreiche, vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelages und von 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. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die Anwohner weder durch den Ausbau noch den Betrieb der vierstreifig ausgebauten B 12 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.

Mehrere Einwendungsführer aus den angrenzenden Ortslagen von Lindenberg, Jengen Weinhausen, Keterschwang und Untergermaringen fürchten, dass der Baubetrieb zu unzumutbaren Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke führt. Die Einwände werden zurückgewiesen. Im Baustellenbetrieb zur Herstellung des Lärmschutzwalles kommen keine lärmintensiven Geräte zum Einsatz. Die Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung in Jengen und Weinhausen beträgt ca. 180 m. Die Entfernung des weit überwiegenden Anteils der Wohnbebauung zur Baustelle beträgt etwa 300-400 m. 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 B 12 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.

Zahlreiche Einwendungsführer befürchten zudem, dass ihre Wohnqualität und die Bausubstanz ihrer Anwesen durch von den Baumaschinen verursachte Erschütterungen beeinträchtigt werden. Bei den meisten Betroffenen kann dies schon wegen der Entfernung der Anwesen von dem planfestgestellten Ausbau ausgeschlossen werden. Im Übrigen ist durch die Nebenbestimmung A. VII. 2.4 sichergestellt, dass die Arbeiten entsprechend den technischen Bestimmungen der DIN 4150 Teile 2 und 3 ausgeführt werden, so dass unzumutbare Belastungen für die betroffenen Anwohner ausgeschlossen 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 Verkehrsgereusche 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).

5.1.2.1 § 50 BImSchG – Trassierung und Gradienten

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 sind 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 Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.
- 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)).

Mehrere Einwendungsführer haben die Anwendung niedrigerer Grenzwerte gefordert, da sie schon unterhalb der angenommenen Grenzwerte unzumutbar belastet seien und neuere wissenschaftliche Erkenntnisse ergeben hätten, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV zu hoch angesetzt seien. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren bei Beachtung der in den vorigen Absätzen gemachten Erweiterungen in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Anwohnern nach § 41 Abs. 1 BImSchG hinzunehmende Lärmbelastung (s. nur Jarass BImSchG, 12. Aufl. 2017 § 41 Rd.-Nr. 40 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung).

5.1.2.3 Verkehrslärberechnung

Das Staatliche Bauamt Kempten hat schalltechnische Untersuchungen durchführen lassen (Unterlage 17). Grundlage dieser Untersuchungen ist die von der Antragstellerin in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft, Stand 21.12.2018, zur Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030. Die Ermittlung der Lärmimmissionen erfolgte auf Grundlage der 16. BImSchV sowie der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90). Die Berechnung des Lärms nach den RLS-90 ist für das Verfahren zwingend vorgegeben. Nach der in § 6 BImSchV enthaltenen Übergangsregelung ist das durch Änderungsverordnung vom 04.11.2020 eingeführte Berechnungsverfahren der RLS-19 (s. dazu § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV) bei Planfeststellungsverfahren anzuwenden, bei denen der Antrag auf Planfeststellung nach dem 01.03.2021 gestellt wurde. Wurde der Antrag vorher gestellt, ist der Antrag nach der vorherigen Fassung zu beurteilen, die zur Berechnung des Lärmpegels auf die RLS-90 verweist. Angesichts der klaren rechtlichen Vorgaben waren die Einwendungen zurückzuweisen, die eine Anwendung der RLS-19 im Verfahren forderten. Das Staatliche Bauamt Kempten hat aber im Erörterungstermin zugesagt, den Lärmschutz so auszuführen, dass er den Vorgaben der RLS-19 entspricht. Eine entsprechende Auflage, die dies sicher stellt ist im Beschluss oben unter A. VI. 1. enthalten.

Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Analyse- Nullfall, Bestand 2015):

AS Germaringen – AS Jengen : 18.648 Kfz/24h,
AS Jengen – AS Jengen/Kaufbeuren (A96): 18.425 Kfz/24h
Der Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 8 % und 13 %

Die Verkehrsprognose 2030 ergibt folgende Belastung:

AS Germaringen – AS Jengen : 20.300 Kfz/24h,
AS Jengen – AS Jengen/Kaufbeuren (A96): 22.100 Kfz/24h
Der prognostizierte Anteil des Schwerverkehrs liegt zwischen 10 % und 15 %

Damit steigt die Verkehrsbelastung im planfestgestellten Bereich zwischen 9 % und 15 % bei leicht steigendem Schwerverkehrsanteil.

Die Stadt Buchloe und die Gemeinden Jengen und Germaringen sowie zahlreiche private Einwender haben geltend gemacht, dass die ermittelten Zahlen nicht ausreichend genau seien. 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.

Der Prognosehorizont 2030, der der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegt, ist ausreichend. Das der Prognose zu Grunde liegende Landesverkehrsmodell integriert die strukturellen, lokalspezifischen Entwicklungen in den Gemeinden im Umfeld des planfestgestellten Vorhabens, wie sie aus den Flächennutzungsplänen ersichtlich sind und berücksichtigt die Daten aus der Verkehrszählung 2015. Aktuellere Daten lagen im Zeitpunkt der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen noch nicht vor. Mittlerweile wurden die Daten der Verkehrszählung in das Landesverkehrsmodell integriert und der Prognosezeitraum auf das Jahr 2035 erweitert. Eine Integration der aus lokalen Entwicklungen (z. B. Ansiedlung von Gewerbe, Neuausweisung von Wohngebieten) resultierenden Verkehrszunahmen durch den Gutachter im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose ist noch nicht erfolgt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde beim Staatlichen Bauamt Kempten abgefragt, ob für die Verkehrsprognose wesentliche weitere bisher nicht berücksichtigte Entwicklungen zu erwarten sind. Dies ist nicht der Fall.

Die aus dem Landesverkehrsmodell entnommene Prognose der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2035 ohne die im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens noch erforderliche Integration der oben genannten Faktoren ergibt folgende Verkehrszahlen:

AS Germaringen – AS Jengen : 19.229 Kfz/24h,

AS Jengen – AS Jengen/Kaufbeuren (A96): 21.280 Kfz/24h

Bedingt durch die lokalen Einflussfaktoren (s. o.) werden sich diese dem Landesverkehrsmodell entnommenen Zahlen um etwa 10 bis 15 % erhöhen. Selbst im ungünstigsten Fall einer Zunahme um 15 % wird die Verkehrszunahme daher bis 2035 mit Verkehrszahlen von

AS Germaringen – AS Jengen : 22.100 Kfz/24h,

AS Jengen – AS Jengen/Kaufbeuren (A96): 24.500 Kfz/24h

keine wesentliche Änderung der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrszahlen ergeben, die es erforderlich machen würde, die fortgeschriebenen Verkehrszahlen nachträglich zur Grundlage der Planfeststellungsunterlagen zu machen.

Daher war es erforderlich aber auch ausreichend, bei der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosezeitpunkt 2030 abzustellen und im Rahmen des Verfahrens noch zu überprüfen, ob bis zum Jahr 2035 wesentliche Änderungen der für 2030 ermittelten Zahlen zu erwarten sind (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 den betroffenen Gemeinden 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). Der gewählte Zeitraum bewegt sich unter Berücksichtigung des vom Staatlichen Bauamt Kempten im Verfahren überlassenen Datenmaterials zur Verkehrsbelastung bis 2035, dass keine lärmtechnisch erhebliche Steigerung des Verkehrs erwarten lässt im Rahmen des bei Verkehrsprognosen üblichen (BVerwG, Urt. v. 20.05.2005; Az. 9 B 41.04). Ein längerer Prognosezeitraum war daher im Rahmen des Verfahrens nicht zu Grunde zu legen. Dies vor allem auch deshalb, weil der aktuelle Verkehrswegeplan bei der Bedarfsermittlung auf den Prognosezeitraum 2030 abstellt und damit bei der Ermittlung des Bedarfs für den Ausbau auf den selben Zeitraum abstellt wie die Ermittlung der projektbezogenen Verkehrszahlen im Rahmen der Planfeststellung (s. dazu nur BVerwG, Urt. v. 31.01.2002, Az. 4 A 24.01).

Der Fall weist keine Besonderheiten auf, die dazu zwingen 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 Staatliche Bauamt Kempten die schalltechnische Untersuchung erstellt (Unterlage 17). Darüber hinaus wurden im Gutachten auch die Entwicklungen im Bereich der in den Folgeabschnitten gelegenen Gemeinden berücksichtigt, da diese ebenfalls Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung im planfestgestellten Abschnitt haben, da sie zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr erzeugen.

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 B 12, 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 mit der ungünstigen Mitwindsituation für die anliegenden Anwesen zu rechnen. Ferner ist nach den RLS 90 der Gesamtbeurteilungspegel immer auf volle dB (A) aufzurunden (z. B bei einer Errechneten Belastung von 49,1 dB(A) auf 50 dB (A), siehe Ziffer 4.0 der RLS 90). In die Berechnungen wurde ein lärmindernder Asphaltbelag mit einem Korrekturfaktor von - 2dB(A) 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.

Die Forderung der Stadt Buchloe und zahlreicher privater Einwender, im Rahmen der Prüfung der Belastung der Bebauung durch den Ausbau der B 12 eine Prüfung der Summenlärmbelastung aus B 12 und A 96 durchzuführen, war zurückzuweisen. Im Planfeststellungsverfahren ist grundsätzlich nur der durch das planfestgestellte Vorhaben bedingte Lärm heranzuziehen. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut des § 1 der 16. BImSchV, der auf den Pegel des zu ändernden Verkehrsweges abstellt.

Lediglich wenn mehrere Verkehrswege im Bereich der Grundstücke liegen und der Pegel der durch mehrere Verkehrswege hervorgerufenen Belastung einen Wert von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts übersteigt, ist aus Gründen des

Schutzes von Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 GG) und Eigentum (Art. 14 GG) die Summenbelastung für die Prüfung und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen heranzuziehen. Das Staatliche Bauamt Kempten hatte daher im Zuge der Immissionstechnischen Überprüfung die drei am stärksten durch den auf der A 96 laufenden Verkehr belasteten Anwesen im nördlichen Bereich von Lindenberg (nördliche sie Siechenbachstraße, IO 148, Entfernung zur A 96 etwa 400 m) und einen landwirtschaftlichen Betrieb an der Schießstaatsstraße (IO 149/150), der etwa 150 m von der A 96 entfernt liegt untersucht. Die Summenpegel aus A 96 und B 12 betragen:

IO 148: 60 dB (A) tags und 53 dB (A) nachts

IO 149/150: 62 dB (A) tags und 59 dB (A) nachts.

Da die Belastung dieser am stärksten belasteten Immissionsorte unter den Werten liegt, ab denen die Rechtsprechung aufgrund verfassungsrechtlicher Vorgaben die Berücksichtigung des Summenpegels verlangt, war eine Summenprüfung aufgrund der rechtlichen Vorgaben der 16. BImSchV nicht durchzuführen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung und deren Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung für den Bereich der Ortsteile Untergermaringen und Ketterschwang der Gemeinde Germaringen, der Ortsteil Weinhausen der Gemeinde Jengen, die entlang der B 12 außerhalb eines Bebauungszusammenhangs liegenden Anwesen sowie die Bereiche von Jengen und den Ortsteil Lindenberg der Stadt Buchloe dargestellt. Bezüglich der übrigen untersuchten Immissionsorte, bei denen keine kritischen Werte bezüglich der Immissionsbelastung auftraten, wird auf die Immissionstechnische Untersuchung (Unterlage 17) verwiesen.

5.1.2.4 Ortsteile Untergermaringen und Ketterschwang der Gemeinde Germaringen, der Ortsteil Weinhausen der Gemeinde Jengen und Anwesen im Außenbereich

Die Bebauung im Bereich der Ortsteile Untergermaringen und Ketterschwang der Gemeinde Germaringen sowie des Ortsteils Weinhausen der Gemeinde Jengen sind als Dorf- bzw. Mischgebiete einzustufen. Neben der in beiden Bereichen überwiegend vorhandenen Wohnbebauung finden sich mehrere landwirtschaftliche Anwesen bzw. Gewerbebetriebe, die den Charakter der Gebiete prägen. Maßgeblich sind daher die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts. Gleiches gilt für die Anwesen im Außenbereich, die von ihrer Schutzwürdigkeit wie in Dorf- bzw. Mischgebieten gelegene Anwesen behandelt werden. Im Rahmen der immissionsschutztechnischen Untersuchung wurden die aufgrund ihrer Lage am stärksten belasteten Anwesen herangezogen. Es handelt sich die

um meist um die Anwesen mit dem geringsten Abstand zur B 12 oder um Anwesen, die schalltechnisch ungünstig liegen. Bei fast allen Anwesen wurden sogar die Grenzwerte der 16. BImSchV für reine Wohnbebauung deutlich unterschritten. Grund hierfür ist die große Entfernung der Bebauung zur B 12.

Die Belastung für die Anwesen durch den Verkehrslärm der B 12 liegt bei allen Anwesen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- bzw. Mischgebiete. Die von zahlreichen Anliegern erhobene Forderung nach zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen war daher zurückzuweisen.

5.1.2.5 Bereich Jengen und Lindenberg

Im Bereich von Jengen nähert sich die Bebauung auf bis zu weniger als 20 m an die B 12 an. In Lindenberg beträgt der Abstand der Bebauung von der B 12 teilweise weniger als 200 m.

Ohne aktive Schallschutzmaßnahmen würden bei einem Ausbau der B 12 unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2030

- im Bereich von Jengen Süd an fünf Wohnanwesen,
- in Jengen im Bereich des Gewerbegebietes „Jengen Urbansfeld“ an drei Gewerbebetrieben,
- im Ortsteil Lindenberg der Stadt Buchloe an 25 Wohnanwesen,

die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Im Bereich von Jengen Süd ist die Errichtung eines 2,5 m hohen Lärmschutzwalls östlich der B 12 geplant. Er beginnt bei Bau-km 7+170 und verläuft bis Bau-km 7+800 entlang der B 12 und der Auffahrtsrampe. Im Bereich der Trenninsel zwischen den Ein- bzw. Ausfahrtrampen der Anschlussstelle Jengen ist überlappend ein Wall mit einer Höhe von 2,5 m bis Bau-km 7 +825 vorgesehen. Die Gesamtlänge des Lärmschutzwalles ist somit 655 m. Im Bereich des Bauwerks 48-2 (Feldweg Weichter Weg) wird die Lücke im Lärmschutzwall mittels einer 2,0 m hohen Lärmschutzwand geschlossen. Diese wird zwischen Bau-km 7+351 und 7+393 auf einer Länge von 42 m errichtet. Damit werden Pegelminderungen von bis zu - 3dB (A) erzielt und sichergestellt, dass an allen Anwesen in Jengen Süd die für die jeweilige Gebietskategorie maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Im Bereich von Lindenberg hat das Staatliche Bauamt Kempten zum Schutz der Wohnbebauung auf der Westseite der neuen B 12 einen 1,36 km langen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,5 m und im Kernbereich von 3,0 m (Bau-km 8+800 - 9+550) vorgesehen. Er beginnt im Süden bei Bau-km 8+440 und endet im Norden bei Bau-km 9+800. Durch den Lärmschutzwall werden Pegelminderungen von bis zu - 4,4 dB (A) erzielt. Dies ermöglicht, dass an allen Anwesen in Lindenberg die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Bezüglich der Berechnungen zu den Belastungen der einzelnen Anwesen unter Berücksichtigung des Lärmschutzes wird auf Tabelle C der Unterlage 17 verwiesen.

Im Bereich des Gewerbegebiets "Jengen Urbansfeld", in dessen Bereich an zwei Gewerbehallen und einem Gebäude mit Büronutzung die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, konnte kein aktiver Lärmschutz für die betroffenen Anwesen vorgesehen werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Anwesen zur B 12, Anschlussstelle Jengen, wäre ein aktiver Lärmschutz nur mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 - 3,5 m bei einer Gesamtlänge von etwa 350 m möglich gewesen. Die hierfür anfallenden Kosten von etwa 280.000 € ($700 \text{ m}^2 \times 400 \text{ €/m}^2$) wären aufgrund der Vorbelastung der betroffenen Anwesen durch die bestehende B 12, der Gebietskategorie (Gewerbegebiet) und der Art der baulichen Anlagen (Lagerhallen/Gewerbebetriebe, wohl ausschließliche Nutzung während der Arbeitszeit) sowie der Ausrichtung der Gebäude unverhältnismäßig gewesen. Die Betroffenen Gewerbebetriebe haben im Planfeststellungsverfahren auch keine Einwendungen erhoben. Für diese Anwesen wird daher passiver Lärmschutz angeordnet, weil die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

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 Alpenvorlandes, in dem das Bauwerk liegt, nicht in gleichem Ausmaß als störender Fremdkörper wahrgenommen wie eine Lärmschutzwand. Die Geländetopographie im Umfeld von Lindenberg und Jengen 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 Landschaftsbild 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 bzw. zur Einbindung 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 und die Einbindung vor Ort erfolgen müsste, müssten hierfür ebenso wie für den Lärmschutzwall landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.

Darüber hinaus wäre der vollständige aktive Schutz der Wohnbebauung in den Ortsbereichen von Jengen und dem Ortsteil Lindenberg der Stadt Buchloe erheblich teurer geworden. Durch den Bau der Lärmschutzwände können die Überschussmassen, die beim Ausbau der B 12 anfallen, wieder eingebaut und auf der Baustelle verwertet werden. Sie müssen daher nicht deklariert und auf Deponien verbracht werden. Neben dem eigentlichen Zweck der Pegelminderung ermöglichen sie daher auch eine bauwirtschaftlich sinnvolle und erheblich kostenmindernde Verwertung der Überschussmassen.

Für den aktiven Lärmschutz im Bereich des Ortsteils Lindenberg der Stadt Buchloe fallen lediglich die Kosten für den Grunderwerb der benötigten Flächen an. Bei der Berechnung, ob der Lärmschutz für die Anwesen verhältnismäßig ist, fallen daher nur die geschätzten Grunderwerbskosten in Höhe 65.400 € für die benötigte Fläche von 16.350 m² an. Dabei wurde bei dem Kostenansatz von 4 €/m² nur die Hälfte des Wertes der erworbenen Flächen angesetzt, da die Flächen gleichzeitig als Bereitstellungsflächen für bauzeitliche Zwischenlagerung zur Verfügung stehen, und neben dem Lärmschutz auch der endgültigen Lagerung der beim Ausbau der Straße anfallenden den Überschussmassen von etwa dienen. Die für das Schütten des Lärmschutzwalls benötigten Massen in einem Umfang 28.000 m³ stehen als Überschussmassen aus dem Straßenbau kostenfrei zur Verfügung. Dies ist dadurch bedingt, dass auf diesem Weg die Kosten für eine Entsorgung entfallen. Die Kosten pro Schutzfall liegen damit bei 25 vollständig geschützten Anwesen bei 2616 €. Sie sind angemessen und verhältnismäßig. Neben den oben genannten Nachteilen einer Lärmschutzwand hätte diese bei überschlägiger Berechnung bei einer Länge von 1360 m und einer erforderlichen Höhe von etwa 2 m ca. 1.088.000 € (2.720 m² X 400 €/m²) gekostet. Pro Schutzfall wären damit zusätzliche Kosten in Höhe von 43.520 € zuzüglich der Wartungs- und Unterhaltungskosten für das technische Bauwerk angefallen, die auch ohne die kos-

tengünstige Alternative des Lärmschutzes, die auch aus anderen Gründen vorzugswürdig ist (s.o.) möglicherweise zu einem aus Kostengründen unverhältnismäßigen Vollschutz für die Anwesen im Bereich von Lindenberg geführt hätten.

Für den aktiven Lärmschutz im Bereich Jengen Süd fallen die Grunderwerbskosten für die Aufstandsfläche des Lärmschutzwalles in einer Höhe von $6740 \text{ m}^2 \times 4 \text{ €/m}^2 = 26.960 \text{ €}$ an. Hinzu kommen Kosten für die Lärmschutzwand in Höhe von 33.600 € ($2 \text{ m} \times 42 \text{ m} \text{ mal } 400 \text{ €/m}^2$). Ebenso wie bei der Kostenberechnung des Lärmschutzes für den Ortsteil Lindenberg der Stadt Buchloe wurde dabei nur die Hälfte der geschätzten Grunderwerbskosten auf den Lärmschutz umgelegt (zu den Gründen s. o.). Die für das Schütten des Lärmschutzwalls benötigten Massen von 12.000 m^3 stehen als Überschussmassen aus dem Straßenbau kostenfrei zur Verfügung. Dies ist dadurch bedingt, dass auf diesem Weg die Kosten für eine Entsorgung entfallen. Für den Lärmschutz fallen damit Kosten in Höhe von 60.560 € an. Da fünf Anwesen geschützt werden müssen, fallen Kosten in Höhe von rund 12.000 € pro Schutzfall an. Ein aktiver Lärmschutz mit einer Lärmschutzwand mit der erforderlichen Höhe von 2 m hätte zusätzliche Kosten in Höhe von überschlägig geschätzt 524.000 € ($655 \text{ m} \times 2 \text{ m} \times 400 \text{ €/m}^2$) zuzüglich der Kosten für Wartung und Unterhalt für das technische Bauwerk verursacht. Die dadurch verursachten Kosten von etwa 116.000 € pro Schutzfall wären unverhältnismäßig gewesen, so das ein aktiver Lärmschutz im vorgesehenen Umfang auf dieser Basis nicht möglich gewesen wäre. In diesem Bereich war daher die Alternative neben den oben genannten Gründen auch aus Kostengründen nicht näher zu prüfen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die planfestgestellten Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes ausreichen, um die durch den Verkehr auf der B 12 ausgelösten Immissionsbelastungen in angemessenem Umfang zu bewältigen. Im Rahmen der Abwägung war dabei maßgeblich zu berücksichtigen, dass die durch den Straßenverkehr ausgelösten Beeinträchtigungen bei allen Anwesen in diesem Bereich zu Belastungen führen, die unter den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen und damit zumutbar sind.

5.1.2.6 Zugesagter freiwilliger Lärmschutz entsprechend der Vorgaben der RLS-19

Das Staatliche Bauamt Kempten hat im Verfahren zugesagt, einen freiwilligen Lärmschutz entsprechend der Vorgaben der RLS-19 zu gewährleisten. Die am 12.07.2021 im Erörterungstermin gegebene Zusage hat folgenden Wortlaut:

Für alle Anlieger an der B 12 zwischen Kempten und Buchloe wird Lärmschutz nach einem einheitlichen Schutzniveau gegeben.

Dieses Ziel wird durch folgende Maßnahmen sichergestellt:

- Die geplanten Wälle für Lindenberg und Jengen werden einen halben Meter höher hergestellt.
- Zusätzlich wird im gesamten Planungsabschnitt ein lärmtechnisch optimierter Fahrbahnbelag SMA LA 8 eingebaut.

Die Umsetzung des freiwillig zugesagten Lärmschutzes wurde durch die Auflage A. VI. 1. rechtlich gesichert. Um sicherzustellen, dass auch bei einer Änderung der technischen Vorgaben im Zuge einer Änderung oder Fortschreibung der RLS-19 oder bei neuen technischen Anforderungen/Normen für lärmindernde Straßenbeläge für einen der Zusage entsprechenden Schutz der Anlieger gesorgt ist, wurde die Auflage um den Zusatz „oder lärmtechnisch mindestens gleichwertig“ ergänzt.

Im Rahmen der Prüfung, ob ein solcher Lärmschutz für die betroffenen Anwohner zugesagt werden kann, und wie dieser technisch umzusetzen ist, wurde die Lärmbelastung der betroffenen Anwohner abweichend von den für dieses Verfahren maßgeblichen rechtlichen Vorgaben der 16. BImSchV entsprechend der RLS-19 berechnet und geprüft, welche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes erforderlich sind, um die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV im Bereich der betroffenen Anwesen sicherzustellen.

Die Ergebnisse der Berechnung sowie die erforderlichen Maßnahmen werden im Folgenden kurz dargestellt, um den betroffenen Anwohnern zu erläutern, wie sich die vom Staatlichen Bauamt Kempten im Verfahren gegebenen Zusagen für sie auswirken. Im Verfahren rechtlich verbindlich und im Rahmen der Abwägung zu überprüfen ist lediglich der nach RLS-90 berechnete Lärmschutz (s. o. 5.1.2.3).

Bei einer Berechnung nach RLS-90 ergeben sich durch den auf der B 12 laufenden Verkehr folgende Lärmemissionen:

Abschnitt A 96 bis AS Jengen: 70,9 dB (A) tags und 65,1dB (A) nachts

Abschnitt AS Jengen bis Untergermaringen: 70,4 dB (A) tags und 64,3 dB (A) nachts

Durch das abweichende Berechnungsverfahren im Rahmen der RLS-19 erhöhen sich die Emissionen bei einer Berechnung nach diesem Verfahren für die planfestgestellten Abschnitte auf:

Abschnitt A 96 bis AS Jengen: 73,4 dB (A) tags und 67,5 dB (A) nachts

Abschnitt AS Jengen bis Untergermaringen: 72,9 dB (A) Tags und 66,7 dB (A) nachts

Dies entspricht einer Erhöhung um 2,5 dB (A) Tags und 2,4 dB (A) nachts. Unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen würden daher bei einer Berechnung nach den RLS-19 insgesamt 87 Fälle verbleiben, für die die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht mehr eingehalten würden. Davon 18 in Jengen, 66 in Lindenberg, einer in Weinhausen und zwei bei Anwesen im Außenbereich in Schöttenau. Das Staatliche Bauamt Kempten hat daher rechnerisch überprüft, welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um für die betroffenen Anwesen sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auch bei Berechnung der Lärmbelastung nach RLS-19 nicht überschritten werden.

Durch den Einsatz des **lärmetechnisch optimierten Asphalts SMA LA 8**, der den von der B 12 ausgehende Lärm gegenüber dem lärm mindernden Asphalt nach SMA 8 mit einer Reduzierung um 2,0 dB (A) um weitere 2,6 dB (A) reduziert, kann die Anzahl der Anwesen, an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden auf vier Anwesen in Jengen, neun Anwesen in Lindenberg und ein Anwesen in Schöttenau reduziert werden. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme verbleiben somit insgesamt 14 Wohnanwesen, bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, wenn die von der Straße ausgehenden Emissionen nach RLS-19 berechnet werden.

Wenn der **Lärmschutzwall in Lindenberg, der Lärmschutzwall in Jengen und die Abschirmeinrichtungen** in diesem Bereich, wie vom Staatlichen Bauamt Kempten zugesagt, um 0,5 m erhöht werden, verbleiben in Jengen zwei Anwesen am Tännelweg und in der Kardinalstraße sowie ein Anwesen im Außenbereich in Schöttenau, bei dem die nach RLS-19 berechneten Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Die Anwesen in Jengen sind aufgrund ihrer Lage direkt im Bereich der Ein- und Ausfahrtrampen der Anschlussstelle Jengen mit einem verhältnismäßigen Aufwand nicht zu schützen. Das Anwesen im Außenbereich in Schöttenau kann geschützt werden, wenn der Betroffene Eigentümer das ihm gehörende Grundstück zur Verfügung stellt.

Die zugesagten freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen stellen damit sicher, dass auch bei Anwendung des in diesem Verfahren noch nicht heranzuziehenden Berechnungsverfahrens nach RLS-19 ein den rechtlichen Vorschriften der 16. BImSchV entsprechender Lärmschutz der Anlieger gewährleistet ist.

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 48 und 48 a 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 für den Prognosehorizont 2030 untersucht. Die Untersuchung erfolgte dabei nach den „Richtlinien für zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012“.

Die Begutachtung kommt dabei zu dem Ergebnis, dass nach Umsetzung des Projektes die Grenzwerte der 39. BImSchV für den Prognosehorizont 2030 überall deutlich unterschritten werden. Untersucht wurden vier nahe der B 12 liegende Punkte (Stettbachstraße 12 in Weinhausen, Tännelweg 5, Lindenberg, Schöttenau 1 und Waldstraße 18, Lindenberg). An allen untersuchten Orten werden die im Straßenbau kritischen Grenzwerte der 39. BImSchV bzw. die zulässige Überschreitungshäufigkeit der Kurzzeitgrenzwerte für NO₂, und PM 10 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 in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Schadstoffuntersuchung 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.

Die Entwässerung im planfestgestellten Planungsabschnitt 6 der B 12 wurde entsprechend dem Arbeitsblatt DWA-A 138 "Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser" und dem Merkblatt DWA-M 153

„Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Ew 2005) geplant.

Entsprechend den technischen Erfordernissen ist für die schadlose Beseitigung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Regenwassers folgende technische Lösung vorgesehen:

- in Bereichen mit Mittelstreifenentwässerung wird das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn entlang der Bordeinfassung in Rinnen gesammelt und zu den Straßenabläufen geleitet. Je nach örtlicher Gegebenheit
 - wird das gesammelte Oberflächenwasser über Rohrleitungen zu einer Absetzanlage geleitet. Von dort gelangt es nach erfolgter Vorreinigung in ein Versickerbecken, wo es verdunstet und über die belebte Bodenzone in den Untergrund versickert.
 - gelangt das gesammelte Oberflächenwasser über mehrere Rohrausleitungen in parallel zum Fahrbahnrand verlaufende Gräben, wo es verdunstet und über die belebte Bodenzone in den Untergrund versickert.
- In den Bereichen ohne Mittelstreifenentwässerung fließt das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über Bankette und teilweise die Böschungen in Mulden ab, wo es verdunstet und über die belebte Bodenzone in den Untergrund versickert.

Für die Bereiche ohne Mittelstreifenentwässerung wurden die geplanten Muldenabmessungen für den Regelquerschnitt nachgewiesen. Vorgesehen sind 3,00 m breite und 30 cm tiefe Mulden. Die Mulden werden mit 30 cm Oberboden abgedeckt.

Einzelheiten der technischen Ausführung der Entwässerung sind dem Kapitel 4.12 (Entwässerung) des Erläuterungsberichtes und der Unterlage 18 zu entnehmen. 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 Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG konnte erteilt werden. Bei Beachtung der unter A. IV. 3. des Beschlusstextes 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 Wasserwirtschaftsamt Kempten, das Landratsamt Ostallgäu 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 erhoben und das gemäß § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen hierzu erklärt.

6.1.2 Einwendungen gegen die gewählte Form der Entwässerung

Die Stadt Buchloe und die Gemeinden Jengen und Untergermaringen haben geltend gemacht, dass die Niederschlagswasserbeseitigung nicht durch Einleitung in die Gennach erfolgen dürfe. Dies laufe den Bemühungen der Gemeinden zuwider, in Abstimmung mit der Wasserwirtschaft den Hochwasserschutz für die Gennach besser auszugestalten. Die Planung trägt diesem Einwand Rechnung, eine Entwässerung der B 12 in die Gennach ist nicht vorgesehen.

Die Stadt Buchloe hat gefordert, dass es durch die Versickerung des anfallenden Straßenabwassers nicht zu einer Verschlechterung der Qualität des Grundwassers kommen dürfe. Die durch die Versickerung des Wassers entstehende Erhöhung des Chloridgehalts des Grundwassers könne nicht hingenommen werden. Sie müsse durch geeignete Maßnahmen verhindert werden. Darüber hinaus müsse geklärt werden, ob es zu durch die Baumaßnahme zu Veränderungen der Fließrichtung des Grundwassers kommen könne und somit zu Veränderungen der Fördermengen in den im Wasserschutzgebiet „Hirnschale“ der Stadt Buchloe. Dies werde insbesondere vor dem Hintergrund verlangt, dass aufgrund von Bauwasserhaltungen in das Grundwassergefüge eingegriffen werde.

Auch zahlreiche private Einwender fürchten, dass das Grundwasser in diesem Bereich durch den Straßenbau und die Einleitung des Straßenabwassers stärker belastet wird.

Darüber hinaus fordert die Stadt Buchloe, dass derzeit noch festgesetzte Wasserschutzgebiet Jengen weiterhin zu sichern. Dies sei erforderlich, um die Wasserversorgung langfristig zu sichern, auch wenn die Stadt Kaufbeuren dieses Schutzgebiet für ihre Wasserversorgung nicht mehr benötige. Die Entwicklung der letzten Jahre zeige, dass Grundwasservorkommen bestmöglich geschützt werden müssten. Zwar solle der Bereich, in dem das Wasserschutzgebiet Jengen liege nach dessen Aufhebung im Regionalplan als Vorranggebiet für die Wasserversorgung ausgewiesen werden. Da bei dem geplanten Ausbau der B 12 jedoch keine Maßnahmen genannt seien, die das Grundwasser besonders schützen, um es gegebenenfalls in Zukunft für die Trinkwasserversorgung nutzen zu können, sei es erforderlich, das Schutzgebiet weiter zu sichern.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Wasserqualität im Bereich des Grundwasserkörpers „Quartär-Landsberg“ (Kennzahl 1-G040) in dessen Bereich das planfestgestellte Vorhaben liegt wird

durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert. Insbesondere der Parameter Chlorid, der durch den Einsatz von Streusalz bedingt beim Ausbau von Straßen am kritischsten ist wurde im Rahmen der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 18.4) überprüft. Die Belastung liegt derzeit und wird auch nach dem Ausbau der Straße im unteren Bereich des noch rechtlich Zulässigen liegen.

Die durch den Ausbau bedingten Eingriffe in den Grundwasserkörper führen auch nicht zu Veränderungen der Grundwasserströme. Eine schädliche Beeinflussung des Wasserschutzgebietes „Hirnschale“ erscheint damit ausgeschlossen. Die durch den Ausbau bedingte geringfügige Zunahme der Salzfracht im Grundwasserkörper ist unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Belange im Rahmen der Abwägung hinzunehmen. Eine Schädigung des Grundwassers durch das Vorhaben wird durch die den technischen Vorschriften für den Ausbau der Straße und die Entwässerung entsprechende Gestaltung des Straßenbauwerks ausgeschlossen.

Die von der Stadt Kaufbeuren beantragte Aufhebung des Wasserschutzgebietes durch das Landratsamt Ostallgäu, die mittlerweile durch Verordnung vom 30.07.2021 (Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises Ostallgäu vom 12.08.2021) erfolgt ist, ist als solche nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Nach Aufhebung ist sie im Verfahren nicht mehr Gegenstand der Prüfung der Anforderungen an die technische Ausgestaltung des Ausbaus. Die an dessen Stelle getretene Festsetzung als Vorranggebiet für die Wassergewinnung im Regionalplan steht der Feststellung des Plans für die Straße nicht entgegen, da der Ausbaustand der Straße entsprechend der technischen Vorgaben zum Schutz des Wassers erfolgt.

Die Gemeinde Jengen fordert, den Versickerungsgraben GR 2 auf die Westseite der B 12 zu verlegen. Dort sei noch ausreichend Raum zwischen der Bundesstraße und der gemeindlichen Straße vorhanden. Ein Verlust landwirtschaftlicher Flächen könne so vermieden werden.

Die Einwendung war zurückzuweisen. Eine Verlegung des Grabens wäre zwar technisch möglich, jedoch müsste statt des Grabens eine Sickermulde angelegt werden. Es ist nicht möglich, die Straße in diesem Bereich ohne Versickerungseinrichtungen zu entwässern, da die Fahrbahn in diesem Bereich zum Straßenrand hin entwässert.

Die Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 816 und 817 Gemarkung Untergermaringen haben sich gegen die Situierung des dort vorgesehenen Sickerbeckens Bauwerks-Nr. 3.05 für die Entwässerung der B 12 gewendet. Der Einwand hat sich durch die Tektur erledigt. Das Sickerbecken entfällt, die in diesem Bereich zum

Mittelstreifen hin erfolgende Entwässerung der B 12 erfolgt durch Rohrleitungen in das entsprechend vergrößerte Sickerbecken mit der Bauwerks-Nr. 3.07 südlich der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Rieden im Bereich der Brücke Bauwerks Nr. 43-1.

Die Eigentümer der Fl.-Nrn. 220 und 227 der Gemarkung Katterschwang wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke für das Sickerbecken Bauwerk - Nr. 3.10. Der Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 220 Gemarkung Katterschwang macht geltend, dass das Entwässerungsbecken nicht erforderlich sei. Es sei aus seiner Sicht ersatzlos zu streichen. Die Straße sei wie bisher über das Bankett auf Eigentumsflächen des Bundes zu entwässern. Im Übrigen schlägt er vor, das Versickerungsbecken, wie auch in der ursprünglichen Planung vorgesehen, im Bereich der Fl.-Nr. 229 Gemarkung Katterschwang zu errichten. Dort könne es mit weniger Aufwand über die Gemeindeverbindungsstraße Katterschwanger Weg erschlossen werden, die im Bereich dieses Grundstücks die B 12 kreuze.

Die Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 227 Gemarkung Katterschwang macht geltend, dass - anders als im übrigen Verlauf der Strecke - in diesem Streckenabschnitt drei Sickerbecken in relativ kurzem Abstand gebaut werden. Sie beantragt, zu überprüfen, ob überhaupt ein Becken im Bereich ihres Flurstücks notwendig ist und wenn ja, ob es nicht auch flächensparender ausgeführt werden könne, indem es tiefer angelegt werde. Im Übrigen beeinträchtigt das Becken die Bewirtschaftung ihrer Fläche enorm. Sie ist der Ansicht, dass die Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung im Bereich der Fl.-Nr. 229 der Gemarkung Katterschwang wesentlich geringer wäre, da dort lediglich die bewirtschaftete Fläche verkürzt werde und aufgrund des Wegfalls des Begleitweges noch Fläche frei werde.

Ein Einwender wendet sich generell gegen die Anlage von Sickerbecken auf Germainger Flur. Diese seien im Bereich von Kiesstandorten nicht erforderlich.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Anlage des Versickerungsbeckens in diesem Bereich ist erforderlich, weil die Straße zum Mittelstreifen hin geneigt ist, und daher eine Versickerung über den Oberboden nicht möglich ist. Das Wasser muss gesammelt und über die vorgesehenen Einrichtungen in das Grundwasser eingeleitet werden. Aufgrund der im Bereich des Versickerungsbeckens anfallenden Wassermengen ist es nicht möglich, auf dieses zu verzichten. Das Versickerungsbecken liegt am Ende des Abschnitts, der über den Mittelstreifen entwässert wird. Darüber hinaus wurde es so gelegt, dass es zu fast einem Drittel auf einer öffentlichen Wegefläche zu liegen kommt, und damit das Privateigentum

in geringstmöglichem Maß beeinträchtigt. Die von den Einwendungsführern vorgeschlagene Situierung auf dem Grundstück Fl.-Nr. 229 Gemarkung Ketterschwang würde die Belastung lediglich auf einen anderen Eigentümer verschieben und darüber hinaus zusätzliche Aufwendungen für Leitungen erfordern, um das Wasser zu diesem Grundstück zu führen. Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte stellt daher die gewählte Situierung des Beckens die Lösung dar, die private Belange am wenigsten beeinträchtigt und darüber hinaus die wirtschaftlich und technisch günstigste Lösung darstellt. Die Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwender ist daher gerechtfertigt.

Auch die Anlage der vorgesehenen Sickerbecken ist auf Grund der jeweils anfallenden Wassermengen in den Straßenabschnitten, wo sie vorgesehen sind erforderlich, um einen technisch ordnungsgemäßen Abfluss des Straßenwassers sicherzustellen.

6.1.3 Bauausführung

Das Landratsamt Ostallgäu hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass Grundwasserabsenkungen zur Bauwasserhaltung eine wasserrechtliche Erlaubnis benötigen. Ferner hat das Landratsamt gefordert, Art und Umfang der beabsichtigten Bauwasserhaltungen mit entsprechenden Unterlagen zu planen, und der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Gefördertes Grundwasser sei zu versickern.

Da diese im Baubetrieb anfallenden Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt werden, sind für die Bauwasserhaltung gesonderte wasserrechtliche Erlaubnisse zu beantragen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat zugesagt, gegebenenfalls erforderliche Anträge zu stellen. Auch die Forderung, die Bauwasserhaltung zu planen und entsprechende Unterlagen der Genehmigungsbehörde vorzulegen, hat sich durch Zusage des Staatlichen Bauamtes Kempten erledigt. Die Einhaltung der Forderungen wurde zusätzlich durch die Auflage unter A. IX. 1. des Beschlusses gesichert. Auf Grund der Forderung, gefördertes Grundwasser zu versickern und Grundwasserabsenkungen nicht über den Baubetrieb hinaus aufrechtzuerhalten, hat das Staatliche Bauamt zugesagt, gefördertes Grundwasser über Absetzbecken zu leiten, um einen Stoffeintrag in die Gennach zu vermeiden. Bei der Wiedereinleitung wurden Maßnahmen zugesagt, die ein beruhigtes Einleiten ermöglichen um ein Aufwirbeln und Verfrachten von Sedimenten zu verhindern. Ob diese Zusagen ausreichen, war im Planfeststellungsverfahren nicht zu klären, da für die Behandlung und Entnahme des Grundwassers im Rahmen des Baubetriebs noch gegebenenfalls gesonderte wasserrechtliche Erlaubnisverfahren durchzuführen sind, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

6.2 Gewässerausbau

Der **Flusslauf der Gennach** wird im Bereich der Querung der B 12 durch mehrere Maßnahmen verändert. Die Gennach ist ein Gewässer II. Ordnung. Zum einen werden die Uferstrandstreifen im Bereich der Brückenbauwerke tierökologisch ausgestaltet. Dies erfolgt zum Beispiel durch uferbegleitende Trockenbermen, den weitgehenden Verzicht auf Versteinungen und einen Ausbau der Böschungen mit geringer Neigung. Darüber hinaus wird der Abflussquerschnitt der Gennach im Bereich der Brückenbauwerke so angepasst, dass es möglich ist, bei einem hundertjährigen Hochwasser die geforderte Abflussmenge von 13,1 m³/s aufzunehmen.

Durch die Verbreiterung der B 12 muss der Rohrdurchlass verbreitert werden, mit dem der **Stettbach** unter der B 12 geführt wird. Nach Westen muss der Lauf des Stettbaches angepasst werden. Darüber hinaus tangiert die B 12 im Bereich des Ausbaus von Bau-km 6+520 bis ca. 6+620 das Sickerbecken, das als Hochwasserschutzmaßnahme des Zweckverbandes Hochwasserschutz Gennach-Hühnerbach am Stettbach errichtet wurde. Dieses dort unmittelbar nordwestlich der B 12 hergestellte Hochwasserrückhaltebecken „HRB Weinhausen“ ist als Sickerbecken im Nebenschluss des Stettbaches konzipiert. Durch die Verbreiterung der B 12 nach Westen kommt der Böschungsfuß des leicht in Dammlage befindlichen Straßenkörpers unmittelbar in der Nähe der Oberkante der Beckenböschung zu liegen. Der Stettbach ist ein Gewässer III. Ordnung.

Das Brückenbauwerk zur Querung der Gennach ist gem. Art. 20 BayWG genehmigungspflichtig, da die Gennach ein Gewässer II. Ordnung ist. Der gesonderte Ausspruch der Genehmigung ist jedoch wegen der Konzentrationswirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens gem. Art. 75 BayVwVfG entbehrlich. Gleiches gilt für die geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich der Gennach und des Stettbaches sowie des Hochwasserrückhaltebeckens Weinhausen. Diese Maßnahmen sind als Gewässerausbau gem. §§ 67 Abs. 2, 68 Abs. 1 WHG planfeststellungspflichtig. Im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens entfällt diese Planfeststellung jedoch wegen der Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung gem. Art. 75 Abs. 1 VwVfG. Die Ausbaumaßnahmen konnten gestattet werden, da unter Beachtung der unter A. V. 2. gesetzten Auflagen des Beschlusstextes das Abflussverhalten des Wassers in diesen Bereichen nicht wesentlich verändert und nicht beeinträchtigt wird.

Das Staatliche Bauamt hat sich mit den **Ausbaumaßnahmen im Bereich der Gennach** einverstanden erklärt, wenn die von ihm vorgeschlagenen Auflagen für den Ausbau in diesem Bereich in den Beschluss aufgenommen werden. Dies ist

erfolgt. Das Staatliche Bauamt hat darüber hinaus zugesagt, die Baumaßnahme entsprechend auszuführen.

Bezüglich der **Verrohrung des Stettbaches** hat das Wasserwirtschaftsamt Kempten verschiedene Auflagen bezüglich der technischen Ausführung vorgeschlagen, die in den Planfeststellungsbeschluss übernommen wurden. Das Staatliche Bauamt Kempten hat zugesagt, die Vorgaben bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Für die baulichen Maßnahmen im Bereich des Hochwasserrückhaltebeckens Weinhausen hat das Wasserwirtschaftsamt verschiedene Nebenbestimmungen vorgeschlagen und darauf hingewiesen, dass die technische Ausführung der Arbeiten mit dem Zweckverband Hochwasserschutz Gennach-Hühnerbach und mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten sowie dem Landratsamt Ostallgäu als untere Wasserrechtsbehörde abzustimmen sind. Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wurden in den Bescheid übernommen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat zudem zugesagt, die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen bei der Planung zu beachten und die Arbeiten entsprechend dem Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes Kempten mit den betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange abzustimmen.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat im Verfahren darüber hinaus darauf hingewiesen, dass im Bereich des Geländeeinschnitts westlich der Brücke über die Stettbachstraße (Bauwerk 47-1) zu gewährleisten sei, dass für den neuen Böschungsverlauf eine Standsicherheitsprüfung erforderlich sei, da der Stettbach unmittelbar östlich der Böschungsoberkante verlaufe. Eine Durchsickerung aus dem Gewässerbett sei dabei nicht auszuschließen. Die vorhandene Geländeoberkante zwischen Gewässerbett und Straßeneinschnitt sei zu erhalten, damit eine Ausuferung des Stettbaches zur Stettbachstraße vermieden werde. Die Planungen bezüglich der baulichen Anpassungen an den Rohrdurchlässen und am Gewässerbett des Stettbaches seien mit dem Zweckverband Hochwasserschutz Gennach-Hühnerbach und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten abzustimmen. Das Staatliche Bauamt hat dies zugesagt.

Der Zweckverband Hochwasserschutz Gennach-Hühnerbach hat ebenfalls darauf hingewiesen, dass **das Sickerbecken im Bereich des Stettbaches** durch die Planung betroffen ist. Er hat gefordert, einen durch den Straßenbau bedingten Verlust des Stauvolumens an andere Stelle in vollem Umfang auszugleichen. Ferner hat er gefordert, dass staatliche Fördermittel wegen eines Umbaus nicht zurückgefordert werden dürften. Falls es zu einer solchen Rückforderung komme sei

der Straßenbaulastträger verpflichtet, diese zu übernehmen. Es sei sicherzustellen, dass das Becken weiterhin umfahren werden könne, da dies für Wartungsarbeiten erforderlich sei. Ferner sei sicherzustellen, dass es durch die heranrückende Bundesstraße nicht zu Stabilitätsproblemen im Böschungsbereich des Sickerbeckens kommen könne. Die Rückhaltesysteme an der Bundesstraße seien so zu gestalten, dass im Fall einer Havarie Umweltschäden ausgeschlossen sein. Da es sich um ein Sickerbecken handele, könnten Schadstoffe schnell ins Grundwasser gelangen.

Das Staatliche Bauamt Kempten hat zugesagt, den durch den Straßenbau bedingten Verlust des Stauvolumens auszugleichen, eine Umfahrung für das Becken herzustellen und sicherzustellen, dass die Statik der Böschung durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt wird. Ferner hat es zugesagt, entlang der Bundesstraße im Bereich des Sickerbeckens ein Rückhaltesystem mit einer ausreichenden Aufhaltstufe vorzusehen und das Straßenabwasser im Bereich des Rückhaltebeckens zu sammeln und abzuleiten, um im Havariefall den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu verhindern. Falls es zu einer Rückforderung der Forderung für den Ausbau des Rückhaltebeckens komme, werde der zu erstattende Betrag vom Straßenbaulastträger übernommen.

6.3 Grundwasser

Der durch das planfestgestellte Vorhaben betroffene Grundwasserkörper trägt die Kennzahl 1-G040 und die Bezeichnung „Quartär-Landsberg“. Er wurde oben unter C. II. 2.5.4.4 beschrieben.

Durch die oben beschriebene Straßenentwässerung mit Versickerung über den belebten Oberboden werden Einträge von Schadstoffen in das Grundwasser über das Straßenabwasser ausgeschlossen. Die Ausbautrasse wird durchgehend in Gleich- bzw. Dammlage geführt, so dass keine Eingriffe in den Grundwasserkörper stattfinden. Eine bestehende Unterführung wird verfüllt, weitere Unterführungen werden entsprechend den aktuellen Anforderungen umgebaut. Durch diese Maßnahmen wird der Abstand der Fahrbahn im Bereich der Unterführungen zum Grundwasser jeweils etwas geringer. Während der Bauphase anfallendes Pumpwasser aus der Wasserhaltung wird örtlich versickert, so dass keine quantitative Belastung des Grundwassers zu befürchten ist.

Um eine betriebsbedingte Verunreinigung des Grundwassers bei hohen Grundwasserständen auch im Bereich des geplanten Bauwerks 48-1 (Unterführung) sicher auszuschließen, ist im Bereich dieses Bauwerks eine Grundwasserwanne vorgesehen. Dadurch wird ein Abstand von mindestens 1,0 m zwischen der Fahrbahnoberfläche und dem höchsten anzunehmenden Grundwasserstand (630,60

über NN) dauerhaft eingehalten. Die Grundwasserwanne taucht nicht dauerhaft im Grundwasserkörper ein. Anfallendes Pumpwasser aus der Grundwasserwanne wird in die Versickerungsanlagen geleitet und dem Grundwasserkörper somit nicht entzogen. Dadurch ist im Bereich der Grundwasserwanne zwar sehr kleinräumig eine Absenkung des Grundwasserstandes möglich. Eine Auswirkung auf den mengenmäßigen Zustand des Wasserkörpers ist jedoch ausgeschlossen.

Während der gesamten Bauphase werden die Arbeiten entsprechend der technischen Vorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Oberflächen- und Grundwasserbelastung durchgeführt (Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen – Ausgabe 2013). Dadurch werden Beeinträchtigungen des Grundwassers, wie auch des Bodens und von Oberflächengewässern, im gesamten Bereich der geplanten Baumaßnahme minimiert. Für das Schutzgut Wasser sind daneben insbesondere die Maßnahmen 1V, 2V, 4V, 5V und 8V relevant. Die aufgeführten Maßnahmen werden in Kapitel 3.2 des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1 T) und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) im Einzelnen erläutert.

Weiterhin erfolgt eine Minimierung betriebsbedingter Verunreinigungen des Grundwassers bei hohen Grundwasserständen mit der Umsetzung der geplanten Grundwasserwanne bei Bauwerk 48-1 (Unterführung). Ebenso können mit den geplanten Entwässerungsvorrichtungen betriebsbedingte Verunreinigungen des Grundwassers vermieden werden. Die Auswirkungen der Straßenentwässerung auf den Grundwasserkörper wurden für den Leitparameter Chlorid quantitativ berechnet. Dieser ist bei der Straßenentwässerung wegen des erforderlichen Einsatzes von Taumitteln im Winter der kritischste Parameter. An der für die Beurteilung herangezogenen Messstelle Nr. 4110793000006 lag der Messwert bei 47 mg/l. Im Bereich des Vorhabens wird er sich durch den Ausbau auf 51,7 mg/l erhöhen. Er liegt damit erheblich unter dem nach Anlage 2 zur GrwV maßgeblichen Schwellenwert von 250 mg/l. Wegen der Einzelheiten der Ermittlung wird auf Ziff. 4.3.1 der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 18.3) verwiesen. Durch die oben unter C. III. 6.1.1 beschriebene, den technischen Vorschriften entsprechende, Entwässerung der B 12 ist ausgeschlossen, dass der betroffene Grundwasserkörper durch Bau und Betrieb des planfestgestellten Vorhabens beeinträchtigt wird. Insoweit erhobene Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.4 Überschwemmungsgebiet der Gennach

Entlang der Gennach verlief bei Jengen ein mit Bekanntmachung des Landratsamtes Ostallgäu vom 25.05.2008 vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet

nach Art. 61d, 61g BayWG a. F. („vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet an der Gennach bei Jengen und Lindenberg“) durch das Plangebiet. Dieses wurde durch Bekanntmachung vom 26.06.2013 gem. § 76 WHG/Art. 46 BayWG um weitere zwei Jahre verlängert. Es ist daher seit Ablauf der Zweijahresfrist im Jahr 2015 nicht mehr rechtlich gesichert.

Grundsätzlich ist nach § 77 WHG innerhalb der Planung von Baumaßnahmen in Überschwemmungsgebieten für entsprechenden Ausgleich für den Hochwasserrückhalt zu sorgen.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat die Auswirkungen des Straßenbaus auf das Überschwemmungsgebiet überprüft und festgestellt, dass durch den Ausbau kein Retentionsraum verloren geht. Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Gennach in diesem Bereich bestehen daher nicht. Die von zahlreichen Einwendern erhobenen Einwendungen bezüglich des Hochwasserabflusses im Bereich der Gennach waren daher zurückzuweisen. Negative Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss durch Bau und Betrieb des Vorhabens sind daher unabhängig von der rechtlichen Sicherung des Überschwemmungsgebiets nicht zu befürchten.

6.5 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 Bereich des Ausbaus der B 12 befinden sich drei Altlastenverdachtsflächen (nördlich der bestehenden Fahrbahn bei Bau-km 0 +720, Fl.-Nr. 498/1 Gemarkung Untergermaringen und bei Bau-km 6 +750, Fl.-Nr. 717 Gemarkung Jengen sowie die Fl.-Nr. 1560/6 Gemarkung Weinhausen). Die Fl.-Nr. 1560/6 Gemarkung Weinhausen ist durch den Ausbau nicht betroffen. Die Fl.-Nrn. 498/1 Gemarkung Untergermaringen und die Fl.Nr. 717 Gemarkung liegen im Umkreis zweier Ingenieurbaubauwerke (BW 44-1 und BW 47-1). Eine Altlastenerkundung im Auftrag des Wasserwirtschaftsamtes Kempten hat für das Grundstück Fl.-Nr. 717 ergeben, dass für den Wirkungspfad Boden-Wasser ein hohes Emissionspotential besteht. Auch das Transmissionspotential wird als sehr hoch angesehen, da der Fuß der Altdeponie aller Voraussicht nach im Grundwasserschwankungsbereich liegt und der Untergrund aus starkdurchlässigen Kiesen besteht. Altlastenerkundungen im Bereich der übrigen Grundstücke sind noch nicht erfolgt. Durch die Auflagen unter A. IV. 3.3.18 ist sichergestellt, dass die Bauarbeiten in Abstimmung mit der für den Vollzug des Bodenschutzgesetzes zuständigen Stelle des Landratsamtes Ostallgäu so vorbereitet und durchgeführt werden, dass eine Gefährdung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat in seiner Stellungnahme gefordert, den vorsorgenden Bodenschutz umfassender zu berücksichtigen. Die gesetzlichen Ziele des Bodenschutzes seien in den Unterlagen nicht in der erforderlichen Tiefe dargestellt und berücksichtigt worden.

Das Staatliche Bauamt hat dem Wasserwirtschaftsamt Kempten eine gesonderte Gesamtbewertung über die genannten relevanten Bodenteilfunktionen zugeleitet und nach Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten zugesagt die dort vorgeschlagenen Maßnahmen zum Schutz des Bodens bei der Ausführung der Maßnahme umzusetzen. Die Maßnahmenblätter wurden in Bezug auf die Bodenkundliche Baubegleitung mit Bodenschutzkonzept, Verwertungskonzept sowie Entsorgung von Boden entsprechend angepasst.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Der planfestgestellte Ausbau der B 12 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 (19.1.1 T) 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. § 9 Abs. 1 UVPG i.V.m. Nummer 14.3, 14.4 und 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 1-16, 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 9 ACEF, 11 E, 12 E, 13 E, 14 E und 17 ACEF sowie die Maßnahme zum Waldausgleich nach bayerischen Waldgesetz (BayWaldG) W 10 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.

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 9.4 T (tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) dargestellt. Nach den Berechnungen des Büros Dr. Schober GmbH, die nachvollziehbar und in sich schlüssig sind, ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 621.071 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden mit 621.077 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 vierstreifigen Ausbau der B 12, 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. 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 Art. 23 Abs. 3 Bay-NatSchG 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

Im Wirkbereich des Vorhabens liegen keine FFH-Gebiete, die durch das planfestgestellte Vorhaben negativ beeinflusst werden können.

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 europäischen Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses unter Ziff. 7.3.3. 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-RL, 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 Verbotsstatbestand 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 Vorhabens-träger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 19.1.3 T) 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 Arteninventars 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 T) 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 9.2 T und 9.3 T (Maßnahmenplan und Maßnahmenblätter) sowie 19.1.1 T (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:

Bechsteinfledermaus	Brandtfledermaus
Braunes Langohr	Breitflügelfledermaus
Fransenfledermaus	Graues Langohr
Großer Abendsegler	Große Bartfledermaus
Großes Mausohr	Kleinabendsegler
Kleine Bartfledermaus	Mopsfledermaus
Mückenfledermaus	Nordfledermaus

Rauhautfledermaus
Zweifarbflodermaus
Biber

Wasserfledermaus
Zwergfledermaus

Reptilien:

Zauneidechse

Amphibien

Gelbbauchunke
Kreuzkröte

Kammolch
Laubfrosch

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

Vorhabensspezifisch unempfindliche Vogelarten:

Vogelarten, die in Bayern und im Naturraum allgemein verbreitet, häufig und ungefährdet sind. Sie sind in dem vom Vorhaben betroffenen Bereichen nachgewiesen oder als Brutvögel zu erwarten. Aufgrund Ihrer Häufigkeit ist durch das Vorhaben keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population zu erwarten:

Amsel	Bachstelze
Blässhuhn	Blaumeise
Buchfink	Buntspecht
Eichelhäher	Elster
Fitis	Gartenbaumläufer
Gartengrasmücke	Girlitz
Goldammer	Grauschnäpper
Grünfink	Haussperling
Heckenbraunelle	Jagdfasan
Kernbeißer	Kleiber
Kohlmeise	Kuckuck
Misteldrossel	Mönchsgrasmücke
Rabenkrähe	Reiherente
Ringeltaube	Rohrammer
Rotkehlchen	Schwanzmeise
Singdrossel	Sommergoldhähnchen

Star	Stieglitz
Stockente	Straßentaube
Sumpfrohrsänger	Türkentaube
Wacholderdrossel	Waldbaumläufer
Waldlaubsänger	Wintergoldhähnchen
Zaunkönig	Zilpzalp
Zwergtaucher	

Seltene, gefährdete und bedeutsame Vogelarten, deren Ansprüche an Fortpflanzungs- und Ruhestätten und sonstige unbedingt erforderliche Lebensstätten im Wirkraum des Vorhabens nicht erfüllt sind und die von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko betroffen sind:

Baumfalke	Baumpieper
Bekassine	Bluthänfling
Dorngrasmücke	Eisvogel
Erlenzeisig	Feldschwirl
Flussregenpfeifer	Flusseeeschwalbe
Gartenrotschwanz	Gänsesäger
Graugans	Grünspecht
Habicht	Haubentaucher
Höckerschwan	Klappergrasmücke
Knäkente	Kolbenente
Kolkrabe	Komoran
Krickente	Lachmöwe
Löffelente	Mäusebussard
Neuntöter	Raubwürger
Rauchschwalbe	Rohrweihe
Rotmilan	Saatkrähe
Schellente	Schilfrohrsänger
Schnatterente	Schwarzhalstaucher
Schwarzmilan	Sperber
Stelzenläufer	Tafelente
Teichhuhn	Teichrohrsänger
Trauerschnäpper	Turmfalke
Uferschnepfe	Waldkauz
Waldohreule	Waldwasserläufer

Wiesenschafstelze

Vogelarten, die im Wirkungsbereich des Vorhabens angetroffen wurden und bei denen eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit anzunehmen ist:

Feldlerche	Feldsperling
Gelbspötter	Kiebitz
Pirol	Schleiereule

Das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann im Hinblick darauf ausgeschlossen werden, dass diese im Planfeststellungsbereich nicht verbreitet sind oder nicht vorkommen.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Fachbeitrag zur saP (Unterlage 19.1.3) 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 Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine Zweifel. Zu einzelnen Arten ist noch festzustellen:

Haselmaus und Biber:

Vorkommen der **Haselmaus** konnten im Einwirkungsbereich des Ausbaus der B 12 nicht festgestellt werden. Die Auswertung von Fachuntersuchungen ergab keine konkreten Hinweise. Auch eine spezifische Nachsuche im Waldgebiet südlich Weinhausen beiderseits der B 12 mit Installation von Haselmausnistboxen 2018 führte nicht zu Nachweisen. Ein Vorkommen im Wirkungsbereich des Vorhabens kann daher ausgeschlossen werden.

Dagegen konnten im Einwirkungsbereich des Vorhabens im Bereich der Gennach Fraßspuren des **Bibers** nachgewiesen werden. Ein Biberbau konnte im Bereich des Baufeldes nicht festgestellt werden. Damit ist anzunehmen, dass der Biber diesen Bereich der Gennach nur sporadisch zur Nahrungssuche oder als Wanderungskorridor nutzt. Durch die im Zuge des Vorhabens geplante Anpassung des Abflussquerschnitts und die tierökologische Ausgestaltung der Uferstreifen unter der Brücke (V 5) kommt es zu einem temporären Eingriff in die Gewässersohle sowie die Uferbereiche. Die geplanten Eingriffe erfolgen jedoch tagsüber und damit außerhalb der Hauptaktivitätsphase (Dämmerung, nachts) des Bibers.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich bei dem Bauvorhaben lediglich um eine Vergrößerung eines bereits überbauten Raumes handelt sowie unter Berücksichtigung der projektspezifischen Vermeidungsmaßnahmen (4 V), können Schädigung oder Störung der Biberpopulation im Bereich des Vorhabens ausgeschlossen werden. Auch das Kollisionsrisiko für den Biber wird durch das Vorhaben nicht erhöht. Die geplanten Leitwände für Fledermäuse (V 5.2) stellen auch für den Biber eine wirksame Schutzmaßnahme dar. Die Passierbarkeit der Genachbrücke für den Biber ist aufgrund des ausreichend dimensionierten Brückenbauwerkes mit den entsprechend angelegten Uferstreifen gewährleistet. Damit ist ein erhöhtes Tötungsrisiko durch das Vorhaben ausgeschlossen.

Bei Durchführung dieser Maßnahmen kann ausgeschlossen werden, dass für den Biber 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 T verwiesen.

Fledermäuse:

Im Rahmen der Bestandserfassung bezüglich der Fledermäuse wurden in den Jahren 2017, 2018 und 2019 Erhebungen durchgeführt. Dabei wurden mit stationären Detektoren in verschiedenen Bereichen des Vorhabens, insbesondere auch im Bereich der Brückenbauwerke BW 41-1, 43-1, 44-1, 44-2, 46-1 und 47-1 die Rufe der Tiere aufgenommen, um die Aktivitäten der Fledermäuse festzustellen (2017 und 2018 jeweils 6 Nächte mit 4 Detektoren, 2019 3 Nächte mit 14 Detektoren). Die aufgezeichneten 9015 Rufe konnten einem Artenspektrum von 17 Fledermausarten zugeordnet werden (Rauhaut- und Weißrandfledermaus, Braunes und Graues Langohr sowie die zwei Arten der Bartfledermäuse können mit der Lautanalyse nicht unterschieden werden) zugeordnet werden. Ferner wurden die Bereiche der Trasse, die sich als Lebensraum bzw. Brutstätte eignen an mehreren Tagen begangen, um festzustellen, ob im Umfeld der Trasse Fledermäuse siedeln. Auf Tabelle 5 der Unterlage 19.1.1 T, S. 16 /17 wird verwiesen.

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

Bechsteinfledermaus	(Potentialart)	Brandtfledermaus
Braunes Langohr		Breitflügelfledermaus
Fransenfledermaus		Graues Langohr
Großer Abendsegler		Große Bartfledermaus
Großes Mausohr		Kleinabendsegler

Kleine Bartfledermaus	Mopsfledermaus
Mückenfledermaus	Nordfledermaus
Rauhautfledermaus	Wasserfledermaus
Zweifarbflödermaus	Zwergfledermaus

Die Erhebungen lassen darauf schließen, dass im Bereich des Vorhabens keine geeigneten Quartierhöhlen vorhanden sind. Vereinzelt Höhlenbäume in Straßennähe, die bei der Untersuchung aufgefunden wurden, können aufgrund der Störwirkung der Straße als potentielle Quartiere ausgeschlossen werden. Damit ist im Bereich des Vorhabens das Vorkommen von Wochenstubenquartieren für Fledermäuse mit einer hohen Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Sporadisch genutzte Zwischen- oder Einzelquartiere im Sommerhalbjahr lassen sich jedoch nicht ausschließen.

Bei der Datenerhebung haben sich besonders der Baum- und Strauchbestand entlang der Gennach als wichtiges Nahrungshabitat und Leitlinie sowie das „Bannholz“ als Nahrungshabitat herausgestellt. Des Weiteren ist der Baum- und Strauchbestand an den Teichanlagen westlich von Jengen günstig für das Vorkommen von Fledermäusen. Entlang der Bundesstraße bestehen keine für Fledermäuse nutzbare Querungsstrukturen, so dass besonders für strukturgebundene Arten davon auszugehen ist, dass die Habitate östlich und westlich der Bundesstraße nicht miteinander verbunden sind. Es wurden lediglich diffuse Überflüge festgestellt, teils aber in beträchtlicher Anzahl.

In Folge der durch den Ausbau und die allgemeine Verkehrsentwicklung bedingten Verkehrszunahmen (siehe dazu oben C. III. 5.1.2.3) sowie der durch den Ausbau bedingten größeren Breite der B 12 ist davon auszugehen, dass die schon im Bestand der B 12 erhebliche Zerschneidungswirkung der Straße verstärkt wird. Ohne Vermeidungsmaßnahmen wäre daher eine erhöhte Zahl von Kollisionen zu befürchten

Der Baum- und Strauchbestand entlang der Gennach ist als bedeutende Leitlinie für verschiedene strukturgebundene Fledermausarten einzustufen. Daneben erfüllt das Gewässer auch wichtige Funktionen als Nahrungshabitat für Fledermäuse. Nördlich der Ortschaft Jengen wird die Gennach von der B 12 mit einer Brücke gequert, die von Fledermäusen je nach Artzugehörigkeit unter- oder überflogen wird. Schon die vorhandene B 12 stellt eine Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang der Gennach dar.

Durch die Verbreiterung der Gennachbrücke und die Zunahme des Verkehrs mit den davon ausgehenden Störwirkungen (Licht, Lärm) kann sich die bestehende Trennung der Straße vorhabensbedingt geringfügig verstärken.

Ein weiteres Nahrungshabitat stellt das „Bannholz“ dar, welches sich südlich von Jengen befindet und von der bestehenden Bundesstraße durchschnitten wird. Durch die projektspezifischen Erhebungen wurden in beiden Waldhälften hohe Fledermaus-Aktivitäten erfasst. Dies lässt den Schluss zu, dass der angrenzende Wald regelmäßig als Nahrungshabitat genutzt wird. Der geplante Ausbau erfolgt überwiegend im Bereich bestehender Parkplätze bzw. der dazugehörigen Ein- und Ausfädelspuren, sodass die bestehende Waldschneise vorhabensbedingt nicht wesentlich vergrößert wird. Ein maßgeblicher Verlust von Flächen mit Funktion als Nahrungshabitat ist daher nicht zu unterstellen. Dass das Kollisionsrisiko bei Querungen der B 12, die im Bereich des „Bannholzes“ wie in den angrenzenden Offenlandabschnitten diffus erfolgen, zunimmt, ist wie oben ausgeführt anzunehmen. Bei den im Bereich der Brückenbauwerke (41-1, 43-1, 44-1, 44-2, 46-1, 47-1) nachgewiesenen strukturgebundenen Fledermäusen handelt es sich fast ausschließlich um „Bartfledermäuse“ (99 % der Gesamt-Rufaktivität strukturgebundener Fledermäuse). Die durch das Vorhaben bedingte Verbreiterung der Straße führt ebenfalls zu einer Verlängerung der unter der Straße verlaufenden Durchlässe. Dies beeinträchtigt jedoch das Flugverhalten der „Bartfledermäuse“ nicht, da diese Durchlässe bis 30 m Länge bei entsprechender Dimensionierung (4,5 m lichte Höhe, > 6 m Breite), wie sie für den Ausbauabschnitt der B 12 vorgesehen ist, problemlos annehmen.

Um unter Berücksichtigung der Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung eine Beeinträchtigung der nachgewiesenen Fledermausarten durch Bau und Betrieb der ausgebauten B 12 zu vermeiden, wurde daher die Vermeidungsmaßnahmen **2 V**, **3 V** und **5.1 V** bis **5.6 V** festgesetzt:

- Fällarbeiten von Quartierbäumen erfolgen außerhalb der besonders sensiblen Wochenstuben- und Winterquartierszeiten von Fledermäusen im September/Oktober. Nur in Ausnahmefällen kann nach vorheriger Begutachtung durch eine fachlich qualifizierte Person und Freigabe durch die Naturschutzbehörden von den angegebenen Zeiträumen abgewichen werden (**2 V**).
- Freihalten der Wald- und Gehölzbestände sowie Biotopflächen außerhalb des Baufeldes in den im Lageplan entsprechend gekennzeichneten Abschnitten von Baustelleneinrichtungen, Materiallagern und Zufahrten sowie Schutz der Flächen durch an die jeweilige Geländesituation angepasste Schutzeinrichtungen (z. B. Bauzäune) (**3 V**).

- Anlage von mageren, extensiv genutzten Straßennebenflächen und weitgehender Verzicht auf straßenbegleitende Gehölzpflanzungen **(5.1 V)**.
- Aufstellen von 4 m hohen, blickdichten Wänden an den Brückenseiten der Gennach-Querung. Diese dienen als Irritationsschutz und Leitstruktur. Sie werden nördlich der Gennach durch unmittelbar anschließende bepflanzte Lärmschutz- und Erdwälle ergänzt, die ebenfalls Funktionen als Leitstruktur erfüllen. Aufgrund des schrägen Kreuzungswinkels der Gennach mit der B 12 und des Mäanders auf der Westseite müssen diese Wände über das Brückenbauwerk über die Gennach hinaus verlängert werden **(5.2 V)**.
- Im Bereich der Stillgewässer und der Straßenunterführung bei Jengen werden die bestehenden Gehölzstrukturen erhalten bzw. wiederhergestellt, um die bestehenden Funktionsbeziehungen für Fledermäuse zu sichern. Dabei bleibt ein mindestens 7 m breiter Streifen zum Fahrbahnrand hin gehölzfrei **(5.3 V)**.
- Der Abriss von Bauwerken (Unterführungen) und anschließender Wiederverfüllung der Flächen erfolgt im Winter, um die Tötung von Fledermäusen zu vermeiden, die die Bauwerke als Tagesversteck nutzen. Sind die Arbeiten nicht im Winter möglich, werden die Bauwerke vor Abriss bzw. Überfüllung durch Fachpersonal begutachtet, um eine aktuelle Nutzung festzustellen. Bei positivem Befund werden die Tiere fachgerecht (schonend) umgesiedelt **(5.4 V)**.
- Im Bereich der Gennachquerung wird auf nächtliche Bauarbeiten verzichtet, um Fledermäuse zu schützen **(5.5 V)**.
- Die Böschungflächen bei Bauwerk 46-1 werden östlich und westlich der B 12 auf dem westseitigen Böschungfuß mit einer Baumreihe sowie auf der ostseitigen Böschung der B 12 mit einer Hecke bepflanzte, um die Flugbeziehungen für Fledermäuse im Bereich des Bauwerks neu zu ordnen **(5.6 V)**.
- Betroffene Lebensstätten von Fledermäusen werden gesichert, indem im Bereich der Baustelle liegende Quartierstrukturen geborgen und anschließend in bestandsnahe, ungestörte Gehölzbereiche verlegt werden. Hierzu werden die betroffenen Höhlenbaumabschnitte/-stammstücke außerhalb der Winterschlaf- und Aufzuchtperiode schonend geborgen und unter Wahrung des räumlichen Zusammenhangs senkrecht an Bestandsbäumen befestigt (A 17 ACEF).
- Durch Ringeln von fünf Laubbäumen im räumlichen Zusammenhang mit der planfestgestellten Maßnahme werden neue Spaltenquartiere für Fledermäuse geschaffen (A 17 ACEF).

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.

Der BUND hat im Verfahren eingewendet, dass davon auszugehen sei, dass an geeigneten Strukturen (z. B. an den Waldrändern des „Bannholzes“) regelmäßig Fledermäuse die B 12 überfliegen. Er gehe davon aus, dass in diesen Bereichen nach dem Ausbau ein erheblich erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse bestehe, das in der Planung nicht berücksichtigt worden sei.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die B 12 stellt bereits im Ist-Zustand ein hohes Kollisionsrisiko für Fledermäuse dar. Durch den Ausbau kommt es zwar zu einem nicht unerheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens (etwa 15 %). Der vorherrschende Verkehrscharakter wird aber durch den Ausbau nicht wesentlich verändert. Der bereits jetzt auf der B 12 fließende Verkehr stellt ein Störband dar, das bei den betroffenen Fledermausarten bereits jetzt ein grundsätzliches Meidungsverhalten auslöst. Die Fledermäuse nehmen den Verkehrsfluss wahr. Daher ist anzunehmen, dass die Tiere den Bereich des fließenden Verkehrs aktiv meiden. Dies wird durch die Untersuchungen für den Ausbau der B 12 bestätigt, der bereits im Bestand keine nennenswerten Querungen über der Bestandstrasse im Bereich von Gehölzen und im Bereich des Offenlandes nachweisen konnte.

Bei einer Verkehrsstärke von mehr als 5.000 Kfz/24 h lässt sich nach dem aktuellen Stand der Fachliteratur keine weitere Skalierung des Kollisionsrisikos vornehmen (Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Fledermäuse und Straßenbau Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein – 2. Überarbeitete Fassung Stand 2020). Diese Verkehrsstärke ist bereits durch den gegenwärtig aus der B 12 laufenden Verkehr erheblich überschritten (s. o. B. I. 1.).

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen im Bannholz, durch die sichergestellt wird, dass ein 10 m breiter Streifen gehölzfrei gehalten und daran anschließend ein 10 m breiter Waldmantel aus Sträuchern und Bäumen 2. Ordnung entwickelt wird, ist davon auszugehen, dass es vorhabensbedingt zu keiner signifikanten Zunahme des Kollisionsrisikos im Vergleich mit dem Ist-Zustand kommt. In den Bereichen, in denen das Kollisionsrisiko durch den Ausbau erhöht werden würde, wurde durch die oben genannten Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt, dass es in diesen Bereichen nach dem Ausbau nicht erhöht ist. Im Einzelnen wird auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung in Unterlage 19.1.3 verwiesen.

Reptilien

Im Umfeld des Untersuchungsraumes wurden Vorkommen der Zauneidechse nachgewiesen. Eine Nachfrage im Rahmen der Erstellung der speziellen arten-

schutzrechtlichen Prüfung bei der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Ostallgäu hat ergeben, dass ein Vorkommen von Zauneidechsen bei Pforzen bekannt ist, das ca. 4 km vom Bauvorhaben entfernt liegt. Im Plangebiet selbst wurde die Zauneidechse nicht nachgewiesen. Die Kiesgrube bei Jengen bietet einen geeigneten Lebensraum und stellt damit ein potentielles Zauneidechsenhabitat dar. Da aber auch dieses einen ausreichend großen Abstand zum eigentlichen Vorhaben einhält, kann ausgeschlossen werden, dass 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 T verwiesen.

Amphibien

Bei der Kartierung im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung im Jahr 2017/2018 wurden keine Amphibienarten nach Anhang IV der FFH-RL im Untersuchungsraum gefunden. Durch die artenschutzrechtliche Kartierung und die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ostallgäu sind Nachweise von vier Arten im Untersuchungsraum und im weiteren Umfeld bekannt. Die **Gelbbauchunke** wurde in der Kiesgrube bei Obergermaringen nachgewiesen. Der **Kammolch** kommt potentiell in der Kiesgrube nordwestlich von Jengen vor. Die **Kreuzkröte** wurde bei der Artenschutzkartierung im Jahr 2001 in der Kiesgrube nordwestlich von Jengen nachgewiesen. Der **Laubfrosch** kommt potenziell in der Kiesgrube nordwestlich von Jengen vor.

Bei den Nachweisen der Amphibienarten in der Artenschutzkartierung handelt es sich um alte Nachweise. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass diese Vorkommen nicht mehr aktuell sind. Die aktuell vorliegenden Nachweise durch die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ostallgäu bestätigen Funde im Untersuchungsgebiet, jedoch nicht direkt in dem Bereich, in dem sich das Vorhaben auswirkt. Die Kiesgrube bei Jengen ist zu weit entfernt. Auch bei den potentiell vorkommenden Arten ist eine Schädigung oder Störung durch das Bauvorhaben auszuschließen, da das potentiell geeignete Habitat, die Kiesgrube bei Jengen, in einer ausreichenden Distanz zum Bauvorhaben liegt. Im Untersuchungsgebiet sind auch keine Wanderkorridore von Amphibien bekannt.

Der BUND Naturschutz hat eingewendet, dass die Kartierung im Zuge der speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfung mangelhaft sei. Das Arten- und Biotopschutzprogramm weise im Bereich des Vorhabens ein Schwerpunktgebiet für Kammolch und Gelbbauchunke sowie den Laubfrosch auf. Es sei erforderlich, im Rahmen des Vorhabens ein Konzept für die Lebensraumvernetzung des Arten- und Biotopschutzprogrammes zu erstellen. Für die genannten Arten komme es

beim Queren der Straße zu Tötungen. Im Bereich des „Bahnholzes“ könne der dort vorhandene Wald für den Ausbau nicht gerodet werden. Dieser sei Lebensraum des Kammmolchs bzw. der Gelbbauchunke. Der Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG sei daher erfüllt, wenn das Vorhaben verwirklicht werde.

Die Einwände waren zurückzuweisen. Die Grundlagen für die bei der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung gefundenen Ergebnisse wurden ordnungsgemäß ermittelt. Für die Amphibien wurde in den Jahren 2017/2018 eine faunistische Kartierung durchgeführt. Darüber hinaus wurden die Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, Stand 03/2017 sowie Fundortkarten und weitere artbezogene Angaben in der Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt mit dem Stand 10/2018 herangezogen. Zusätzlich wurde bei der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ostallgäu nachgefragt, welche Funde dort vorliegen.

Die Daten sind aktuell und entsprechen dem üblichen Ermittlungsaufwand im Rahmen der Untersuchungen. Es wurden auch keine spezifischen Einwendungen gegen die herangezogenen Unterlagen oder die durchgeführten Begehungen erhoben. Mängel sind nicht erkennbar.

Auf Grundlage der erhobenen Daten ist nicht anzunehmen, dass in diesem Bereich noch Wanderkorridore der genannten Arten liegen, da die bereits bestehende Bundesstraße aufgrund ihrer Verkehrsdichte und ihrer Breite eine für Amphibien nicht überwindbare Barriere darstellt. Darüber hinaus sind weder Wanderkorridore im Untersuchungsgebiet bekannt, noch sind diese anzunehmen, da die bereits bestehende Bundesstraße eine Barriere für Amphibien darstellt. Für Amphibien, die zufällig oder bei ungerichteten Wanderungen auf die Fahrbahn der B 12 gelangen, kommt es daher zwar vorhabenbedingt wegen der Verbreiterung der Straße zu einem Anstieg des individuellen Kollisions- und Tötungsrisikos. Allerdings hat dies keine Auswirkungen auf die Populationen der Tiere, da die Lebensräume so weit entfernt liegen, dass nicht zu befürchten ist, dass eine erhebliche Anzahl von Individuen auf die Straße gelangt. Die vom BUND genannten Vorkommen befinden sich alle in einer Distanz zum Vorhaben, die ausschließt, dass die Population durch den Straßenbau beeinträchtigt wird. Die genannten Wanderdistanzen wurden bei der artenschutzrechtlichen Prüfung berücksichtigt. Es handelt sich um die Distanzen innerhalb dieser Einzeltiere wandern können. Eine Aussage zu Wanderachsen treffen diese Angaben nicht. Ob solche Wanderachsen im Untersuchungsraum vorliegen, wurde im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ermittelt. Dies ist nicht der Fall.

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 T verwiesen.

Fische, Libellen, Käfer

Vorkommen von Fischarten, Libellenarten und Käferarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführt sind, kommen im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht vor.

Schmetterlinge

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens kann das Vorkommen von Schmetterlingsarten nach Anhang IV der FFH-RL aufgrund der Verbreitungssituation der Arten oder des Fehlens geeigneter Lebensräume ausgeschlossen werden. Insbesondere ergaben sich bei den faunistischen Kartierungen im Jahr 2017/2018 trotz gezielter Suche keine Hinweise auf Vorkommen des Wiesenknopf-Ameisenbläulings oder des Nachtkerzenschwärmers.

Weichtiere (insbesondere Bachmuschel)

Die Gennach bietet aufgrund des sandig-hiesigen Bachbettes und der mäßigen Wassergeschwindigkeit einen potentiell geeigneten Lebensraum für die Bachmuschel. Im Bereich des Vorhabens sowie im näheren Umfeld konnte sie aber nicht nachgewiesen werden. Projektbedingt kommt es im Bereich der Gennachbrücke zu Eingriffen in die Gewässersohle. Dieser Bereich ist jedoch als Habitat für die Bachmuschel nicht geeignet. Allerdings werden bei den Eingriffen in die Gewässersohle Sedimente aufgewühlt und verfrachtet. Hierbei handelt es sich um temporäre und punktuelle Eingriffe, so dass langfristige Auswirkungen auf die Wasserqualität der Gennach mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können. Um eine temporäre Beeinträchtigung potentiell anwesender Bachmuscheln auszuschließen, wird vor Baubeginn der Eingriffsbereich durch eine qualifizierte Person auf Bachmuscheln kontrolliert und diese gegebenenfalls flussaufwärts und damit in einen durch das Vorhaben ungestörten Bereich des Baches verbracht (siehe Vermeidungsmaßnahme 4 V). Durch das beruhigte Einleiten von Wasser während der Bauzeit (siehe Vermeidungsmaßnahme 4 V) wird das Aufwirbeln von Sedimenten im Rahmen der Bauwassereinleitung vermieden. Ein Vor-

kommen von Schneckenarten nach Anhang IV der FFH-RL im Wirkraum des Vorhabens kann aufgrund der Verbreitungssituation der Arten oder fehlender geeigneter Lebensräume ausgeschlossen werden.

Europäische Vogelarten

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens konnten im Zuge der Erfassung der betroffenen Arten 115 Vogelarten festgestellt werden, von denen 52 im Untersuchungsgebiet brüten oder als Brutvögel zu erwarten sind.

Unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Aspekte ergeben sich bei vielen Vogelarten, die für den Untersuchungsraum des Vorhabens ermittelt wurden bereits ohne Detailanalyse keine relevanten Beeinträchtigungen. Sie werden aufgrund ihrer allgemeinen Verbreitung und Häufigkeit, einer geringen Wahrscheinlichkeit des Vorkommens im Bereich der Trasse, fehlender Habitats im Einwirkungsbereich des Vorhabens oder weil sie nicht negativ auf den Straßenbau reagieren als unempfindlich eingestuft. Bei diesen Arten sind durch die Wirkungen des Projekts keine Auswirkungen auf die ökologische Funktion ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. kein Einfluss auf den Erhaltungszustand ihrer lokalen Population zu erwarten. Ein vorhabensbedingter Verstoß gegen die Schädigungs- oder Störverbote nach § 44 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG wird für diese Arten bzw. Artengruppen ausgeschlossen.

Bei zahlreichen Arten ist auch ein Verstoß gegen das individuenbezogene Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos aufgrund einer geringen Wahrscheinlichkeit des Eintritts (geringe Vorkommenswahrscheinlichkeit, artspezifisches Verhalten) von vornherein ausgeschlossen. Auch für Vogelarten, die häufig auftreten und allgemein verbreitet sind, wird ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen, da diese Arten sich in einem günstigen Erhaltungszustand befinden und eine gute Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Umweltbedingungen aufweisen. Ihrem Schutz dienen die Vermeidungsmaßnahmen

1V

- Schutz von direkt an das Baufeld angrenzenden Wald- und Gehölzbeständen (einschließlich Einzelbäumen) sowie von Biotopflächen vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen etc. während der Bauzeit gemäß der hierfür maßgeblichen technischen Vorschriften.
- Sachgerechte Lagerung und Begrünung von Oberboden in Mieten.

- Berücksichtigung der Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2031 zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Oberflächen- und Grundwasserbelastungen. Schadstoffeinträge werden z. B. durch die Verwendung von biologisch abbaubaren Hydraulikölen für die Baufahrzeuge, den Verzicht auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel etc. vermieden.

2 V

- Gehölzfällarbeiten/Gehölzschnittmaßnahmen sowie Abbrucharbeiten an den Brückenbauwerken/Unterführungen erfolgen im Zeitraum von 1. Oktober bis 28./29. Februar außerhalb der Brutzeit von Vögeln (gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG. Fällarbeiten von Quartierbäumen erfolgen außerhalb der Quartierzeit von Fledermäusen im September/Oktober. In Ausnahmefällen kann nach vorheriger Begutachtung durch eine fachlich qualifizierte Person und Freigabe durch die Naturschutzbehörden von den angegebenen Zeiträumen abgewichen werden.

3 V

- Die an das Baufeld angrenzenden Wald-, Gehölz- und Biotopflächen werden gekennzeichnet und werden nicht für Baustelleneinrichtungen, Materiallager und als Zufahrten genutzt.
- Wald- und Gehölzbestände sowie angrenzende Biotopflächen werden durch eine Reduzierung des Arbeitsstreifens in diesem Bereich sowie durch eine Errichtung von an die jeweilige Geländesituation angepassten Schutzeinrichtungen (z. B. Bauzäune) geschützt.

Für diese Arten (102 der im Untersuchungsraum tatsächlich oder potentiell anzutreffenden Vogelarten) kann unter Berücksichtigung der projektspezifischen Maßnahmen zur Vermeidung, insbesondere die Beschränkung der Baumfäll- und Rodungszeiten, die ein Töten oder Verletzen von Jungvögeln oder eine Zerstörung von Eiern und besetzten Nestern verhindern ausgeschlossen werden, dass Exemplare getötet, während der Aufzuchtzeit gestört und Brut- oder Aufzuchtstätten zerstört werden. Wegen der Einzelheiten, insbesondere der Untersuchung der einzelnen Arten, wird auf die Unterlage 19.1.3 T dort Ziffer 4.2.2.1, verwiesen.

Der BUND Naturschutz hat eingewendet, dass im Bereich der Gennach bei Lindenberg sowohl der in der artenschutzrechtlichen Untersuchung als unproblematisch aufgeführte **Eisvogel** als auch die dort ebenfalls als unproblematisch aufgeführte **Wasseramsel** brüten, und den durch das Vorhaben betroffenen Bereich der Gennach als Nahrungshabitat nutzen. Das bereits heute bestehende Kollisionsrisiko dieser Vögel werde durch den geplanten Ausbau und die dort nunmehr erhöhte Geschwindigkeit des dort laufenden Verkehrs sowie die breitere Straße erhöht. Es sei daher davon auszugehen, dass bezüglich dieser Vogelarten Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verwirklicht werden.

Auch für die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung unter den unproblematischen Arten aufgeführten **Greifvögel** seien durch die breitere Fahrbahn und die höhere Geschwindigkeit auf der Trasse im Vergleich zum Ist-Zustand einem höheren Kollisionsrisiko ausgesetzt. Viele Greifvögel (vor allem Mäusebussard aber auch der Rotmilan) nutzen die B 12 schon heute intensiv, um von Fahrzeugen getötete Tiere aufzusammeln. Das Risiko einer Kollision erhöhe sich sowohl für die getöteten Tiere, insbesondere Kleinsäuger als auch für die Greifvögel, die die getöteten Tiere als Nahrungsquelle nutzen. Es sei daher auszugehen, dass der Ausbau auch für diese Vogelarten dazu führe, dass Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verwirklicht werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die **Wasseramsel** konnte im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen werden (Unterlage 19.1.3 T Anlage 1 Seite 12), kann aber potentiell vorkommen. Der **Eisvogel** ist lediglich als Nahrungsgast im Bereich der Gennach nachgewiesen. Diese stellt den einzigen geeigneten Siedlungsraum im Bereich des Vorhabens dar. Für den Fall, dass einzelne Exemplare in diesem Bereich als Nahrungsgäste oder Brutvögel auftauchen, werden sie durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Sie sind nicht lärmempfindlich. Nur während der Durchführungen der Arbeiten im Bereich der Gennach kann es zu temporären Beeinträchtigungen kommen, da die Passierbarkeit der Brücke erhalten bleibt. Lediglich die Nahrungssuche in diesem Bereich wird vorübergehend durch die Arbeiten erschwert. Durch die zeitliche Beschränkung des Baubeginns und der Rodungsarbeiten (Vermeidungsmaßnahme 2 V) kann es zu keiner signifikanten vorhabensbedingten Beeinträchtigung der Arten kommen, da diese sicherstellen, dass die Arbeiten außerhalb der Brutzeiten stattfinden. Durch die im Bereich der Gennachbrücke vorgesehenen Querungshilfen für Fledermäuse (Vermeidungsmaßnahme 5.2 V) ist sichergestellt, dass Exemplare, die die Gennachbrücke der B 12 überfliegen, durch den Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden.

Für **Greifvögel** ist die Nahrungsaufnahme an Straßen immer mit Risiken verbunden.

Ein Anstieg des individuellen Kollisions- und Tötungsrisikos durch die Verbreiterung der Straße und die damit wahrscheinlich einhergehenden höheren Zahlen von Verkehrsopfern (Vögel, Klein- und Mittelsäuger) kann nicht ausgeschlossen werden. Allerdings hat dies keine signifikanten Auswirkungen auf die Populationen der Tiere, da im Untersuchungsgebiet keine bedeutenden Flugrouten festgestellt wurden. Überdies führt der geplante bestandsnahe Ausbau zu keiner Neuzerschneidung von Lebensräumen. Die Trasse verläuft überwiegend in der Gleichlage, die prognostizierte Verkehrszunahme ist gering und die Geschwindigkeit auf der B12 liegt bereits derzeit schon über den für Greifvögel kritischen Werten.

Eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit ist daher von den im Untersuchungsraum festgestellten Vogelarten nur für die **Feldlerche**, den **Feldsperling**, den **Gelbspötter**, den **Kiebitz**, den **Pirol** und die **Schleiereule** anzunehmen. Durch den Betrieb des planfestgestellten Vorhabens sind diese Vogelarten sowohl von einem Kollisionsrisiko wie auch von den Auswirkungen des Verkehrslärms auf ihre Kommunikation betroffen.

Feldlerche

Bei der Feldlerche handelt es sich um einen typischen Brutvogel der weiträumigen, offenen Landschaften mit Grünland- und Ackerflächen. Die Neststandorte liegen in niedriger Gras- und Krautvegetation, trockene und wechselfeuchte Böden werden dabei bevorzugt. Wegen der fortschreitenden Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung wird die in Bayern noch häufige und weitverbreitete Art als gefährdet eingestuft. Die Feldlerche wurde im gesamten Untersuchungsraum nachgewiesen, mit einem Schwerpunkt im Bereich nördlich des „Bannholzes“ und westlich der B 12 bei Keterschwang. Dieses Gebiet ist durch eine offene Feldflur charakterisiert, welche idealen Lebensraum für die Feldlerche bietet. Auch wenn die Feldlerche in Bayern als gefährdet eingestuft wird, lässt sich annehmen, dass es sich im Untersuchungsgebiet aufgrund der flächenhaften Verbreitung um eine stabile Population handelt.

Durch den geplanten Ausbau der B 12 kommt es zu keiner Überbauung bzw. zu keiner Zerstörung aktuell nachgewiesener Nistplätze. Da die Feldlerche gegen optische Störungen sehr empfindlich ist, meidet sie die hierfür in Anspruch genommenen, straßennahen Bereiche. Durch den ausbaubedingten Anstieg des Verkehrsaufkommens führt das Bauvorhaben zu einer Beeinträchtigung von Brutgebieten. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Brutplätze von Jahr zu Jahr

je nach Anbaufrucht wechseln. Somit sind die Nistplätze nicht fixiert und können im Zuge der Kartierung in aller Regel auch nicht genau lokalisiert werden.

Die Bewertung für diese Arten erfolgte daher anhand der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2010 (BMVBS Leitfaden 2010, fortgeschrieben 2021). Bei der Feldlerche ist bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung von 20.900 bis 22.800 Kfz/24 h davon auszugehen, dass in einem Abstand von 100 m zur Straße 60 % der Lebensräume verloren gehen, bis zu 300 m Abstand wird noch ein von einem Verlust von 10 % der dort vorhandenen Exemplare ausgegangen und bis 500 m Abstand ist davon auszugehen, dass etwa 10 % der vorhandenen Reviere verloren gehen. Unter Berücksichtigung der Belastung durch den schon auf der bestehenden B 12 laufenden Verkehr von 18.200 bis 19.900 Kfz/24h ergibt sich lediglich für die drei in einer Entfernung von 300 bis 500 m von der B 12 gefundenen Brutpaare eine Abnahme der Habitateignung um 10%. Da sich die drei zusätzlich betroffenen Brutpaare der Feldlerche in deutlicher Entfernung zur Bundesstraße befinden und die Habitateignung in diesem Raum um lediglich 10 % abnimmt, kann unter Berücksichtigung der Reviergröße von Feldlerchen davon ausgegangen werden, dass sich die betroffenen Brutpaare innerhalb ihrer Reviere neu orientieren können, und damit keine durch das Vorhaben bedingte Abnahme der Zahl der Brutpaare zu erwarten ist. Durch den bestandsnahen Ausbau werden im Gegensatz zu einem Straßenneubau keine Lebensräume neu zerschnitten. Beträchtliche anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren sind durch die bestehende B 12 im Bereich des planfestgestellten Vorhabens bereits vorhanden. Eine baubedingte Zerstörung von Gelegen ist nicht zu erwarten, da eine Nestanlage in unmittelbarer Straßennähe auszuschließen ist. Dort wurden keine Brutpaare nachgewiesen. Für die Feldlerche ist daher auszuschließen, dass Exemplare getötet, während der Aufzuchtzeit gestört oder Brut- oder Aufzuchtstätten zerstört werden.

Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sind damit nicht erfüllt.

Feldsperling

Der Feldsperling ist eine typische Art offener, strukturreicher Kulturlandschaften, Streuobstwiesen und von Wäldern mit Altbaumbestand. Er nistet in Hohlräumen an Gebäuden und in Baumhöhlen und nimmt künstliche Nisthilfen häufig an. Im Untersuchungsgebiet wurde der Feldsperling als sicher brütend an vereinzelt Gebäuden entlang der geplanten Trasse nachgewiesen. Darüber hinaus wurden Brutplätze in der Mündung von Entwässerungsrohren an der Brücke in Jengen

nachgewiesen. Da das Untersuchungsgebiet aufgrund der angrenzenden Gebäude ausreichend Lebensstätten und darüber hinaus die angrenzenden Offenlandflächen geeignete Nahrungshabitate bieten, kann davon ausgegangen werden, dass es sich im Untersuchungsgebiet um eine stabile Population mit gutem Erhaltungszustand handelt. Durch den Ausbau der Bundesstraße B 12 kommt es durch die Bauarbeiten an den Brückenbauwerken sowie durch den vorhabenbedingten Gehölzrückschnitt zum temporären Verlust eines Brutplatzes im Bereich eines Brückenbauwerkes. Dieser wird durch die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 9 ACEF im Verhältnis 1 : 2 ausgeglichen.

Im Übrigen ist der Feldsperling eine sehr anpassungsfähige Art, welche jährlich wechselnde Brutplätze aufsucht. Daher kann durch die im Rahmen der Vermeidungsmaßnahmen 1 V bis 3 V vorgesehenen Beschränkungen der Rodungs-, Gehölzfäll- bzw. Gehölzschnittzeiten sowie der Abbrucharbeiten an den Brückenbauwerken auf den Zeitraum Oktober bis Februar ausgeschlossen werden, dass Nester oder Gelege zum Zeitpunkt der Baufeldfreimachung zerstört werden.

Da der Feldsperling gegenüber Verkehrslärm unempfindlich ist, kann eine anlage- und betriebsbedingte Störung von Lebensstätten ausgeschlossen werden. Auch die übrigen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG greifen nicht ein. Der Feldsperling ist eine Art, die in ihrem Brutgeschehen sowie bei der Nahrungssuche durch Verkehrslärm oder die Anwesenheit von Menschen nicht gestört wird. Er zählt nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten. Der Ausbau führt lediglich zu einer geringen Zunahme im Verkehrsaufkommen, sodass eine signifikante Erhöhung des von vornherein bestehenden Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann.

Gelbspötter

Der Gelbspötter ist in Bayern beinahe lückenlos verbreitet. Als Habitat bevorzugt er lockere, sonnige Laubbestände mit einzelnen, hohen Bäumen sowie mit höherem Unterholz in Form von Büschen. Im Untersuchungsgebiet wurde der Gelbspötter als Brutvogel in dem Abschnitt nordöstlich des Waldgebiets "Bannholz" nahe der B 12 nachgewiesen. Das nachgewiesene Habitat ist Bestandteil eines vernetzten Waldmosaiks, welches über Gehölzkorridore verbunden ist. Somit kann davon ausgegangen werden, dass es sich um keine isolierte Lebensstätte handelt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wurde im Zuge der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung mit „gut“ bewertet.

Durch den Ausbau der B 12 kommt es zu vorübergehenden oder dauerhaften Rodung des „Bannholzes“ entlang der Ausbaustrecke. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass vom Gelbspötter potentiell aufgesuchte Habitatstrukturen beschädigt oder entfernt werden. Da die Art jährlich wechselnde Gehölze zur Brut aufsucht, kann durch die Beschränkung der Rodungs-, Gehölzfäll bzw. Gehölzschnittzeiten auf den Zeitraum Oktober bis Februar einerseits ausgeschlossen werden, dass Nester oder Gelege zum Zeitpunkt der Baufeldfreimachung zerstört werden. Andererseits ist ein kleinräumiges Ausweichen auf Ersatzbrutplätze innerhalb des Reviers möglich. Die dauerhaften Störwirkungen der ausgebauten Straße wurden anhand der Arbeitshilfe des BMVBS „Vögel und Straßenverkehr“ 2010 (BMVBS Leitfaden) ermittelt.

Danach ergibt sich für den Gelbspötter unter Berücksichtigung des prognostizierten Anstiegs von 2.700 bzw. 2.900 Kfz/24h die Überschreitung des Schwellenwertes von 20.000 Kfz/24 h (Art der Gruppe 4 nach BMVBS Leitfaden 2010). Das hat zur Folge, dass es im 100 m-Abstand zu einer durch den Straßenbau bedingten Abnahme der Habitateignung um 60 % gegenüber derzeit 40 % und im 200 m-Abstand auf 20 % gegenüber derzeit 10 % kommt. Da in dem Gebiet jedoch der Anschluss zu weiteren Waldstrukturen besteht und der Gelbspötter außerdem bereits nahe an der B 12 brütet, kann davon ausgegangen werden, dass der ausbaubedingte Anstieg am Verkehrsaufkommen nicht zwingend zu einer Aufgabe von Brutplätzen führen wird.

Falls doch, kann das Brutpaar aufgrund des gegebenen Zusammenhangs der Waldgebiete innerhalb seines Reviers den Brutplatz verlagern, sodass es insgesamt zu keiner Aufgabe von Brutplätzen kommt. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen 1 V, 2 V und 3 V (s. o.) ist davon auszugehen, dass eine Schädigung von Lebensstätten vermieden werden kann. Anlage- und betriebsbedingte Störungen des Gelbspötters, die über die oben beschriebene Abnahme der Eignung als Habitat in Straßennähe hinausgehen, sind nicht zu befürchten. Der Gelbspötter kann bei Störungen durch das Bauvorhaben innerhalb seines Reviers ausweichen. Im direkten Umfeld sind ausreichend geeignete Bestände vorhanden, die derzeit nicht von anderen Brutpaaren der Art besetzt sind. Der Gelbspötter zählt zu den nicht besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten. Die ausbaubedingte Verbreiterung der Bundesstraße führt lediglich zu einer geringen Zunahme des Verkehrsaufkommens, so dass eine signifikante Erhöhung des von vornherein bestehenden Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann. Eine baubedingte Zerstörung von Gelegen kann durch die als Vermeidungsmaßnahme 2 V festgesetzte Einschränkung der Rodungs-, Gehölzfäll- bzw. Gehölzschnittzeiten auf den

Zeitraum Oktober bis Februar vermieden werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1 V bis 3 V kann daher die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Kiebitz

Die Brutplätze des Kiebitzes liegen in offenen, meist flachen und baumarmen Landschaften. Am Brutplatz darf die Vegetationshöhe zu Beginn der Brutzeit nicht zu hoch sein, toleriert werden etwa 10 cm. Während der Kiebitz zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch fast ausschließlich in Feuchtwiesen brütete, findet sich heute der Großteil der Gelege auf Äckern. Wiesen werden nur dann besiedelt, wenn sie extensiv bewirtschaftet werden und noch Feuchtstellen aufweisen. Kiebitze brüten oft in Kolonien und verteidigen nur die Umgebung der Nester gegen Artgenossen. Im Untersuchungsgebiet wurde der Kiebitz als Brutvogel in dem Abschnitt nordöstlich des Waldgebietes „Bannholz“ sowie in der nordwestlich von Jengen gelegenen Kiesgrube mit angrenzenden Wiesen nachgewiesen (RS 2017/18). Durch die Artenschutzkartierung von 2017 ist ein weiterer Nachweis aus dem Jahr 2008 in der Feldflur westlich von Ketterschwang bekannt. Dieser wird jedoch aufgrund des Vorliegens aktueller Kartiererergebnisse im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung 2017/18 vernachlässigt. Die Brutpaare wurden in offener Feldflur nachgewiesen, welche als bevorzugtes Habitat des Kiebitzes bekannt sind. Da durch die Kartierung nur vereinzelte Nachweise erbracht wurden, lässt sich der Zustand der lokalen Population nicht bewerten und wird deshalb im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorsorglich mit schlecht bewertet, da der Kiebitz in Bayern eine stark gefährdete Art ist.

Durch den Ausbau der B 12 kommt es zu einer vorübergehenden oder dauerhaften Habitatveränderung unmittelbar entlang der Ausbaustrecke. Da der Kiebitz jedoch stark befahrene Straßen ohnehin meidet, werden diese Bereiche derzeit nicht als Brutplatz genutzt. Eines der im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung 2018 nachgewiesenen Brutpaare (Paar „Bannholz“) wurde in deutlicher Distanz (ca. 500 m) zum Bauvorhaben nachgewiesen. Es kann davon ausgegangen werden, dass es durch das Bauvorhaben zu keiner Beeinträchtigung von dessen Lebensstätte kommt. Das Brutpaar in den Wiesen bei der Kiesgrube nordwestlich von Jengen befindet sich näher an der Straße (ca. 160 m Entfernung). Auch hier ist keine direkte Schädigung der Lebensstätte zu befürchten.

Da der Kiebitz jedoch auf Verkehrslärm empfindlich reagiert (steigendes Risiko, gerissen zu werden sowie gestörte Kommunikation mit Artgenossen) und auf Kullissenwirkungen und Bewegungsreize empfindlich reagiert, meidet der Kiebitz

straßennahe Bereiche. Die Effektdistanz liegt dabei zwischen 200 m und 400 m. Für das Brutpaar im Bereich der Wiesen nahe der Kiesgrube, dass sich in ca. 160 m Entfernung zur Straße befand bedeutet dies, dass sich die Habitateignung durch die Verkehrssteigerung auf der B 12 (s. o.) nach dem BMVBS Leitfaden 2010 um einen Wert von 30 % gegenüber derzeit 25 % vermindert. Diese geringfügige Verschlechterung der Habitateignung im Bereich des aktuell festgestellten Brutreviers ist jedoch nicht relevant, da aufgrund der geringen Siedlungsdichte eine Neuorientierung innerhalb der Feldflur angenommen werden kann. Da es sich um ein einzelnes Paar handelte, werden andere Brutpaare dadurch nicht gestört. Auch ohne Vermeidungsmaßnahmen ist daher davon auszugehen, dass keine Lebensstätten des Kiebitzes geschädigt werden.

Anlage- und betriebsbedingte Störungen des Kiebitzes, die über die geringfügige Abnahme der Habitateignung von straßennahen Flächen hinausgehen, werden durch das Vorhaben nicht hervorgerufen. Die nachgewiesenen Kiebitze befinden sich in ausreichender Distanz zum Baufeld. Der Kiebitz zählt nach dem BMVBS Leitfaden 2010 nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Arten. Die baubedingte Verbreiterung der bestehenden Bundesstraße führt lediglich zu einer geringen Zunahme am Verkehrsaufkommen, sodass eine signifikante Erhöhung des von vornherein bestehenden Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann. Eine baubedingte Zerstörung von Gelegen ist nicht zu erwarten, da Nester in unmittelbarer Straßennähe auszuschließen sind. Die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch das planfestgestellte Vorhaben für den Kiebitz ist daher ausgeschlossen.

Pirol

Der Pirol besiedelt bevorzugt feuchte und lichte Waldgebiete und kommt damit vor allem in Flussniederungen vor. Er ist Freibrüter. Als Nistplatz werden hohe Laubbäume in Au- und Bruchwäldern, Feldgehölzen, Alleen, Parkanlagen und ähnlichen Standorten genutzt. Im Untersuchungsgebiet wurde der Pirol im Rahmen der Begehungen in den Jahren 2017 und 2018 einmal als Brutvogel in einem nahe der Bundesstraße B 12 gelegenen Waldfragment nördlich von Untergermaringen nachgewiesen. Da durch die Kartierung nur ein Nachweis erbracht wurde, ist zu vermuten, dass es sich um ein isoliertes Brutpaar handelt. Der Zustand der lokalen Population ließ sich damit im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung nicht ausreichend bewerten und wurde deshalb mit schlecht bewertet, da der Pirol in Bayern eine Art der Vorwarnliste ist. Der Pirol wurde in ca. 80 m Entfernung

nordwestlich der Bundesstraße im südlichen Bereich der Ausbaustrecke nachgewiesen. Da der Pirol auf Verkehrslärm empfindlich reagiert, wird die Qualität des Lebensraumes durch den schon vorhandenen und durch den Ausbau geringfügig verstärkten Verkehrslärm beeinträchtigt. Das Ausbauvorhaben bedingt eine Abnahme der Habitatsignung. Die Habitatsignung im Umfeld der Trasse steigt sich um 20 % (bisher 40 %, künftig 60 %). Da der Pirol große Reviere beansprucht, kann davon ausgegangen werden, dass sich das betroffene Brutpaar bei einer Störung innerhalb eines Reviers neu orientieren kann und somit durch das Vorhaben keine Aufgabe des Reviers zu erwarten ist. Lebensstätten des Piroles werden damit nicht geschädigt.

Auch anlage- und betriebsbedingte Störungen des Piroles, die über die Störung des Habitats hinausgehen, ergeben sich bei der Verwirklichung des geplanten Vorhabens nicht, da der Pirol ein großes Revier benötigt und sich dort bei bau- und anlagebedingten Störungen neu orientieren kann.

Der Pirol zählt nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten. Die durch den Ausbau bedingte Verbreiterung der bestehenden Bundesstraße führt lediglich zu einer geringen Zunahme im Verkehrsaufkommen, so dass eine Signifikante Erhöhung des schon im jetzigen Ausbaustand der B 12 bestehenden Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann. Eine baubedingte Störung oder Zerstörung von Gelegen ist nicht zu erwarten, da eine Nestanlage des Piroles in unmittelbarer Straßennähe wegen dessen Lärmempfindlichkeit auszuschließen ist. Auch ohne Vermeidungsmaßnahmen ist daher auszuschließen, dass für den Pirol Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden.

Schleiereule

Die Schleiereule ist ein Brutvogel des Tieflandes. Sie kommt in offenen, abwechslungsreichen Kulturlandschaften (oft auch an Siedlungsrändern) vor. Ihre Brutplätze findet sie in und an menschlichen Bauwerken wie z. B. Kirchtürmen und Scheunen. Auch Nistkästen werden angenommen. Als Jagdhabitat nutzt sie offene Landschaften am Rande von Siedlungen oder entlang von Straßen und Wegen sowie sonstige Teile der offenen Landschaft. Hierbei hängt die Wahl des Jagdhabitats in erster Linie von einem hohen und vor allem leicht erreichbaren Angebot an Kleinsäugetern ab, die sie als Beutetiere bevorzugt. Am Ostrand des Untersuchungsgebiets an einer Scheune östlich von Lindenberg wurden unter zwei Nistkästen Gewölle gefunden, sodass eine Anwesenheit der Art im Gebiet anzunehmen ist. Allerdings konnte auf Basis dieser Annahme im Rahmen der ar-

tenschutzrechtlichen Prüfung keine ausreichende Bewertung bezüglich des Zustandes der lokalen Population getroffen werden. Der Erhaltungszustand wird daher im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung als ungünstig/unzureichend eingestuft. Dies entspricht dem Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biografischen Region Bayerns.

Die Nistkästen an der Scheune östlich von Lindenberg bieten eine potentielle Brutstätte. Diese befindet sich in einer Distanz von ca. 170 m zur B 12. Durch das Vorhaben wird diese Lebensstätte nicht baulich beeinträchtigt. Da die Effektdistanz bei der Schleiereule bei 100 m liegt, ist nicht damit zu rechnen, dass durch das planfestgestellte Vorhaben Lebensstätten der Schleiereule geschädigt werden. Auch anlage- und betriebsbedingte Störungen der Schleiereule sind ausgeschlossen.

Schleiereulen sind im Allgemeinen durch ihr Flugverhalten bei der Nahrungssuche (niedrige Gleitflüge über Offenland) einem hohen Kollisionsrisiko ausgesetzt. Insbesondere in den Wintermonaten, wenn sie gezielt die eis- bzw. schneefreien straßenbegleitenden Grünstreifen zur Nahrungssuche anfliegen. Aufgrund der geringen Entfernung eines potentiellen Brutplatzes zur B 12 und der artspezifisch hohen Gefährdung der Schleiereule, mit Fahrzeugen zu kollidieren, wird die Erhöhung des Kollisionsrisikos durch den geplanten Ausbau und die damit verbundene - wenn auch geringe - zusätzliche Verkehrsmenge im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung als kritisch angesehen.

Folgende Merkmale des Vorhabens wurden im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung als risikomindernd angesehen:

- Die neu geplanten Seitenstreifen stellen eine für Schleiereulen wenig attraktive, gefährdungsarme Pufferzone dar, die bei Parallelflügen während der Nahrungssuche das Risiko von Kollisionen vermindert.
- Durch den mit Gehölzen dicht bepflanzten Lärmschutzwall auf der Westseite der Bundesstraße auf Höhe von Weinhausen verliert diese Straßenseite im Winter ihre Attraktivität als Nahrungshabitat (keine schneefreie Offenfläche für die Jagd nach Mäusen). Niedrige Querungen der B 12 während der winterlichen Jagd werden daher voraussichtlich seltener stattfinden als bisher.
- Während der Brut- und Aufzuchtzeiten fungiert der geplante bepflanzte Lärmschutzwall als Überflughilfe und trägt dazu bei, dass bei häufigeren Querungen bei der Nahrungssuche die Kollisionsgefahr vermindert wird.

Um Kollisionen von jagenden Exemplaren im Bereich der B 12 zu vermeiden wurden als Schutzmaßnahme 6V folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der Lärmschutzwall auf der Westseite der B 12 und der Erdwall auf der Ostseite der B 12 werden besonders auf den straßenseitigen Böschungen mit Gehölzen bepflanzt (vergleiche auch die Gestaltungsmaßnahme 15.1 G). Alternativ hierzu wird im direkt an die Straße angrenzenden Streifen eine hochwüchsige Staudenflur entwickelt, die auch während des Winters belassen wird (keine Mahd im Herbst).
- Die Lärmschutzwälle und der Erdwall werden als Überflughilfe für die Schleiereule gestaltet. Die im Bereich der Brückenbauwerke vorgesehenen Irritations-schutzwände für Fledermäuse (siehe Maßnahme 5.2 V) erweitern die Überflug-hilfe weiter nach Süden.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme 6 V kann die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Schleiereule ausgeschlossen werden.

7.3.4 Arten, die ausschließlich national geschützt sind

Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1 T) vorgesehenen Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen nach § 15 Abs. 1 BNatSchG kann auch eine Beeinträchtigung von national geschützten Arten, die im Untersuchungsraum leben, ausgeschlossen 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 Satz 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. Das Projekt bedingt eine Nettoneuversiegelung von ca. 18,03 ha (18,89 ha Neuversiegelung abzüglich 0,86 ha Entsiegelung) sowie Aufschüttungen ohne Versiegelung mit einer Größe von insgesamt 13,67 ha. Landwirtschaftlich genutzte Flächen in einem Umfang von 16,87 ha werden dauerhaft beansprucht. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1 T und 10.2 T) 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 Lindenberg und Jengen denkbar. Wie bereits oben unter C. III. 5.1 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 stark 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. Wegen der betriebsbezogenen Prüfung der Einwände für die übrigen Betroffenen verweisen wir auf die Prüfung der individuellen Einwendungen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Prüfung ergeben hat, dass der Betrieb durch das Vorhaben weniger als 5 % der in seinem Eigentum befindlichen und langfristig gepachteten Betriebsflächen verliert, nachdem durch die Tektur der Umfang der für das Vorhaben beanspruchten Flächen reduziert wurde. Bei Verlusten von weniger als 5 % der Fläche ist nach der Rechtsprechung (vgl. BayVGH, Urtr. v. 10. November 1998, Az. 8 A 96. 40115) nicht davon auszugehen, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb durch die Flächenverluste in seiner Existenz gefährdet ist. Die hierfür erforderliche überschlägige Prüfung kann von der Plan-

feststellungsbehörde ohne Einschaltung eines Sachverständigen selbst durchgeführt werden (BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, Az. 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295 ff., BayVGh, Urt. v. 24.05.2005, 8 N 04.3217, VGHE 58, 155 ff.). Die vom Inhaber des landwirtschaftlichen Betriebs erhobenen Einwände führen nicht dazu, dass die Flächen des Betriebes nicht in Anspruch genommen werden können. Dies betrifft sowohl die im Eigentum des Betriebsinhabers stehenden Flächen als auch die gepachteten. Der Belang der Landwirtschaft muss hier hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurücktreten. 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 „Bannholzes“ Wald in einem Flächenumfang von 0,883 ha dauerhaft und 0,564 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Davon sind 0,278 ha, die im Bereich des „Bannholzes“ liegen, Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum. Die 0,564 ha, die vorübergehend für den Baubetrieb in Anspruch genommen werden, werden wieder aufgeforstet, wenn die Baumaßnahme abgeschlossen ist. Die Erteilung einer Rodungserlaubnis ist gem. Art. 9 Abs. 8 Satz BayWaldG entbehrlich, da der Ausbau der B 12 mit Planfeststellungsbeschluss genehmigt wird. Die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis gem. Art. 9 Abs. 8 Satz 2, 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG 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 B 12 als leistungsfähiger Verkehrsachse und das Interesse an der Erhaltung der ohnehin durch den Straßenverkehr schon erheblich vorbelasteten straßennahen 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 B 12, 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. Als Ausgleich für den durch das Vorhaben bedingten Verlust von 0,883 ha werden durch die Maßnahmen 10W, 12E und 13E Waldflächen von insgesamt 0,97 ha und damit 0,087 ha mehr wieder aufgeforstet, als durch das Vorhaben verloren gehen. Eine detaillierte Auflistung ist der Waldflächenbilanz in Kapitel 7 der Unterlage 19.1.1 T (ab S. 47) zu entnehmen. Neben der dauerhaften Rodung von Waldflächen durch „Versiegelung“ und „Überbauung“ werden im Bereich der geplanten Arbeitsstreifen auch Waldflächen mit einer Größe von 0,564 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Diese Waldbestände werden in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern in gleicher Art und Güte wiederhergestellt. 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. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat in seiner Stellungnahme vom 06.08.2020 geltend gemacht, dass im Zuge der Ausgleichsmaßnahme 14 E 50 % der vorhandenen Bestückung entfernt werden sollen und als artenreiches Extensivgrünland bzw. als artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen genutzt werden sollen. Dies entspreche einer Rodung mit einem Umfang von 1,5 ha, die ausgeglichen werden müsse. Das trifft so nicht zu. Der überwiegende Teil der Fläche, der bisher mit Wald bestanden ist, bleibt erhalten. Hier wird lediglich ausgelichtet und Mischwald nachgepflanzt. Dies erfüllt schon tatbestandlich nicht den Rodungstatbestand des Art. 9 Abs. 2 BayWaldG,

da der Wald als solcher erhalten bleibt. Soweit die Ausgleichsmaßnahme in den Plänen in nicht quantifiziertem Umfang eine Umwandlung in Grünland vorsieht, ist im erforderlichen Umfang Wald nachzupflanzen. Da den Unterlagen nicht zu entnehmen ist, in welchem Flächenumfang dies der Fall ist, ist dies, wie in der Stellungnahme des Vorhabensträgers vorgetragen und zugesagt, in Abstimmung mit der Forstverwaltung in einem gesonderten Genehmigungsverfahren bei Anlage der Ausgleichsfläche im Zuge der Ausführungsplanung zu klären.

8.3 Jagd und Fischerei

Die Baumaßnahme ist auch mit den öffentlichen Belangen der Jagd vereinbar. Der Ausbau der B 12 verkleinert die für die Jagdausübung nutzbaren Flächen. Da durch den Ausbau der B 12 nur durch die bestehende B 12 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 Wildschutzaunes vorgesehen. Damit können entstehende, geringfügige Neubeeinträchtigungen kompensiert werden. Belange der Fischerei sind von dem Vorhaben im Bereich der Querung von Gennach und Stettbach allenfalls geringfügig berührt. Sie wurden durch die unter A. IV. 3. und A. VII. 2. aufgenommenen Auflagen zur Verhinderung von Beeinträchtigungen berücksichtigt.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

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

Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalschutz vom 12.08.2020 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 des Landesamtes für Denkmalschutz nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG 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 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, 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 1-11, 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 Berücksichtigung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen 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 einer Umplanung durch das Staatliche Bauamt Kempten nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt. Das Ergebnis der Einzelprüfung ist im Zusammenhang mit der Behandlung der betreffenden Einwendung 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. Landratsamt Ostallgäu

Das Landratsamt Ostallgäu hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass im Bereich der Zu- und Abfahrt Jengen der Bebauungsplan „Urbansfeld“ der Gemeinde Jengen östlich der B 12 bis unmittelbar an die derzeitige Trasse heranreicht. Dies wurde vom Staatlichen Bauamt Kempten im Rahmen der Abstimmung der Planung berücksichtigt. Die Hinweise des Landratsamtes zu den Wasserschutzgebieten im Bereich der Planung sowie die Auflagenvorschläge, zu den Arbeiten im Bereich der Brücken und der Bauwasserhaltung sowie zur Lagerung und Entsorgung von wassergefährdenden Stoffe wurden bereits oben unter C. III. 6.1.3 behandelt beziehungsweise als Auflagen in den Beschluss übernommen. Die Untere Immissionsschutzbehörde hat darauf hingewiesen, dass Betriebsbereiche von Störfallbetrieben im Bereich der Trasse nicht betroffen sind. Das wurde bei der Planung berücksichtigt. Die Hinweise der Unteren Bodenschutzbehörde wurden oben unter C III. 6.5 behandelt. Der Kreisheimatpfleger beim Landratsamt Ostallgäu hat darauf hingewiesen, dass der Beschluss den Umgang mit bisher noch unbekanntem Bodendenkmälern regeln müsse, da nicht ausgeschlossen werden könne, dass im Zuge der Baumaßnahmen weitere, bisher nicht bekannte Bodendenkmäler aufgefunden werden. Dies wurde oben unter C. III. 9.1 behandelt.

Das Landratsamt Ostallgäu ist mit der beantragten Widmung der Kreisstraßen in den Kreuzungsbereichen zur B 12 einverstanden. Auch hinsichtlich der Trassierung der betroffenen Kreisstraßen besteht Einverständnis. Das Landratsamt Ostallgäu fordert, die geplanten Ausbauquerschnitte der Kreisstraßenunterführungen in den Brückenbereichen schon jetzt entsprechend der zukünftigen nach RAL zu verwendenden Straßenquerschnitte für Kreisstraßen auszulegen und damit die gültigen Regelwerke einzuhalten. Dies betreffe die Bauwerke 44-2 und 48-1. Hier sei ein kompletter Neubau der Bauwerke für eine zukünftige Fahrbahnbreite von 7,0 m erforderlich. Dies sei mit den derzeit geplanten lichten Weiten von 9,0 m und 10 m nicht zu erreichen. Es sei zu begrüßen, dass die lichte Höhe des Bauwerks 44/2 auf mindestens 4,50 m erhöht werde. Wie dies im Bestand umgesetzt werden könne, sei aus der Planung nicht ersichtlich. Die erforderliche Ausstattung des Bauwerks 44-2 mit einem Fahrzeugrückhaltesystem sei gemäß des Erläuterungsberichtes nicht vorgesehen. Dies sei richtlinienkonform zu ändern. Für den im Bereich des Bauwerks 48-1 einmündenden Wirtschaftsweg seien die erforderlichen Sichtweiten zu überprüfen. Diese seien mit der aktuellen Planung nach Einschätzung des Landratsamtes Ostallgäu aufgrund der angrenzenden Kuppe und der

Nähe zum Bauwerk nicht eingehalten. Die Entwässerungsmulden in den Einschnitten seien zu gestalten, dass auf die vorgesehenen überströmten Schwellen verzichtet werden könne. Eine andere technische Lösung biete hier einen erleichterten Unterhalt.

Das Staatliche Bauamt hat bestätigt, dass die Sichtweiten des im Bereich des Bauwerks 48-1 einmündenden Wirtschaftsweges überprüft und ausreichend seien. Die lichte Höhe im Bereich des Bauwerks 44-2 betrage bereits im Bestand 4,51 m. Diese Höhe werde beibehalten. Es hat zugesagt, die im Bereich der Kreisstraßen vorgesehenen Versickermulden entsprechend der Forderung des Landratsamtes Ostallgäu ohne überströmte Schwellen auszubilden. Hinsichtlich der Schutzeinrichtungen im Bereich der Bauwerke 44-2 und 48-1 hat das Staatliche Bauamt zugesagt, diese entsprechend der Vorgaben der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug Rückhaltesysteme“ (RPS) auszubilden.

Im Bereich des Bauwerks 44-2 sei vorgesehen, die Widerlager- bzw. Flügelwände mit „hinten liegenden“ Schutzplanken gegen Anprall zu sichern. Auf der Nordseite des Bauwerks münde in einem Abstand von ca. 50 m ein parallel zur B 12 verlaufende Feldweg in die Kreisstraße ein. Damit sei es voraussichtlich nicht möglich, die regelkonforme Mindestlänge gegen ein Hinterfahren einzuhalten. Ob in diesem Bereich ein weiteres „vorgeseztes“ Schutzplankenband im Zuge der Kreisstraße errichtet werde, müsse im Zuge der Ausführungsplanung geklärt werden.

Das Bauwerk zur Unterführung der Kreisstraße OAL 17 (Bauwerk 48-1) werde komplett neu errichtet. Hier sei vorgesehen, die Widerlager- bzw. Flügelwände mit „hinten liegenden“ Schutzplanken gegen Anprall zu sichern. Nachdem auf der Westseite des Bauwerks zwei parallel zur B 12 verlaufende Feldwege in die Kreisstraße einmünden, und somit keine ausreichende Sicherheit gegen das Hinterfahren der Schutzplanken erzielt werden könne, sei an dieser Stelle vorgesehen, den Schutz mithilfe von Anpralldämpfern sicherzustellen. Da die geplante Ausführung Richtlinienkonform ist, konnte sie wie beantragt planfestgestellt werden.

Soweit der Landkreis Ostallgäu gefordert hat, die lichten Weiten der Bauwerke 44-2 und 48-1 zu erhöhen, ist diese Forderung zurückzuweisen. Konkrete Ausbauabsichten wurden nicht vorgetragen, die lichte Weite ist ausreichend, um die im Bestand vorhandene Straße zu trassieren. Eine Aufweitung alleine im Brückenbereich ist daher unter straßenbautechnischen Gesichtspunkten im derzeitigen Ausbauzustand nicht erforderlich. Zukünftige, noch nicht konkretisierte Ausbauplanungen konnten im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 12 noch nicht berücksichtigt werden.

2. Landratsamt Unterallgäu

Das Landratsamt Unterallgäu hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass sich das Grundstück Fl. Nr. 316 Gemarkung Egelhofen, das für die Ausgleichsmaßnahme 13 E vorgesehen ist, sich noch nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindet. Das Staatliche Bauamt Kempten hat das Grundstück mittlerweile erworben. Im Maßnahmenblatt für die Maßnahme 13 E sei fälschlicherweise mit Extensivgrünland statt der korrekten Bezeichnung Aushagerung der bestehenden intensiv genutzten Wiese bezeichnet worden. Die bauausführenden Firmen seien für den Fall von Bodenfunden auf die gesetzliche Meldepflicht von Bodenfunden gemäß Art. 8 BayDSchG hinzuweisen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat dies zugesagt. Hinsichtlich der Denkmalfunde wird zudem durch die Ausführungen unter C III. 9.1 verwiesen.

3. Stadt Buchloe

Die **Stadt Buchloe** hat mit Schreiben vom 17.08.2020 im Verfahren Stellung genommen. Sie wendet sich ebenso wie die Gemeinden **Jengen** und **Untergemaringen** insbesondere gegen den vorgesehenen Ausbauquerschnitt der B 12 und fordert statt des vorgesehenen Querschnitts RQ 28 einen Ausbau mit einem Querschnitt RQ 21 sowie eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf der B 12 auf 100 km/h zumindest während der Nachtzeit. Die vorgesehene Planung mit dem Querschnitt RQ 28 sei überdimensioniert. Da der kleinere Ausbauquerschnitt bei der Planung nicht in Betracht gezogen worden sei, fehle die erforderliche Variantenprüfung, die Planung weise einen grundsätzlichen Mangel auf. Ihr fehle angesichts des auf der B 12 laufenden Verkehrs die Planrechtfertigung. Der Prognosezeitraum 2030 sei zu kurz bemessen. Insbesondere die Verkehrsentwicklung in den Jahren 1985 bis 2015 zeige, dass die Verkehrszunahme über einen längeren Zeitraum zu betrachten sei. Der DTV auf der B 12 sei zwischen 1985 und 2015 von 8.503 Kfz/24h auf 18.425 Kfz/24h und mithin um 217 % gewachsen. Die im Gutachten angesetzte Verkehrszunahme sei daher anzuzweifeln. Hier sei mindestens auf das Jahr 2040 abzustellen. Diese Punkte wurden bereits oben unter C. II. 2.1, C. III. 3.3.2 und C. III. 5.1.2.3 behandelt.

Die Annahmen im Verkehrsgutachten zu den Verkehrsverlagerungen von der A 96/A7 auf die B 12 seien anzuzweifeln. Auch die geschätzten Verkehrszahlen zu den Verkehrssteigerungen durch Ziel- und Quellverkehr aus künftigen Baugebieten seien nicht nachvollziehbar. Der Mittelwert von 300 Kfz/24h pro Hektar Bruttogewerbefläche sei auf 500 Kfz/24h zu erhöhen. Dies resultiere daraus, dass im Untersuchungsraum „klassische Gewerbegebiete“ mit hoher Kleinteiligkeit, gutem

Branchenmix und einer eher schlechten ÖPNV-Anbindung vorherrschen und auch die Einzelhandelsnutzung innerhalb der Gebiete eine große Rolle spielen.

Schon heute würden viele Verkehrsteilnehmer aus Richtung Kaufbeuren über Lindenberg nach Buchloe fahren. Wenn bei steigendem Verkehrsaufkommen mehr Verkehrsteilnehmer durch Lindenberg fahren, könne dies zu Mehrbelastungen für die Anwohner entlang der Ortsdurchfahrt Lindenberg führen. Daher sei die Beschilderung so anzupassen, dass an der Anschlussstelle Jengen der Verkehr nicht über Lindenberg nach Buchloe abgeleitet wird. Der Verkehr mit dem Ziel „Buchloe“ sei über die Bundesstraße B 12 in Richtung A 96 zu leiten. An der Anschlussstelle der A 96 sei dann der Verkehr nach Buchloe über die Anschlussstelle Buchloe Ost (Richtung Landsberg) zu führen und der Verkehr mit dem Ziel „Buchloe Gewerbegebiet West“ über die Anschlussstelle Buchloe West (Richtung Memmingen).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Gutachter hat im Vorfeld die siedlungsstrukturellen Entwicklungen in den angrenzenden und weiter entfernten Kommunen im zu untersuchenden Verkehrsraum mit diesen und den zuständigen Landratsämtern abgestimmt und damit das Landesverkehrsmodell 2030 verfeinert, das Grundlage des Verkehrsgutachten ist. Im Rahmen der Abstimmung wurden sämtliche zum heutigen Zeitpunkt in diesem Raum bis 2030 bekannten und zu erwartenden Planungen (Gewerbeflächen Wohngebiete und ähnliches) berücksichtigt. Damit haben die Annahmen im Verkehrsgutachten zu den Verkehrszahlen auf der B 12 eine gesicherte und belastbare Grundlage. Die zukünftig zu erwartende Verkehrsstärke auf der B 12 resultiert aus siedlungsstrukturellen Entwicklungen, der Entwicklung der Mobilität der Straßennutzer und den infrastrukturellen Entwicklungen in dem Raum, in dem sich die B 12 befindet. Die siedlungsstrukturellen Entwicklungen im Untersuchungsraum (es handelt sich dabei um die Anrainerkommunen beidseits der B12) sind aufgrund dieser Erhebung bekannt. Die außerhalb des Untersuchungsraumes zu erwartenden, siedlungsstrukturellen Entwicklungen und auch die zu erwartenden Mobilitätsentwicklungen wurden in das Landesverkehrsmodell Bayern 2030 integriert.

Alle geplanten und fest vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen sind ebenfalls in der Prognose enthalten. Damit stellt das der Berechnung der Verkehrszahlen zu Grunde liegende Verkehrsmodell eine belastbare Grundlage für das Planfeststellungsverfahren dar. Die geringere Verkehrsverlagerung von der A 96/A7 auf die B 12 wurde vom Gutachter ordnungsgemäß ermittelt. Die Annahmen sind nachvollziehbar und valide. Nach Ansicht des Gutachters resultiert die auf der Straße zu erwartende Verkehrszunahme von 18.425 Kfz/24h auf 22.100 Kfz/24h einerseits aus einer Zunahme des Quell- und Zielverkehrs (Fahrten mit Quelle und Ziel in

den Anrainerkommunen beiderseits der B 12) und andererseits aus Verlagerungen von parallelen Strecken auf die B 12 (z. B. aus Marktoberdorf). Zudem sind aufgrund der Reisezeitvorteile und der besseren Überholmöglichkeiten geringe Zunahmen des Durchgangsverkehrs (durchgehende Fahrten zwischen A7 und A 96) zu erwarten. Der Gutachter hat den Anteil des Durchgangsverkehrs, der sich nach dem Ausbau der B 12 von der A 7/96 auf die B 12 verlagert mit etwa 1.050 Kfz/24h ermittelt.

Dass diese Zunahmen so gering ausfallen liegt daran, dass sich gleichzeitig zur Kapazitätserweiterung durch den vierstreifigen Ausbau auch die Kfz-Verkehrsstärke erhöht. Die neu gewonnenen Kapazitäten werden demnach vor allem durch den Quell- und Zielverkehr aufgefüllt. Das Staatliche Bauamt Kempten hat nachvollziehbar ausgeführt, dass sich für Durchgangsverkehrsfahrten zwischen der A7 und der A 96 gegenüber der alternativen Route über das Autobahnkreuz Memmingen keine Reisezeitvorteile ergeben. Heute benötigt ein Lkw bei der Fahrtroute über die A96/A7 etwa 60 Minuten. Über die B 12 benötigt er mit ca. 54 Minuten etwa 6 Minuten weniger. Das bedingt, dass Fahrten des Durchgangsverkehrs bereits heute die B 12 nutzen und dass der Ausbau der B 12 damit nicht zu einer über die vom Gutachter ermittelte hinausgehende Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die B 12 führt. Das Gutachten berücksichtigt über das Landesverkehrsmodell grundsätzlich sämtliche geplanten und fest vorgesehenen Schieneninfrastrukturmaßnahmen.

Die Verkehrssteigerungen aus den Baugebieten wurden nach dem Verfahren nach Bosserhoff bzw. den dazu ergangenen Hinweisen des FGSV angesetzt. Durch diese sind Kenndaten zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Gewerbegebiete vorgegeben. Die Bandbreite der Kenndaten beläuft sich dabei auf zwischen 100 Kfz/24h und 500 Kfz/24h je Hektar Bruttofläche für Gewerbe. Der untere Grenzwert bezieht sich auf extensive Nutzungen mit vorwiegend Logistik und Lager. Der obere Eckwert bezieht sich auf publikumsintensive Gewerbegebiete mit hohem Branchenmix. Im Rahmen der Abstimmung mit den beteiligten Planungsträgern hat sich nach Aussage des Gutachters ergeben, dass sowohl extensive Nutzungen als auch verdichtete Nutzungen zu erwarten sind. Daher ist im Verkehrsgutachten nachvollziehbar ein Mittelwert von 300 Kfz/24 h zugrunde gelegt worden.

Zusätzlich hat der Gutachter diese Annahme dadurch statistisch verifiziert, dass er die Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens zur Konversion des ehemaligen Fliegerhorstareals in Kaufbeuren bzw. Ruderatshofen berücksichtigt hat. Dort sind aufgrund konkret vorgesehener Nutzungen für die beabsichtigten Gewerbegebiete

die zu erwartenden Kfz-Fahrten ermittelt worden. Die sich dort ergebende Kennzahl beläuft sich auf etwa 80 Kfz/24h je Hektar. Der vom Gutachten zur B 12 gewählte Ansatz von 300 Kfz/24h stellt somit eine in einem ordnungsgemäßen Verfahren auf nachvollziehbarer Grundlage ermittelte Annahme dar.

Die Beschilderung im Bereich der Anschlussstelle Jengen konnte nicht wie beantragt geändert werden. Sie ist nicht Inhalt des Planfeststellungsverfahrens und vom Staatlichen Bauamt Kempten außerhalb desselben entsprechend der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Autobahnen zu veranlassen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat jedoch zugesagt, die Verwaltungsgemeinschaft Jengen bei der Erstellung des Beschilderungskonzepts anzuhören.

Die Stadt **Buchloe** und die Gemeinden **Germaringen** und **Jengen** machen geltend, die immissionsschutztechnische Untersuchung weise Mängel auf, weil die Verkehrsentwicklung bis 2040 nicht ausreichend berücksichtigt sei. Darüber hinaus sei sie mit einem veralteten Berechnungsverfahren erstellt worden. Statt des Rechenverfahrens der RLS-90 sei im Verfahren die bereits am 31.10.2019 bekannt gemachte Nachfolgeregelung der RLS-19 anzuwenden. Die Anwendung der noch gültigen RSL 90 lasse befürchten, dass ausgerechnet im Planungsabschnitt 6, der auf der ganzen Strecke die größten Lärmbetroffenheiten aufweise, geringere Maßnahmen zum Schallschutz getroffen werden, als in Bereichen, bei denen die Planfeststellung zu einem späteren Zeitpunkt eingeleitet werde und damit zwingend die RLS-19 anzuwenden sei.

Dabei sei zu berücksichtigen, dass für die Anordnung nachträglicher Maßnahmen im Sinne von Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG grundsätzlich das ursprüngliche Berechnungsverfahren zur Anwendung komme. Damit würden die Betroffenen im Planungsabschnitt doppelt schlechter gestellt. Sowohl bei der erstmaligen Herstellung des Lärmschutzes als auch dann, wenn dieser auf Grundlage einer wesentlich anderen Entwicklung (fehlgeschlagene Prognose) abzuändern sei, sei auf das Berechnungsverfahren der RLS-90 abzustellen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. III. 5.1 verwiesen. Das Berechnungsverfahren ist durch die 16. BImSchV und die darin enthaltenen Übergangsregelungen vorgegeben. Durch die Zusage des Staatlichen Bauamtes Kempten, den Lärmschutz freiwillig entsprechend der RLS-19 zu berechnen und zu dimensionieren, dürfte sich der Einwand aber in der Sache überwiegend erledigt haben. Nur bei einer fehlgeschlagenen Prognose wird es bei einer Berechnung nach den RLS-90 verbleiben. Die durch den Gesetzgeber vorgegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen sehen dies aber so vor (siehe dazu oben C. III. 5.1).

Die Stadt Buchloe wendet weiter ein, dass im Bereich Lindenberg an der Säulingstraße, dem Fischerweg und der Siechenbachstraße einige Bauplätze nicht als Immissionsorte berücksichtigt worden seien. Diese seien nachzutragen. Damit erhöhe sich die Anzahl der zu lösenden Schutzfälle. Das Staatliche Bauamt Kempten hat die Immissionsbelastung im Bereich der Bauplätze nachberechnet. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden dort nicht erreicht.

Um die Lärmbelastung im Bereich der Bebauung im Einwirkungsbereich des Vorhabens so gering wie möglich zu halten, sei eine akustisch wirksame Fahrbahnmarkierung vorzusehen. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, beim Einbau von Agglomeratmarkierungen den in den technischen Richtlinien für den Einsatz von Agglomeratmarkierungen (Merkblatt für Agglomeratmarkierungen, Kapitel 11.3 Tabelle 1; FGSV, Ausgabe 2020) empfohlenen Mindestabstand zu bebauten Gebieten einzuhalten.

In den Planfeststellungsunterlagen sei keine Aussage zum konkreten Fahrbahnbelag enthalten, sondern nur, dass ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von DStrO von - 2dB (A) vorgesehen sei. Das staatliche Bauamt Kempten solle klarstellen, welcher Belag verwendet werde. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Staatliche Bauamt hat zu Recht darauf hingewiesen, dass alle als lärmindernd anerkannten Straßenbeläge den geforderten Korrekturwert DStrO von - 2dB (A) aufweisen. Die Festlegung auf einen bestimmten Belag kann daher nicht gefordert werden. Durch die Auflage A VI. 1. ist jedoch sichergestellt, dass der eingesetzte Belag entsprechend der Zusage des Bauamtes aus dem Erörterungstermin die geforderten Eigenschaften aufweist.

Bei den vorgesehenen Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz spiele der Standort der Maßnahme eine entscheidende Rolle. Je näher deren maximale Höhe an der Fahrbahn liege, desto wirksamer seien sie. In den Unterlagen fehle eine Vergleichs- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zwischen der gewählten Variante Schallschutzwall und möglichen anderen Varianten z. B. emissionsnahen Schallschutzwänden. Diese sei nachzuholen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. III. 5.1 verwiesen.

Da in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen sei, den Lärmschutz mit Überschussmassen zu bauen, sei zu prüfen, ob eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwälle in Betracht gezogen werden könne, wenn die Stadt Buchloe das notwendige Material zur Verfügung stelle. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, dass es dies außerhalb des Planfeststellungsverfahrens tun werde, wenn die Stadt Buchloe den hierfür erforderlichen Grund erwerbe und das Material zur Verfügung

stelle. Im Übrigen war die Einwendung zurückzuweisen, da der Lärmschutz den Anforderungen der 16. BImSchV entsprechend gestaltet wurde (s. o. C. III. 5.1). Bei der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen sei darauf zu achten, dass der Verkehrslärm nicht reflektiert werde (etwa durch Photovoltaikanlagen). Das Staatliche Bauamt hat darauf hingewiesen, dass der Lärmschutzwall und dessen Bepflanzung den Schall nicht reflektieren.

Ferner fordert die Stadt Buchloe für weitere Teile von Buchloe Süd (Bereich der Lindenberger Straße) eine Untersuchung des Summenpegels von B 12 und A 96. Die Forderung war zurückzuweisen. Für die im Ausbaubereich der B 12 liegenden Bereiche von Buchloe (Ortsteil Lindenberg) wurde der Summenpegel von B 12 und A 96 ermittelt. Er liegt nicht über den nach der Rechtsprechung des BVerwG zulässigen Summenpegeln (s. dazu oben unter C. III. 5.1). Die übrigen Ortsteile von Buchloe, für die die Stadt eine Überprüfung gefordert hat, liegen außerhalb des Ausbaubereichs. Für sie war daher der Summenpegel im Rahmen der Erstellung der Unterlagen nicht zu untersuchen. Der Gutachter des Staatlichen Bauamtes hat aber im Erörterungstermin nachvollziehbar dargelegt, dass die Immissionen in diesen Ortsteilen unkritisch sind.

Es dürfte kein Niederschlagswasser in die Gennach eingeleitet werden. Im Bereich der Gennach seien in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen worden, um den Hochwasserschutz zu erhöhen. Unter anderem seien Oberstrom zusätzliche Hochwasserrückhaltebecken gebaut worden. Dem dadurch erreichten verbesserten Hochwasserschutz laufe es zuwider, wenn nunmehr zusätzlich Niederschlagswasser in die Gennach eingeleitet werde.

Ziel der Stadt Buchloe sei es, insgesamt den Umfang der Niederschlagswassereinleitungen in die Gennach zu reduzieren. Zwar werde in den Planfeststellungsunterlagen ausgeführt, dass es nicht vorgesehen sei, Niederschlagswasser in Oberflächengewässer einzuleiten. Hier sei aber noch zu klären, welches Niederschlagswasser über den Regenwasserkanal (Bauwerk Nr. 5.32) im Bereich der Brücke Waldstraße (Bauwerk 50-1 Ü) in die Gennach eingeleitet werde. Wenn möglich, solle auf eine Ableitung von Niederschlagswasser in die Gennach verzichtet werden.

Durch den vierstreifigen Ausbau der B 12 gehe im Bereich Lindenberg Retentionsraum verloren, auch wenn die zusätzlichen Fahrstreifen auf der Ostseite entstehen. Der Retentionsraumverlust ergebe sich vor allem durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Dieser Retentionsraumverlust sei auszugleichen, auch wenn die vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebietes keinen Bestand mehr habe.

Im Bereich der Anschlussstelle an die A 96 sei es in der Vergangenheit bei Starkregenereignissen bzw. ungünstigen Witterungsverhältnissen (gefrorener Boden) aufgrund der Topographie im Bereich der Anschlussstelle zu Überflutungen der Bundesstraße B 12 gekommen. Im Zuge des Ausbaus müsse durch die erforderlichen Maßnahmen sichergestellt werden, dass solche Überflutungen künftig ausgeschlossen seien.

Die Wasserhaltungen im Bereich der Bauwerke Nrn. 49-1, 49-2 und 49-3 müssten so ausgestaltet werden, dass die Einleitung von Wasser in die Gennach bei Hochwasserlagen nicht zu Überschwemmungen im unterstromig gelegenen Bereich führen könne. Nach den vorliegenden Plänen zum Ausbau sei ein Eingriff in das Sickerbecken Weinhausen zu erwarten. Eingriffe in das Sickerbecken sollten vermieden werden. Wenn sie nicht vermeidbar seien, seien damit verbundene Verluste an Sicker volumen auszugleichen.

Nach dem Entwässerungskonzept der B 12 sei das anfallende Niederschlagswasser möglichst großflächig an Ort und Stelle zu versickern. Dies führe dazu, dass es bei einer Versickerung über Mulden (flächige Versickerung) zu einer Schadstoffkonzentration im Bereich der Einlaufstelle komme. Es sei sicherzustellen, dass es dadurch nicht zu einer Verschlechterung der Qualität des Grundwassers komme.

Im wasserrechtlichen Fachbeitrag sei hierfür die chemische Zusammensetzung des Grundwassers im Bereich der Messstelle Nr. 4110 7930 00006 genannt worden, die sich im Wasserschutzgebiet der Trinkwasserversorgung der Stadt Buchloe finde. Der wasserrechtliche Fachbeitrag komme zu dem Ergebnis, dass sich der Chloridgehalt des Grundwassers in diesem Bereich erhöhe. Die Stadt Buchloe unternehme erhebliche Anstrengungen, um die Wasserqualität des Trinkwassers zu verbessern. Eine Verschlechterung der Qualität des Grundwassers und damit des Trinkwassers der Trinkwasserversorgung der Stadt Buchloe sei nicht akzeptabel und müsse durch geeignete Maßnahmen unterbunden werden.

Darüber hinaus müsse geklärt werden, ob es durch die Baumaßnahme zu Veränderungen der Fließrichtung des Grundwassers kommen könne. Dadurch könne es zu Veränderungen beim Wasserdargebot im Wasserschutzgebiet Hirnschale der Stadt Buchloe kommen. Dies gelte insbesondere für den Fall, dass aufgrund von Bauwasserhaltungen in das Grundwassergefüge eingegriffen werde.

Das Wasserschutzgebiet Jengen sei weiterhin zu sichern, auch wenn die Stadt Kaufbeuren es nicht mehr für ihre Versorgung benötige. Die Entwicklung der letzten Jahre zeige, dass Grundwasservorkommen bestmöglich geschützt werden

müssten, da es auch in der ansonsten wasserreichen Gegend zu Versorgungsengpässen kommen könne. Zwar werde das Gebiet im Regionalplan als Vorbehaltsfläche ausgewiesen, wenn das Wasserschutzgebiet wegfalle. Der Ausbau die Pläne für den Ausbau der B 12 enthielten aber keine Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers, durch die gesichert werde, dass es später einmal zur Trinkwasserversorgung genutzt werden könne. Diese Einwände wurden bereits oben unter C III. 6.1 bis 6.3 behandelt.

Unbefestigte Feldwege seien generell mit einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m zu bauen, um den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs gerecht zu werden. Die Gesamtbreite solle bei 4,50 m liegen. Das Staatliche Bauamt hat dies zugesagt. Dort, wo die Wirtschaftswege auch als Radwegeverbindungen ausgeschildert seien, seien Sie breiter auszuführen, um den Sicherheitsabstand zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrern einhalten zu können. Die Forderung war zurückzuweisen, da Feldwege mit der zugesagten Breite ausreichen, um Begegnungsverkehr abzuwickeln und die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW Arbeitsblatt DWA-A 904-1, August 2016) keine größere Breite vorsehen. Die Feldwege im Bereich der Anschlussstelle an die A 96 seien durchgängig zu erhalten und müssten dementsprechend verlegt werden. Dies betreffe vor allem den im Regelungsverzeichnis unter Nr. 1.46 genannten Feldweg mit der Fl.-Nr. 635/1 Gemarkung Lindenberg bzw. Fl.Nr. 2918 Gemarkung Buchloe. Das Staatliche Bauamt hat hierzu erwidert, dass der Weg in der Natur nicht mehr vorhanden sei und deswegen zur Minimierung des Flächenverbrauchs entfallen sei. Dies entspreche dem Ergebnis der Abstimmung mit der Stadt Buchloe im Vorfeld des Verfahrens. Es werde aber im Zuge der Tekturplanung nochmals klären, ob der Weg entfallen könne. Mit der Tektur wurde der erforderliche Grunderwerb für den Weg in den Unterlagen vorgesehen.

Die Gemeindeverbindungsstraße Schöttenau, die ab der Einmündung in die Staatsstraße 2035 parallel zur B 12 verlaufe, binde nach der aktuellen Planung mit einer geänderten Linienführung rechtwinklig an die Gemeindeverbindungsstraße/den Radweg nach Buchloe an. Da der überwiegende Kraftfahrzeugverkehr aber Richtung Schöttenau und nicht durch den Viehtrieb hindurch Richtung Lindenberg laufe, sei die bisherige Linienführung beizubehalten. Das Staatliche Bauamt hat dies zugesagt.

Im Bereich der Stadt Buchloe sei der Weg Fl.-Nr. 1406/1 im Regelungsverzeichnis als öffentlicher Feld- und Waldweg beschrieben. Es handle sich aber der Funktion nach um eine durchgehende Gemeindeverbindungsstraße zur Splittersiedlung Schöttenau. Diese sei im gesamten Umfang in ihrer Funktion zu erhalten bzw.

wiederherzustellen. Das Staatliche Bauamt hat dies in Ziff. 1.35 des Regelungsverzeichnisses so vorgesehen.

Bei der Inanspruchnahme öffentlicher Feld- und Waldwege im Zuge der Bauarbeiten für den vierstreifigen Ausbau der B 12 handle es sich um eine Sondernutzung, da dieser Verkehr erheblich über den eigentlichen Nutzungszweck (Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen und Waldgrundstücke) hinausgehe. Dies erfordere im Vorfeld der Bauarbeiten einen Gestattungsvertrag mit der Stadt Buchloe, in dem Fahrtrouten für die Baufahrzeuge festgelegt und Regelungen zur Beweissicherung getroffen würden. Eine Beweissicherung sei auch für gemeindliche Straßen durchzuführen, die im Zuge der Baumaßnahmen als Umleitungsstrecken oder Baustellenzufahrten genutzt würden. Dies betreffe zum Beispiel die Gemeindeverbindungsstraße Schöttenau und die Gemeindeverbindungsstraße Waldstraße. Die Forderungen waren zurückzuweisen. Es handelt sich um eine Nutzung für öffentlichen Verkehr, die innerhalb des Widmungszwecks liegt. Sollten einzelne Wege übermäßig genutzt werden, hat der Baulastträger der Bundesstraße sie wieder instand zu setzen. Das Staatliche Bauamt hat deswegen in seiner Stellungnahme zu Recht darauf hingewiesen, dass es für durch den Baubetrieb beanspruchte Wege aus Gründen der Beweislast eine Zustandsfeststellung durchführen wird. Eine Regelung in der Planfeststellung ist jedoch nicht erforderlich. Art und Umfang der Haftung des Baulastträgers für verursachte Schäden ergibt sich unmittelbar aus den gesetzlichen Vorschriften.

Die im Regelungsverzeichnis mit den Nrn. 5.26 und 5.27 der Stadt Buchloe zugeordneten Leitungen seien Teil der Abwasserbeseitigungsanlage der Gemeinde Jengen. Das Regelungsverzeichnis sei entsprechend zu berichtigen. Das Regelungsverzeichnis wurde in der Tektur entsprechend angepasst. Die im Regelungsverzeichnis unter der Nrn. 5.12 und 5.32 aufgeführte Niederschlagswasserkanäle, die dort der Stadt Buchloe zugeordnet würden, gehörten nicht zur Wasserversorgung bzw. Entwässerung der Stadt Buchloe. Es sei zu klären, für welche Zwecke dieser Kanal erforderlich und wer Träger der Baulast sei. Das Bauamt hat dies überprüft und das Regelungsverzeichnis in der Tektur angepasst.

Der Stadt Buchloe würden im Regelungsverzeichnis Unterhaltspflichten für naturschutzfachliche Maßnahmen zugeordnet, die im Zuge des Ausbaus der B 12 erforderlich seien. Daher sei die Unterhaltspflicht auch dem Baulastträger für die B 12 zuzuordnen. Dies betreffe insbesondere die Nm. 4.34 und 4.42 des Regelungsverzeichnisses. Dieses sei aber auch im Übrigen zu überprüfen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Unterhaltlast für diese Maßnahmen liegt beim Baulastträger der Straße zu der sie gehören. Dies ist die Stadt Buchloe. Lediglich während

der Gewährleistungsdauer für die Maßnahmen werden sie durch das Staatliche Bauamt als Veranlasser übernommen. An der rechtlichen Zuordnung ändert sich dadurch jedoch nichts.

Die der Stadt Buchloe gehörenden Grundstücke Fl.-Nrn. 1543/4, 1544/5 und 1544/6 würden für die Sportanlage des SC Lindenberg genutzt. Der Betrieb der Flutlichtanlage auf dem Sportgelände dürfe durch den Ausbau der B 12 nicht eingeschränkt werden. Es handele sich um eine Anlage für den Breitensport. Das Staatliche Bauamt hat darauf hingewiesen, dass nicht erkennbar sei, dass es durch das Flutlicht zu Störungen kommen könne. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit resultierende Beschränkungen hinsichtlich der technischen Ausgestaltung der Beleuchtung hinzunehmen wären.

Mit Schreiben vom 15.03.2022, zugestellt am 30.03.2022, wurde die Stadt Buchloe zu den sie betreffenden Änderungen der Planung angehört. Sie hat mit Schreiben ihres Vertreters vom 13.04.2022 Stellung genommen, das am selben Tag bei der Regierung von Schwaben einging.

Nicht alle Zusagen, die das Staatliche Bauamt im Anhörungsverfahren und im Erörterungstermin gemacht habe, seien in die Tekturunterlagen übernommen worden. Dies betreffe insbesondere die Zusage, die **Stadt Buchloe** sowie die Gemeinden **Jengen** und **Germaringen** hinsichtlich des Lärmschutzes mit den Kommunen in den Folgeabschnitten des Ausbaus der B 12 gleichzustellen und die diesbezüglich zugesagten Maßnahmen sowie die zugesagte Dimensionierung des Ausbaus des landwirtschaftlichen Wegenetzes. Ferner seien verschiedene Änderungen bezüglich der Unterhaltslast, die der Vorhabensträger zugesagt habe, nicht in die Planunterlagen übernommen worden.

Es trifft zu, dass die Zusagen betreffend den Immissionsschutz und den Ausbau des landwirtschaftlichen Begleitwegenetzes nicht bzw. nicht vollständig als Änderungen in die Planunterlagen übernommen wurden. Gegenstand der Prüfung und des festgestellten Plans waren vielmehr die nach RLS-90 dimensionierten Lärmschutzeinrichtungen. Wie oben unter C. III. 5.1 ausgeführt, werden die rechtlichen Anforderungen an die Planung durch diese vorgegeben.

Die im Verfahren gegebene verbindliche Zusage des Staatlichen Bauamtes bezüglich des Lärmschutzes wurde im Planfeststellungsbeschluss im erforderlichen Umfang über die Auflagen unter A. VI. 1. und A. IX. 1. rechtlich bindender Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die Dimensionierung wurde unter C. III. 5.1.2.6 erläutert, um die Gründe für die Dimensionierung des Lärmschutzes, der rechtlich nicht verpflichtender Bestandteil der Planung ist, für die Betroffenen nachvollziehbar zu machen.

Auch die zugesagte Ausführung des Wegenetzes wurde nicht in vollem Umfang in die geänderte Planung übernommen, um die Tekturen übersichtlicher zu gestalten. Sie ist aber aufgrund der gegenüber den Beteiligten gegebenen Zusage des Vorhabensträgers sowie aufgrund der unter A. IX. 1. des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommenen Auflage, dass die den Beteiligten gegebenen Zusagen umzusetzen sind, für den Vorhabensträger rechtlich bindender Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Rechte Dritter sind durch die Zusagen nicht betroffen.

Es trifft zu, dass die zugesagten Änderungen der Unterhaltslast im Regelungsverzeichnis nicht vollständig in die Planung übernommen wurden. Das Staatliche Bauamt hat dies bezüglich der Nrn. 4.34, 4.41, 4.42, 5.26 und 5.27 des Bauwerksverzeichnisses korrigiert. Im Übrigen sind die Zuordnungen im Bauwerksverzeichnis rechtlich zutreffend und mussten daher nicht geändert werden. Insoweit wird auf die Behandlung der Einwendungen oben verwiesen.

Die übrigen Einwendungen, die die Stadt Buchloe erhoben hat, betreffen nicht die Änderungen der Planung. Sie konnten daher im Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden, soweit sie nicht bereits im Anhörungsverfahren geltend gemacht und oben behandelt wurden.

4. Gemeinde Jengen

Die Gemeinde Jengen hat mit Schreiben ihres Vertreters vom 17.08.2020 im Verfahren Stellung genommen. Die Stellungnahme stimmt in zahlreichen Punkten mit der von der Stadt Buchloe eingereichten Stellungnahme überein. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. IV. 3. verwiesen. Im Folgenden wird nur noch auf den ergänzenden Vortrag der Gemeinde eingegangen.

In der immissionsschutztechnischen Untersuchung seien die Immissionsorte im Bereich Marktanger und Urbansfeld in Jengen nicht berücksichtigt worden. Diese überplanten aber bisher nicht bebauten Flächen seien als Mischgebietsflächen einzustufen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Immissionsorte in diesem Bereich liegen in zweiter Reihe hinter den in der immissionstechnischen Untersuchung untersuchten Anwesen. An diesen in erster Reihe straßennäher liegenden Anwesen ist die Belastung höher. Auch hier sind die Grenzwerte der 16 BImSchV eingehalten. Ferner seien die neuen Gewerbehallen auf Fl.-Nr. 393/3 der Gemarkung Jengen und die dreigeschossige Wohnbebauung im Urbansweg 3a bis f noch zu untersuchen. Damit erhöhe sich die Anzahl zu der zu berücksichtigenden Schutzfälle. Die Anwesen wurden vom Staatlichen Bauamt überprüft. Für die Gewerbehalle werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete nachts

um 2 dB (A) überschritten. Hier besteht bei entsprechender Nutzung dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Auch das Anwesen Urbansweg 3a, das von den von der Gemeinde Jengen benannten Anwesen in der geringsten Entfernung zur B 12 liegt, wurde überprüft. Der maximale Beurteilungspegel liegt nachts bei 48,1 und tags bei 54 dB (A) und damit unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV.

Ferner fehle in der schalltechnischen Untersuchung eine Aussage dazu, ob akustisch wirksame Fahrbahnmarkierungen vorgesehen seien. Diese könnten die Lärmbelastung erhöhen. Daher sollte im Bereich zwischen dem ehemaligen Parkplatz (Bau-km ca. 4 + 550) und der Anschlussstelle Jengen auf diese verzichtet werden. Insoweit wird auf Ziffer C. IV. 3. verwiesen.

Bei der immissionsschutztechnischen Untersuchung sei nur der Gesamtlärm in den Bereichen Lindenberg Nord und im Bereich des Anwesens Schießstallstraße 18/20 in Buchloe untersucht worden. Die Gesamtlärmproblematik spiele aber im Bereich der Gemeinde Jengen bei einigen Anwesen eine Rolle. So sei das Anwesen Straßäcker 5 (IO 34) zusätzlich durch die Kreisstraßen OAL 15 und OAL 17 belastet. Bei den Anwesen Straßäcker 7-15 (IO 35-40) sei die Kreisstraße OAL 15 zu berücksichtigen. Beim Anwesen Straßäcker 17 (IO 42) spiele neben der Kreisstraße OAL 15 auch die Ortsstraße Weichter Weg eine Rolle. Die Anwesen am Tännelweg (IO 61-64) seien einer ganz besonderen Mehrfachbelastung ausgesetzt. Neben der Bundesstraße B 12 inklusive der Abfahrt auch durch die Kreisstraße OAL 15, die Staatsstraße St 2035 und den Kreisverkehr, der das Gewerbegebiet anbinde. Auch die Anwesen im Mischgebietsbereich des Gebietes Urbansfeld seien Mehrfachbelastungen ausgesetzt. Für diese Bereiche sei eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der durch den Ausbau der B 12 in diesem Bereich verursachte Verkehrslärm liegt bei allen Anwesen bereits unter 54 dB (A). Es ist daher ohne nähere Untersuchung auszuschließen, dass der durch die anderen Verkehrswege verursachte Verkehrslärm dazu führt, dass der Summenpegel zu berücksichtigen wäre (zu den Voraussetzungen s. o. C. III. 5.1)

Die Immissionsorte 63 und 64 seien falsch bezeichnet worden. Diese Anwesen befänden sich im Tännelweg. Dies trifft zu.

Der Retentionsraum im Bereich der Gennach schütze auch die oberstromig gelegene Gemeinde Jengen. Durch den Straßenbau verloren gehender Retentionsraum im Bereich der B 12 sei daher auszugleichen. Der Einwand wurde oben unter C. III. 6.1 behandelt.

Die Sickermulde bzw. der Versickerungsgraben GR 2 solle auf die Westseite der B 12 verlegt werden. Dort sei noch ausreichend Raum zwischen der B 12 und der gemeindlichen Straße vorhanden und der Landwirtschaft gingen in diesem Bereich keine Flächen verloren. Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei einer Verlegung des Grabens wäre in dessen jetziger Lage eine Versickerungsmulde erforderlich, um die ordnungsgemäße Entwässerung der Fahrbahn zu ermöglichen, die in diesem Bereich zum Fahrbahnrand hin geneigt ist. Der Graben erfüllt mithin eine Doppelfunktion und entspricht somit dem Grundsatz flächensparenden Bauens.

Die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen-Ketterschwang mit dem Bauwerk-Nr. 46-1 werde begrüßt, da die Probleme mit Überflutungen Bereich der bisherigen Unterführung beseitigt würden. Wegen der geschwungenen Linienführung sollte die Fahrbahnbreite auf 6,50 m ausgeweitet werden. Nur so sei ein Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen problemlos möglich. Die Brücke solle zudem auf der bisherigen Trasse errichtet werden, weil dann weniger landwirtschaftliche Fläche verloren gehe. Sei dies nicht möglich, sei die bisherige Trassenfläche zu rekultivieren und an die Landwirtschaft zu übergeben. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, die Brücke auf der alten Trasse zu errichten. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Trasse wird im Zuge des Ausbaus im Bereich des Brückenbauwerks auf 6,00 m Fahrbahnbreite ausgeweitet. Dies ermöglicht einen normalen Begegnungsverkehr. Der Forderung, die Fahrbahnbreite auf 6,50 m zu erhöhen, konnte daher nicht entsprochen werden. Der öffentliche Feldweg im Bereich des Brückenbauwerks BW-Nr. 46-1 solle nicht am Böschungsfuß an die Gemeindeverbindungsstraße angebunden werden. Er werde in erster Linie von Landwirten aus Weinhausen genutzt. Werde er wie geplant ausgeführt, sei er für den landwirtschaftlichen Verkehr aus Fahrtrichtung Weinhausen nicht nutzbar, da die spitzwinklige Einmündung mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht befahrbar sei. Aus diesem Grund solle er vor dem Brückenbauwerk an der Böschung möglichst rechtwinklig angebunden werden. Das Teilstück des neuen Feldwegs entlang des Böschungsfuß könne entfallen. Damit werde der Flächenverbrauch reduziert. Die Einwände werden zurückgewiesen. Die geforderte Form der Anwendung ist Trassierung technisch nicht sinnvoll. Im Bereich der Böschung sind passive Sicherungseinrichtungen (Leitplanken erforderlich. Ein Anschluss ist dort nicht möglich. Darüber hinaus wäre bei dieser technischen Ausgestaltung eine den Regelwerken entsprechende Gestaltung der Sichtverhältnisse im Bereich der Einmündung nicht möglich.

Unbefestigte Feldwege sollten generell mit einer Breite von 3,50 m vorgesehen werden, um den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs zu genügen. Die Gesamtbreite könne bei 4,50 m verbleiben. Hierzu wird auf die Behandlung der Einwendungen der Stadt Buchloe unter Ziffer C. IV. 3. verwiesen.

Die Radien der Feldwege im Bereich der Anbindungen vor allem an die OAL 17 seien zu überprüfen. Sie seien für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht geeignet. Mit der Tektur wurde die Anbindung des südlich der OAL 17 laufenden Weges angepasst, da die Lage des Versickerbeckens geändert wurde. Die übrigen Einmündungen mussten nicht verändert werden, da sie technisch ordnungsgemäß gestaltet sind.

Das Sickerbecken VB 4 solle nach Norden an die Kreisstraße OAL 17 verschoben und der Feldweg (Nr. 1.25 des Regelungsverzeichnisses) westlich am Sickerbecken vorbei an die Kreisstraße OAL 17 angebunden werden. Die Kurvenradien im Einmündungsbereich seien dann größer. Darüber hinaus würde die Anbindung an die Kreisstraße OAL 17 in einem wesentlich flacheren Bereich der Böschung erfolgen. Dies erhöhe die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus verbräuche die vorgeschlagene Lösung weniger landwirtschaftliche Flächen, da keine Restfläche zwischen der Kreisstraße und dem Sickerbecken entstünde. Nach Rücksprache mit den betroffenen Landwirten könne der Feldweg Nr. 1.27 des Regelungsverzeichnisses inklusive der Anbindung an die Kreisstraße OAL 17 bei entsprechender Kompensation entfallen. Das staatliche Bauamt hat diesen Forderungen entsprochen, und die Unterlagen im Zuge der Tekturen entsprechend geändert.

Die Anbindung des Feldweges Nr. 1.32 des Regelungsverzeichnisses an den neuen Kreisverkehr sei so zu gestalten, dass Begegnungsverkehr im Einmündungsbereich möglich sei. Die Radien und die Breite der Anbindung seien entsprechend anzupassen. Der Feldweg diene nicht nur der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen, sondern werde auch für den Kiestransport genutzt. Im Einmündungsbereich müsse deshalb Begegnungsverkehr möglich sein, um Behinderungen im Kreisverkehr zu vermeiden. Außerdem sei es möglich, dass sich im Bereich westlich der B 12 langfristig eine gewerbliche Entwicklung ergebe. Dies solle auch bei der Gestaltung der Einmündung und des Kreisverkehrs zumindest konzeptionell berücksichtigt werden. Der Anregung konnte nicht entsprochen werden. Im Einmündungsbereich ist kein Begegnungsverkehr möglich, da es sich um eine Feldwegeinmündung handelt. Sollte später durch die Gemeinde in diesem Bereich ein Gewerbegebiet vorgesehen werden, wäre die Feldwegeführung zur Erschließung der Flur entbehrlich.

Die Anbindung des Waldweges Fl. Nr. 1559/2, Gemarkung Weinhausen an den öffentlichen Feldweg Fl.-Nr. 1437/3 solle nach den Planungen des Staatlichen Bauamtes gekappt werden. Dies führe dazu, dass der Waldweg Fl.-Nr. 1559/2 als Sackgasse an der B 12 ende. Die Anbindung dieses Waldweges an den Feldweg Fl.-Nr. 1437/3 sei aber zwingend erforderlich, und weiter westlich herzustellen.

Der Feldweg Nr. 1.25 des Regelungsverzeichnisses (Fl.-Nr. 719/3, Gemarkung Jengen), der zwischen dem Sickerbecken und der B 12 verlaufe, sei zu erhalten. Er diene der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen und stelle mit dem Feldweg Fl.-Nr. 339/3 der Gemarkung Jengen und Fl.-Nr. 1548 der Gemarkung Weinhausen einen Ringschluss zu der Gemeindeverbindungsstraße „Stettbachstraße“ her. Außerdem werde über diesen Feldweg auch das Sickerbecken Weinhausen bewirtschaftet. Auf die Feldwege Nr. 1.27 und 1.29 des Regelungsverzeichnisses könne verzichtet werden, wenn der bestehende Feldweg Fl.-Nrn. 429/3 und 399 bituminös befestigt werde. Das Staatliche Bauamt hat dies zugesagt und die erforderlichen Änderungen im Zuge der Tekturen in die Planung aufgenommen.

In den Planfeststellungsunterlagen seien im Bereich des Bauwerks 49-2 (Brücke B 12-Viehtriebweg) Kanalleitungen dargestellt. Im Bereich der Unterführung „Viehtriebweg“ verlaufe eine Abwasserdruckleitung der Gemeinde Jengen (Nr. 5.26 des Regelungsverzeichnisses). Am Tiefpunkt der Unterführung befinde sich in der Fahrbahn ein Spülschacht. Durch die Verschiebung der Unterführung „Viehtriebweg“ sei dieser Spülschacht nicht mehr zugänglich. Die Sicherung und gegebenenfalls die Verlegung der Abwasserdruckleitung seien mit der Gemeinde Jengen abzustimmen. Die Änderung wegen der Verlegung der Unterführung sei durch den Straßenbau bedingt. Die Kosten seien daher vom Baulastträger der B 12 zu übernehmen.

Zwischen der bestehenden Unterführung „Viehtriebweg“ und der Gennachbrücke verlaufe der Mischwasserkanal der Gemeinde Jengen, der das Schmutzwasser über Lindenberg (Nr. 5.27 des Regelungsverzeichnisses, Mischwasserkanal AZ 300) zur Kläranlage Buchloe bringe. Kosten von Änderungen und Sicherungen an diesem Kanal seien vom Baulastträger der B 12 zu tragen, auch soweit sich die Änderungen auf Bereiche außerhalb des bisherigen Straßengrundstücks erstreckten. Die Arbeiten müssten mit der Gemeinde abgestimmt werden, um den permanenten Betrieb der Abwasserleitungen sicherzustellen.

Darüber hinaus sei sicherzustellen, dass es beim Neubau der Unterführung „Viehtriebweg“ und den damit verbundenen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraße zu keiner Beeinträchtigung des gemeindlichen Kanals DN 1400 komme, der von dem Regenüberlaufbecken zur Gennach verlaufe.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, die Arbeiten im Bereich der Leitungen sowie deren gegebenenfalls erforderliche Verlegung und Sicherung mit dem jeweiligen Träger der Leitungen abzustimmen. Die Kosten für die Verlegung und Sicherung der Leitungen richten sich nach den für diese geschlossenen Gestattungsvereinbarungen. Über sie war in der Planfeststellung nicht zu entscheiden. Die Forderung, die Kosten dem Baulasträger der Straße als Veranlasser aufzuerlegen ist daher zurückzuweisen.

Der Niederschlagswasserkanal unter Nr. 5.12 des Regelungsverzeichnisses sei keine Abwasserleitung der Stadt Buchloe. Der Kanal diene in erster Linie der Entwässerung der St 2035. Die Unterhaltslast für diesen Kanal sei zu klären. Die Stadt Buchloe sei jedenfalls nicht unterhaltspflichtig. Daher sei das Regelungsverzeichnis zu berichtigen. Das Staatliche Bauamt hat dies überprüft und das Regelungsverzeichnis entsprechend abgeändert.

Der Gemeinde Jengen würden im Regelungsverzeichnis Unterhaltspflichten für Maßnahmen im Bereich der Grünordnung/des Artenschutzes zugeordnet, die im Zuge des Ausbaus der B 12 erforderlich seien. Die Unterhaltspflichten für diese Maßnahme seien dem Straßenbaulasträger zu zuordnen und müssten bei diesem verbleiben (vgl. Nr. 4.20 des Regelungsverzeichnisses). Das Regelungsverzeichnis sei insoweit insgesamt zu überprüfen und zu berichtigen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insoweit wird auf Gliederungsziffer C. IV. 3. verwiesen.

Mit Schreiben vom 15.03.2022, zugestellt am 30.03.2022, wurde die Gemeinde Jengen zu den sie betreffenden Änderungen der Planung angehört. Sie hat mit Schreiben ihres Vertreters vom 13.04.2022, das am selben Tag bei der Regierung von Schwaben einging, Stellung genommen.

Nicht alle Zusagen, die das Staatliche Bauamt im Anhörungsverfahren und im Erörterungstermin gemacht habe, seien in die Tekturunterlagen übernommen worden. Dies betreffe insbesondere die Zusage, die **Stadt Buchloe** sowie die Gemeinden **Jengen** und **Germaringen** hinsichtlich des Lärmschutzes mit den Kommunen in den Folgeabschnitten des Ausbaus der B 12 gleichzustellen und die diesbezüglich zugesagten Maßnahmen sowie die zugesagte Dimensionierung des Ausbaus des landwirtschaftlichen Wegenetzes. Ferner seien verschiedene Änderungen bezüglich der Unterhaltslast, die der Vorhabensträger zugesagt habe, nicht in die Planunterlagen übernommen worden.

Es trifft zu, dass die zugesagten Änderungen der Unterhaltslast nicht vollständig in die Planung übernommen wurden. Das Staatliche Bauamt hat dies bezüglich der Nrn. 4.41, 5.26 und 5.27 des Bauwerksverzeichnisses korrigiert. Im Übrigen sind die Zuordnungen im Bauwerksverzeichnis rechtlich zutreffend und mussten

daher nicht geändert werden. Insoweit wird auf die Behandlung der Einwendungen oben verwiesen. Die Einwendungen zum Immissionsschutz und zum landwirtschaftlichen Wegenetz wurden bereits oben unter C. IV. 3. behandelt.

Die übrigen Einwendungen, die die Gemeinde Jengen erhoben hat, betreffen nicht die Änderungen der Planung. Sie konnten daher im Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden, soweit sie nicht bereits im Anhörungsverfahren geltend gemacht und oben behandelt wurden.

5. Gemeinde Germaringen

Die Gemeinde Germaringen hat mit Schreiben ihres Vertreters vom 17.08.2020 im Verfahren Stellung genommen. Die Stellungnahme stimmt in zahlreichen Punkten mit der von der Stadt Buchloe eingereichten Stellungnahme überein. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C IV. 3. verwiesen. Im Folgenden wird nur noch auf den ergänzenden Vortrag der Gemeinde eingegangen.

Der geplante Ausbau der B 12 in der vorgesehenen Dimensionierung mit einem RQ 28 widerspreche den Vorhaben und Beschlüssen der Bundesregierung im Eckpunktepapier für ein Klimaschutzprogramm 2030. Darin werde eine Senkung des Treibhausgasausstoßes um mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 1990 angestrebt. Bis 2050 solle Deutschland treibhausgasneutral sein. Bis 2050 wolle die Bundesregierung die Emissionen aus dem Sektor Verkehr um 40-42 % mindern. Der Verkehr solle auf klimafreundliche Optionen wie Schienenverkehr, Binnenschifffahrt und Radverkehr verlagert werden. Insoweit wird auf Ziffer C. II. 2.5.4.5 des Beschlusses verwiesen.

Durch das Vorhaben werde der Verkehr auf der B 12 weiter zunehmen. Der Ausbau, der ein Entfallen der Geschwindigkeitsbegrenzung ermögliche, werde zu zusätzlichem CO₂ Ausstoß führen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die StVO sieht vor, dass Straßen, die die Ausbaustufe der der B 12 im planfestgestellten Abschnitt aufweisen, ohne Geschwindigkeitsbeschränkung befahren werden können. Lediglich dort, wo etwa aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist, darf sie angeordnet werden. Im vorliegenden Verfahren liegen dies Voraussetzungen nicht vor. Auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen ist der Lärmschutz gewährleistet. Die planfestgestellte Trasse kann auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung sicher befahren werden. Ob darüber hinaus auf Schnellstraßen und Autobahnen Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden, ist vom Gesetzgeber zu entscheiden und nicht im Einzelfall von der Planfeststellungsbehörde.

Grundsätzlich würden beim Thema Lärmschutz ausschließlich Berechnungen herangezogen, bei denen von einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h ausgegangen werde. Da geplant sei, den Ausbau der B 12 ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen auszuführen, seien im Gegenzug auch die Lärmschutzberechnungen anhand der zulässigen Geschwindigkeiten durchzuführen. Die Berechnungen würden angezweifelt. Aufgrund der Topographie sowie der Ausrichtung der B 12 zur Gemeinde Germaringen hin werde der Lärm durch die B 12 bereits jetzt als sehr störend wahrgenommen. Grund hierfür sei, dass durch den Südwest-Wind sowie die Höhenlage der von der B 12 ausgehende Lärm zu einer deutlichen Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner führe. Die Gemeinde Germaringen fordert, dass neben der Berechnung nach zugelassenen Geschwindigkeiten auch aktuelle Lärmmessungen im Ist-Zustand durchgeführt werden. Anhand der Messungen und realistischer Prognosen seien dann die bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nochmals kritisch zu hinterfragen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die RLS-90 sind das durch den Gesetzgeber vorgegebene Berechnungsverfahren für die Ermittlung von Verkehrslärm von Straßen im Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Die Rechtsprechung hat schon mehrfach entschieden, dass es sich um ein Berechnungsverfahren handelt, mit der die Lärmbelastung für die Betroffenen Anwohner in rechtlich ordnungsgemäßer Weise ermittelt wird. So ist etwa die Anwendung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h nicht zu beanstanden, weil es neben zahlreichen Fahrzeugen, die schneller fahren, statistisch auch zahlreiche Fahrzeuge gibt, die diese Geschwindigkeit nicht erreichen, so dass die mit dem Berechnungsverfahren gewonnenen Ergebnisse insgesamt ein zutreffendes Ergebnis vermitteln. Ferner enthalten die Berechnungsvorgaben auch zahlreiche für die Anwohner günstige Vorgaben wie etwa die Annahme einer Mitwindsituation, die dazu führt, dass bei den Berechnungen zu unterstellen ist, dass der Wind von der Straße hin zu der schutzwürdigen Bebauung weht und andere Vorgaben. Eine punktuelle Messung würde darüber hinaus nicht erlauben, die Pegel über einen längeren Zeitraum nach einem festen Rechenverfahren zu mitteln. Dies ist aber für eine Beurteilung der von Straßenlärm verursachten Anwohner zwingend erforderlich.

Im Bereich der Gemeinde Germaringen fehlten bei den immissionsschutztechnischen Untersuchungen zahlreiche Immissionsorte in den Bereichen Untergermaringen und Ketterschwang. Es handele sich um bebaute und unbebaute Mischgebietsgrundstücke in den Bebauungsplangebieten bzw. Gebieten nach § 34 BauGB. Diese seien nachzutragen und zu überprüfen. Zudem fordert die Ge-

meinde, dass alle bewohnten Außenbereichsanlagen überprüft und gegebenenfalls als Schutzfälle aufgenommen werden. Damit erhöhe sich die Zahl der zu lösenden Schutzfälle. Die Einwände werden zurückgewiesen. Die straßennächsten Anwesen wurden untersucht. Bei den weiter entfernten Anwesen ist auszuschließen, dass sie stärker belastet sind als die in erster Reihe liegenden. Es kann damit ausgeschlossen werden, dass diese Untersuchung zusätzliche Schutzfälle erbringen wird. Die straßennahen Außenbereichsgebäude wurden untersucht. Dort, wo die Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorfgebiete/Mischgebiete überschritten sind, wurde dem Grunde nach passiver Lärmschutz angeordnet. Im Übrigen sind die Grenzwerte der 16. BImSchV für die im Außenbereich liegende Bebauung eingehalten (Siehe dazu oben unter Ziffer C. III. 5.1, insbesondere 5.1.2.4).

Um eine Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, sei zu überprüfen, ob dies auch durch Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Nacht erreicht werden könne. Dies sei erforderlich, um vor allem in der Nacht die Einwirkungen des Verkehrslärms auf die betroffenen Grundstücke so gering wie möglich zu halten und Spitzenpegelbelastungen zu vermeiden. Insoweit wird auf Ziffer C. III. 5.1.2.4 des Beschlusses verwiesen.

Im Bereich der Gemeinde Germaringen solle auf akustisch wirksame Fahrbahnmarkierungen verzichtet werden, um sicherzustellen, dass sich die Lärmbelastung durch diese nicht erhöhe. Insoweit wird auf Ziffer C. IV. 3. verwiesen.

Die Gemeinde Germaringen liege auf einer Länge von über 10 km im Bereich der Ausbautrasse. Sie sei daher die Kommune, die am stärksten von den aus Planungen zum Ausbau der B 12 betroffen sei. Der Flächenverbrauch für die Erweiterung betrage bereits jetzt 30.000 m². Im November 2019 sei bekannt geworden, dass vorgesehen ist, bestehende Parkplätze im Bereich der Gemeinde Germaringen aufzulassen und dafür an den Drittelpunkten der rund 51 km langen Ausbaustrecke jeweils beidseitig richtlinienkonforme PWC-Anlagen mit ausreichendem Stellplatzangebot für LKW zu errichten. Es sei nicht ausgeschlossen, dass auf dem Gebiet der Gemeinde Germaringen eine solche PWC-Anlage vorgesehen sei. Dies sei auf einer öffentlichen Veranstaltung im Zuge der Vorstellung des Planungsabschnitts 5 angesprochen worden. In der Gemeinde Germaringen gebe es eine Vielzahl aktiver Landwirte. Die Nachfolge sei in vielen Betrieben gesichert. Die Flächen des Gemeindegebiets würden daher für eine Bewirtschaftung benötigt. Daher weise die Gemeinde bereits jetzt darauf hin, dass sie mit der Situierung einer zukünftigen PWC-Anlage im Gemeindegebiet nicht einverstanden sei. Der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen sei der Gemeinde nicht zuzumuten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ob und wo im Verlauf der B 12 Parkplätze ausgewiesen werden ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 12 im Planungsabschnitt 6 und daher auch nicht in diesem Verfahren zu behandeln.

Bei Gesprächen im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen sei Vertretern der Gemeinde von Seiten des Staatlichen Bauamtes Kempten und der politischen Vertretung zugesichert worden, die Möglichkeiten einer Tieferlegung der B 12 im Bereich der Gemarkung Germaringen zu prüfen. Der Grundwasserspiegel erlaube dies. Zudem sei bekannt, dass auf der Gemarkung sehr gute Kiesvorkommen vorhanden seien. Die Gemeinde fordert daher, dass durch einen Wirtschaftlichkeitsvergleich (Tieferlegung und Verwendung des vor Ort abgebauten Kieses) überprüft wird, ob diese Option unter Berücksichtigung der Kosten, der Verbesserung der Lärmvorsorge aber auch unter kritischer Betrachtung des Flächenverbrauchs eine sinnvolle Alternative darstellt. Diese Option fehle in den Planfeststellungsunterlagen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Zusage des Staatlichen Bauamtes, eine Tieferlegung der B 12 zu überprüfen, bezieht sich auf den südlich anschließenden Planungsabschnitt 5. Dieser ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Auch ohne Tieferlegung werden im Bereich der Gemeinde Germaringen durch das Vorhaben die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Tieferlegung ist schon wegen des hoch anstehenden Grundwassers und auch im Übrigen technisch aufwendig und nur mit erheblichem finanziellen Aufwand und unter Eingriff in den Grundwasserkörper möglich. Da eine erheblich weniger aufwendige Ausbauvariante ausgewählt wurde, die verkehrs- und lärmschutztechnisch allen Anforderungen genügt, war diese Variante im Planfeststellungsverfahren nicht mehr gesondert zu überprüfen. Sie drängt sich nicht auf.

Der Gemeinde Germaringen seien im Regelungsverzeichnis Unterhaltspflichten für Maßnahmen zugeordnet worden, die im Zuge des Ausbaus der B 12 erforderlich sind. Die Unterhaltspflichten für diese Maßnahme seien dem Baulastträger der B 12 zuzuordnen und müssten bei ihm verbleiben. Das Regelungsverzeichnis sei insgesamt zu überprüfen und gegebenenfalls zu berichtigen. Insoweit wird auf C. IV. 3. des Beschlusses verwiesen.

Mit Schreiben vom 15.03.2022, zugestellt am 30.03.2022, wurde die Gemeinde Germaringen zu den sie betreffenden Änderungen der Planung angehört. Sie hat mit Schreiben ihres Vertreters vom 13.04.2022, das am selben Tag bei der Regierung von Schwaben einging, Stellung genommen.

Nicht alle Zusagen, die das Staatliche Bauamt im Anhörungsverfahren und im Erörterungstermin gemacht habe, seien in die Tekturunterlagen übernommen worden. Dies betreffe insbesondere die Zusage, die **Stadt Buchloe** sowie die Gemeinden **Jengen** und **Germaringen** hinsichtlich des Lärmschutzes mit den Kommunen in den Folgeabschnitten des Ausbaus der B 12 gleichzustellen und die diesbezüglich zugesagten Maßnahmen sowie die zugesagte Dimensionierung des Ausbaus des landwirtschaftlichen Wegenetzes. Die Einwendungen wurden bereits oben unter C. IV. 3. behandelt.

Die übrigen Einwendungen, die die Gemeinde Germaringen erhoben hat, betreffen nicht die Änderungen der Planung. Sie konnten daher im Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden, soweit sie nicht bereits im Anhörungsverfahren geltend gemacht und oben behandelt wurden.

6. Wasserwirtschaftsamt Kempten

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat mit Schreiben vom 13.08.2020 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Alle Punkte der Stellungnahme haben sich durch Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen beziehungsweise Zusagen des Staatlichen Bauamtes Kempten erledigt, soweit sie nicht oben unter Ziffer C. III. 6. behandelt wurden. Zudem wurden unter A. IV. 3. Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen, die eine Umsetzung sichern.

7. Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben

Das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben hat mit Schreiben vom 16.06.2020 im Verfahren Stellung genommen. Es hat darauf hingewiesen, dass im Bereich des planfestgestellten Ausbaus kein Flurbereinigungsverfahren anhängig oder geplant sei. Ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG sei aus Sicht des Amtes für Ländliche Entwicklung Schwaben wegen des Ausbaus der B 12 nicht erforderlich. Wegen des geringen Flächenbedarfs der Maßnahme und aufgrund der Tatsache, dass eine bestehende Straße lediglich in ihren Abmessungen geändert werde, seien keine gravierenden Nachteile für die Grundstücke im Bereich des Vorhabens und ihre Bewirtschaftung zu erwarten. Das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben fordert, dass die straßenbegleitenden Wirtschaftswege erhalten und gegebenenfalls im erforderlichen Umfang ausgebaut werden. Das Staatliche Bauamt hat entsprechend dieser Anregung das Begleitwegenetz in Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern und Gemeinden abgestimmt und erforderliche Änderungen in die Planung und die Tekturen übernommen.

8. Regionaler Planungsverband Allgäu

Der Regionale Planungsverband Allgäu hat mit Schreiben vom 01.09.2020 im Verfahren Stellung genommen. Der Regionalplan der Region Allgäu enthalte unter B IV. 1.2. 1Tir. 1 das Ziel, die Anbindung der Region an das überregionale Straßennetz insbesondere durch den durchgehenden vierstreifigen Ausbau der B 12 zwischen der A 96 bei Buchloe und der A 7 bei Kempten zu verbessern. Mit dem geplanten Ausbau werde ein Beitrag zur Realisierung dieses Ziels geleistet.

Das Vorhaben durchquerte teilweise das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 29. In diesem Gebiet sei nach den Festsetzungen des Regionalplans den Belangen des Hochwasserschutzes Vorrang vor konkurrierenden Nutzungen einzuräumen. Die hieraus gegebenenfalls abzuleitenden Forderungen an die Planung seien durch die Wasserwirtschaft zu beurteilen.

Teile des Vorhabens befänden sich innerhalb des Vorranggebietes für die Wasserversorgung Nr. WVR 80 bzw. innerhalb des Vorbehaltsgebietes für die Wasserversorgung Nr. WVB 88. Im Vorranggebiet Nr. 80 WVR sei bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der Sicherung von Trinkwasser Vorrang einzuräumen. Im Vorbehaltsgebiet Nr. 88 WVB sei der Sicherung von Trinkwasser bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ein besonderes Gewicht beizumessen.

Gemäß Anhang 1 zur Begründung des Regionalplanes sei der Bau von Ortserfahrungen und anderen Verkehrswegen ohne tiefgreifende Geländeeinschnitte in der Regel mit der Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung vereinbar. Eine abschließende Beurteilung sei jedoch im Einzelfall durch das Wasserwirtschaftsamt als zuständige Fachbehörde zu treffen.

Die Belange des Hochwasserschutzes und die Anforderungen an den Schutz des Grundwassers wurden oben unter Ziffer C. III. 6., dort insbesondere unter C. III. 6.3 und C. III. 6.4 behandelt.

Der geplante Ausbaubereich berühre das Vorbehaltsgebiet für Kies und Sand Nr. 20 KS. Unter Berücksichtigung des regionalplanerischen Maßstabes könne dies regionalplanerischer Sicht im vorliegenden Fall hingenommen werden, da kein erheblicher Eingriff vorliege.

9. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Referat B VI, Lineare Projekte

Das bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 12.08.2020 im Verfahren Stellung genommen. Die vorgetragenen Anregungen und Forderungen haben sich durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes Kempten, sie bei der

Abwicklung des Projektes zu beachten, sowie die unter Ziffer A. VII. 1. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommene Nebenbestimmung erledigt.

10. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg

Das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat mit Schreiben vom 06.08.2020 im Verfahren Stellung genommen. Die Fl.-Nrn. 1559/0 und 1561/0 Gemarkung Weinhausen, Gemeinde Jengen seien als „K11 Artenarme Säume und Staudenfluren“ kartiert. Bei den Flächen handele es sich um Wald gem. Art. 2 BayWaldG, der aktuell mit Fichte bestockt und auf Teilflächen im Norden mit Douglasie aufgeforstet worden sei. Im Rahmen einer Überbauung oder einer baubedingten Inanspruchnahme, müsse diese Fläche in die Rodungsbilanz aufgenommen und waldrechtlich ausgeglichen bzw. wiederaufgeforstet werden. Die Flächen wurden in den Planfeststellungsunterlagen entsprechend der Forderung bei der Bilanzierung der in Anspruch genommenen Waldflächen als Wald gewertet und dementsprechend bei den wieder aufzuforstenden Flächen berücksichtigt. Nur bei der Aufnahme des Bestandes im Rahmen der Kartierung nach BayKompV wurde der auf diesen Flächen befindliche recht junge Bestand als Staudenflur aufgenommen, die im Übrigen eine höhere Wertigkeit nach BayKompV aufweist. Infolge der Waldarmut und des Vorliegens besonderer Waldfunktionen könne einer Rodung nur zugestimmt werden, wenn ein flächengleicher Waldersatz (Verhältnis 1:1) im räumlichen Zusammenhang aufgeforstet werde.

Die Planung entspricht dieser Forderung. Durch die Maßnahme gehen Waldflächen in einer Größe von 0,883 ha verloren. Im Zuge des waldrechtlichen Ausgleichs werden Flächen mit einem Umfang von 0,97 ha wieder aufgeforstet. Damit ist die wieder aufgeforstete Fläche 0,087 ha größer als die gerodete.

Durch die Baumaßnahme würden im Bereich der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen Waldflächen in einem Umfang von 0,65 ha (Fläche vor der Änderung der Planung) gerodet. Aufgrund der Waldarmut der Region, und um einen Ausgleich für den zeitweisen Verlust der Waldfunktion auf den beanspruchten Flächen zu gewährleisten, könne der temporären Rodung nur zugestimmt werden, wenn hierfür eine größere Fläche als 0,65 ha aufgeforstet wird. Insgesamt müsse der Ausgleich im Verhältnis 1 : 1,20 erfolgen. Dies erfordere die zusätzliche Aufforstung von 0,13 ha, die erst aufzuforsten seien. Die Forderung wird zurückgewiesen. Durch die Rodung der vorübergehend beanspruchten Flächen kommt es nicht zu einem dauerhaften Verlust von Waldflächen, die über die Wiederaufforstung der in Anspruch genommenen Flächen hinausgeht. Ein darüber hinausgehender Ausgleich kann daher nicht verlangt werden.

Die Baumartenzusammensetzung für die Ausgleichsmaßnahme 10 W werde nicht mitgetragen. Die Auswahl der Baumarten solle in Absprache mit dem Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten in Kaufbeuren erfolgen. Das Staatliche Bauamt hat dies zugesagt. Im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 10 W vorhandene Böschungen seien aus der Waldersatzbilanz herauszurechnen. Sie seien Teil des Straßenkörpers und somit eine bauliche Anlage, auf der kein Wald gemäß Art. 2 BayWaldG entstehen könne. Die Planung genügt diesen Anforderungen, da die Böschungsflächen der geplanten Straße nicht als in die für den Waldausgleich vorgesehenen Flächen einbezogen wurden. Ferner hat das Amt für Landwirtschaft Ernährung und Forsten verschiedene Änderungen bei den Maßnahmenblättern vorgeschlagen. Diese Forderungen haben sich durch Zusage des Staatlichen Bauamtes Kempten erledigt. Das Staatliche Bauamt hat ferner entsprechend der Forderung des Amtes für Landwirtschaft Ernährung und Forsten zugesagt, für die unterbrochene Forstwegeverbindung im Bereich der Wege Fl. Nrn. 1559/2 mit 1437/3 Gemarkung Weinhausen einen Ersatz herzustellen und diese Änderung in die Tekur aufgenommen. Zu der Forderungen wegen des teilweisen Entfernens der Bestockung bei der Ersatzmaßnahme E 14 wird auf Ziffer C. III. 8.2. verwiesen. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, entsprechend der Forderung des Amtes für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten Augsburg alle Aufforstungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren umzusetzen. Ferner hat es zugesagt die tatsächlich beanspruchten Waldflächen sowie die baubedingte in Anspruch genommenen Waldflächen zu erfassen und in einer Rodungsbilanz darzustellen. Auch wird es die Maßnahmen zur Ersatz- beziehungsweise der Wiederaufforstung nach Durchführung in die Rodungsbilanz aufnehmen und diese dem Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Augsburg übermitteln. Entsprechend der Forderung des Amtes für Landwirtschaft Ernährung und Forsten Augsburg wird das Staatliche Bauamt sicherstellen, dass die angrenzenden Wälder während der Bauphase jederzeit für die Waldbesitzer erreichbar bleiben.

11. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren hat mit Schreiben vom 06.08.2020 im Verfahren Stellung genommen. Es hat angeregt zu überprüfen, inwieweit der Regelquerschnitt RQ 28 mit all seinen zusätzlichen Auswirkungen bezüglich des Flächenverbrauchs trotz eventuell künftiger notwendigerweise veränderter Verkehrskonzepte für den gesamten Schnellweg B 12 zwingend er-

forderlich sei. Ferner solle überprüft werden, ob die für den Lärmschutz erforderlichen Lärmschutzwälle ganz oder teilweise durch flächenschonendere Maßnahmen ersetzt werden können. Insoweit wird auf Ziffern C III. 3.3 und C. III. 5.1 des Beschlusses verwiesen. Im Rahmen des Grunderwerbs solle darauf geachtet werden, durch eine gezielte Flächenkauf- und Tauschstrategie in Zusammenarbeit mit den Landwirten vor Ort einzelne Härten so weit wie möglich zu reduzieren. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, anzustreben, dass den betroffenen Landwirten zumindest in Härtefällen Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann. Es hat gleichzeitig darauf hingewiesen, dass dies nur erfolgen könne, wenn entsprechende Flächen zur Verfügung stehen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass Fragen des Grunderwerbs und der Entschädigung nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, soweit es nicht erforderlich ist, zur Abwendung einer Existenzgefährdung Tauschland zur Verfügung zu stellen.

Für einen Betrieb ergebe sich nach den Planungen ein Verlust von über 5 % seiner bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen. Für diesen Betrieb sei zu überprüfen, ob seine Existenz gefährdet sei. Durch eine Umplanung im Bereich des Bauwerks 46-1 konnte der Flächenverlust des betroffenen Landwirts auf 3,5 % seiner Betriebsfläche gemindert werden. Die Frage der Existenzgefährdung wurde bereits oben unter C III. 8.1 behandelt.

12. Polizeipräsidium Schwaben Süd/West

Das Polizeipräsidium Schwaben Süd/West hat mit Schreiben vom 24.06.2020 im Verfahren Stellung genommen. Es hat angeregt, den Standstreifen im Bereich der Neubauspur zwischen der Anschlussstelle Jengen und der A 96, Fahrtrichtung Nord so zu verbreitern, dass er für Fahndungsmaßnahmen genutzt werden und beispielsweise ein LKW gefahrlos angehalten werden kann. Der Forderung konnte nicht entsprochen werden. Die B 12 ist den Anforderungen des Verkehrs entsprechend nach den hierfür geltenden technischen Richtlinien dimensioniert. Eine Dimensionierung, die darüber hinaus polizeiliche Kontrollen ermöglicht, ist dort nicht vorgesehen und daher haushaltsrechtlich nicht möglich.

13. Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Kaufbeuren

Der Bayerische Bauernverband, Geschäftsstelle Kaufbeuren hat mit Schreiben vom 22.07.2020 im Verfahren Stellung genommen. Statt der Lärmschutzwälle seien beim Ausbau der B 12 Lärmschutzwände vorzusehen, um den Flächenverbrauch zu minimieren. Die Grünflächen entlang der Trasse und der Mittelstreifen

sollten zur Straßenentwässerung genutzt werden. Das Sickerbecken bei Weinhausen solle für die Straßenentwässerung genutzt werden. Dies ermögliche, auf die in der Planung vorgesehenen Sickerbecken zu verzichten. Die vorgesehenen Versickerbecken seien in Fläche und Tiefe zu optimieren, um den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.

Das landwirtschaftliche Begleitwegenetz sei zu asphaltieren und mit einer Breite von 3,50 m auszuführen. Für Baustellenzu- und Abfahrten seien Beweissicherungsverfahren durchzuführen, mit denen der Zustand vor und nach der Baumaßnahme erfasst werde. Ein solches sei auch für die Gartenstraße in Keterschwang durchzuführen. Im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 1440 Gemarkung Keterschwang fehle eine Zufahrt. Im Bereich der Fl.-Nrn. 1561 und 1559 sei der nach der Planung überbaute Feldweg an das bestehende Wegenetz anzuschließen.

Das Überführungsbauwerk Weinhausen (BW 46-1) solle direkt über der bestehenden Unterführung errichtet werden, um den Flächenverbrauch zu minimieren. Am Überführungsbauwerk Weinhausen (BW 46-1) solle der Anschlussweg im Bereich der Ostseite direkt am Widerlager angeschlossen werden, um den Flächenverbrauch zu minimieren und eine bessere Befahrbarkeit sicherzustellen. Der Begleitweg im Bereich des Sickerbeckens Weinhausen solle bis Fl.-Nr. 717 angelegt werden, um Umwege zu vermeiden. Der Begleitweg auf der Westseite von der Anschlussstelle Jengen bis zum BW 48-2 sei entbehrlich und könne entfallen. Stattdessen sei der Feldweg Fl.-Nr. 429/3 Gemarkung Jengen zu asphaltieren. Die lichte Höhe des Bauwerks BW 49-2 (Mausloch) solle von 3,00 m auf 3,60 m erhöht werden. Die Anschluss- und Zufahrtsituation Schöttenau-Mausloch (Regelungsverzeichnis Nr. 4.37) solle als durchgängige Fahrbahn ausgebildet werden. Der Weg auf Fl.-Nr. 1406 westlich des Mausloches solle asphaltiert werden. Der Flächenverbrauch für den Ausbau der B 12 sei zu hoch. Insbesondere sei der 4 m breite Mittelstreifen nicht erforderlich.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, das landwirtschaftliche Begleitwegenetz mit einer Breite von 3,50 m auszubauen. Eine durchgängige Asphaltierung wurde jedoch zu Recht abgelehnt, da diese zu einer technisch nicht erforderlichen Flächenversiegelung führen würde. Sie wird jedoch in den Bereichen realisiert, in denen dies bautechnisch erforderlich ist (Einmündungen, Steigungsbereiche). Der Aufbau im Übrigen wird bautechnisch so ausgeführt, dass das landwirtschaftliche Wegenetz den erforderlichen Verkehrsbelastungen langfristig standhält und den notwendigen Zugang zu den zu bewirtschafteten Flächen ermöglicht.

Die Zufahrt zum Grundstück Fl.-Nr. 1440 wird bei Bau-km 5 + 400 über die Feldzufahrt Fl.-Nr. 1414 hergestellt. Der überbaute Feldweg Fl.-Nrn. 1561 und 1559

wird durch die mit der Tektur vorgesehene Wegeverbindung mit der RVZ-Nr. 1.48 ersetzt. Das Überführungsbauwerk Weinhausen (BW 46-1) wird im Bereich der bestehenden Unterführung errichtet. Auch der landwirtschaftliche Weg im Bereich des Sickerbeckens Weinhausen wird entsprechend der Forderung des Bauernverbandes bis zu zur Fl.-Nr. 717 angelegt. Ebenso wird der Begleitweg auf der Westseite zwischen der Anschlussstelle Jengen und dem Bauwerk BW 48-2 entfallen. Stattdessen wird der Bestandsweg Fl.-Nr. 429/3 asphaltiert.

Die lichte Höhe des Bauwerks Nr. 49-2 (Mausloch) wird von 3 m auf 3,2 m erhöht. Die geforderte Erhöhung der Durchfahrthöhe auf 3,60 m ist wegen des dort hoch anstehenden Grundwassers nicht möglich. Die Anschluss- und Zufahrtssituation im Bereich Schöttenau-Mausloch wird entsprechend der Forderung des Bauernverbandes als durchgängige Fahrbahn ausgebildet (RVZ Nr. 1.35 mit 1.37). Auch der Wegeanschluss des unbefestigten Feldwegs Fl.-Nr. 1406 an die Unterführung BW 49-2 wird im Steigungsbereich asphaltiert. Im Übrigen wird diese Einwendung zurückgewiesen, da es für einen ordnungsgemäßen Ausbau nicht erforderlich ist, den gesamten Bereich zu asphaltieren.

Die geplanten Versickerungsbecken entlang der B 12 wurden so weit möglich an die Forderungen der jeweils konkret betroffenen Eigentümer angepasst. Das Versickerungsbecken 1 konnte im Zuge der Umplanung entfallen. Insoweit wird auf C. III. 6.1 des Beschlusses verwiesen. Weitere Änderungen konnten nicht erfolgen, da die vorgesehenen Entwässerungsanlagen technisch zwingend erforderlich sind, um eine ordnungsgemäße Entwässerung der Straße zu sichern.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Bezüglich der Forderung nach dem Bau von Lärmschutzwänden wird auf C. III. 5.1 verwiesen. Die Straßenentwässerung im Bereich des Mittelstreifens und der Grünflächen entlang der Trasse erfolgt, wo technisch möglich, bereits entsprechend der Forderung des Bayerischen Bauernverbandes. Wo dies technisch nicht möglich ist konnte auch keine der Forderung entsprechende Umplanung der Straßenentwässerung erfolgen. Dies gilt insbesondere für die geforderte Versickerung des Straßenwassers im Bereich des Mittelstreifens. Die technischen Vorschriften für den Straßenbau sehen bei einer Querneigung der Richtungsfahrbahn hin zum Mittelstreifen den Bau einer geschlossenen Entwässerung vor. Eine Versickerung des anfallenden Straßenabwassers im Bereich des Mittelstreifens ist nicht möglich. Dies liegt zum einen an dem begrenzten Platz im Bereich des Mittelstreifens und zum anderen an den Höhendifferenzen zwischen den beiden Fahrbahnrändern sowie den in diesem Bereich erforderlichen passiven Schutzeinrichtungen und den gegebenenfalls erforderlichen Stützen für kreuzende Bauwerke, sowie anderen technischen

Einrichtungen wie Mittelstreifenüberfahrten, Verkehrs- oder Mautbrücken und anderem. Darüber hinaus sollte über die Mittelstreifenversickerung kein Wasser in den Straßenunterbau gelangen, was bei einer Versickerung im Bereich des Mittelstreifens nicht auszuschließen ist. Ferner hätte eine Versickerungsmulde im Mittelstreifen erhebliche betriebliche Nachteile, da die Muldenpflege im Mittelstreifen zwischen den Schutzplanken und die Wartungsarbeiten an der Entwässerung im Mittelstreifen mit Beschränkungen des auf den Fahrbahnen laufenden Verkehrs und Gefahren für die ausführenden Arbeiter bzw. Mitarbeiter verbunden wären und erheblich mehr Aufwand erfordern würde.

Eine Nutzung des Sickerbeckens bei Weinhausen für die Straßenentwässerung kann nicht erfolgen. Dies würde den Wassereintrag in das Sickerbecken erhöhen. Darüber hinaus ist im Bereich des Sickerbeckens ohnehin eine Versickerung in den Grünflächen entlang der Trasse vorgesehen, eine andere technische Lösung der Entwässerung ist hier also nicht erforderlich.

Der Forderung, für die Gartenstraße in Ketterschwang sowie für alle Baustellenzu- und Abfahrten ein Beweissicherungsverfahren zur Zustandserfassung durchzuführen, konnte nicht entsprochen werden. Das Staatliche Bauamt wird schon im eigenen Interesse bei durch den Baubetrieb erheblich betroffenen Grundstücken und Wegen vor der Durchführung der Arbeiten eine Zustandsfeststellung durchführen. Gegebenenfalls auftretende Beeinträchtigungen sind zu entschädigen. Diese Entschädigung ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. 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 ergeben sich unmittelbar aus den gesetzlichen Vorschriften. Der direkte Anschluss des Weges im Bereich des Widerlagers des Bauwerks BW 46-1 ist technisch nicht möglich. In diesem Bereich ist wegen der dort erforderlichen passiven Schutzeinrichtungen, der Höhenverhältnisse und der Sichtverhältnisse ein Anschluss technisch nicht möglich. Der Feldweg wird bestandsnah am neuen Böschungsfuß des Straßendamms geführt und dort mit verbesserter Befahrbarkeit angeschlossen. Bezüglich des Flächenverbrauchs und der Breite des Mittelstreifens wird auf C. III. 3.3 verwiesen.

14. Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Weinhausen

Der Bayerische Bauernverband, Ortsverband Weinhausen, hat mit Schreiben vom 07.08.2020, dass am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist im Verfahren Stellung genommen. Soweit sich der Bayerische Bauernverband, Ortsverband Weinhausen gegen Erforderlichkeit und Dimensionierung des Vorhabens wendet wird auf C. III. 2. und 3.3 verwiesen. Die übrigen Einwendungen und Anregungen wurden bereits oben unter C. IV. 13. behandelt.

15. Zweckverband Hochwasserschutz Gennach Hühnerbach

Der Zweckverband Hochwasserschutz Gennach Hühnerbach hat mit Schreiben vom 14.08.2020 Stellung genommen. Die Stellungnahme wurde oben unter C. III. 6.2 behandelt.

16. Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen

Alle betroffenen Versorgungsunternehmen wurden im Planfeststellungsverfahren angehört. Soweit Stellungnahmen abgegeben wurden, enthalten sie im wesentlichen Hinweise und Informationen für den Vorhabensträger 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. Das Staatliche Bauamt Kempten 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. Dies betrifft folgende Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen:

- LEW Verteilnetz GmbH
- Schwaben netz GmbH
- Vodafone GmbH

Die LEW Verteilnetz GmbH hat gefordert, für die im Bereich der auszubauenden B 12 verlaufende 110 KV Leitung einen Vertrag abzuschließen. Insoweit wird darauf hingewiesen, dass sich diese Forderung allenfalls auf eine Vereinbarung zur Bauabwicklung beziehen kann. Die Gestattung der Nutzung der B 12 durch Leitungen der LEW richtet sich nach dem bestehenden Staatsvertrag vom 21.12.1994.

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 die meisten Fragen zur Erforderlichkeit des Vorhabens, zum Lärmschutz in den vom Ausbau betroffenen Ortslagen von Buchloe, Germaringen und Jengen, zum Naturschutz, zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser, zum Hochwasserschutz sowie zur technischen Ausführung des Straßenbaus einschließlich der Ermittlung der Verkehrszahlen und der Entwässerung unter C III. 2. bis 7. behandelt. 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. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 16, Buchloe

Die Eigentümer des Anwesens Fellhornstraße 16 in 86807 Buchloe haben mit Schreiben vom 11.08.2020, das am 19.08.2020 eingegangen ist, geltend gemacht, dass sie schon jetzt durch den Verkehrslärm der 150-200 m von ihrem Anwesen entfernt verlaufenden B 12 erheblich beeinträchtigt seien. Mit dem geplanten Ausbau der B 12 werde diese Beeinträchtigung aufgrund des steigenden Verkehrslärms noch größer. Die geplanten Maßnahmen zum Lärmschutz berücksichtigten die Belange der Anwohner in der zweiten Reihe nicht.

Das Grundstück in der Fellhornstraße 16, auf dem sich ihr Anwesen befinde, sei bei den Berechnungen im Gegensatz zu den Grundstücken in der Fellhornstraße 14 und 18 in der immissionsschutztechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt worden.

Das Staatliche Bauamt Kempten hat die Pegel im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer berechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich folgende Belastungen:

EG 51,6/45,8 dB (A) Tag/Nacht

OG 53,4/47,6 dB (A) Tag/Nacht

2. OG 54,5/48,7 dB (A) Tag/Nacht

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten.

Ihr Anwesen habe freie Sicht zur B12, da die Gärten der auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegenden Anwesen zur B 12 hin eine nicht verbaute Lücke von ca. 18 m bildeten. Somit könne der Lärm ungehindert zu Ihrem Anwesen gelangen. Dies wurde bei der Lärmberechnung im anzuwendenden Verfahren der RLS-90 (siehe dazu oben C. III. 5.1) berücksichtigt. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Höhe des Lärmschutzwalles von 3 m sei zu gering, da jeder Lkw höher als 3 m sei. Dies bedeute, dass der Lärm des Lkw-Aufbaus direkt über die Schallschutzwand gedrückt werde und somit ungehindert zu den Wohnhäusern vordringen könne. Wie sich aus den Ausführungen zur Belastung des Anwesens der Einwen- der ergibt, werden sie durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ausrei- chend geschützt. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Be- troffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Die Einwendung wird daher zurückge- wiesen.

Darüber hinaus absorbiere der 3 m hohe Wall nur einen geringen Teil der Schal- limmissionen. Die meisten Schallimmissionen würden aufgrund der des sehr gro- ßen Abstandes der Schallquellen zum Wall und der geringen Höhe (nur 3 m) un- gehindert in die Wohngebiete eindringen. Dies betreffe insbesondere die zweiten Stockwerke und dies bei erheblich zunehmendem Verkehrslärm. Ein ungestörter, gesunder und erholsamer Schlaf sei nach dem Ausbau insbesondere in den frü- hen Morgenstunden nicht mehr möglich. Die Einwendungen werden zurückgewie- sen. Bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV können die betroffenen An- wohner keinen weitergehenden Schutz geltend machen. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. B ImSchV in rechtmäßiger Weise fest- gelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1).

Alle Lärmberechnungen beruhen auf einem Berechnungsmodell mit Annahmen. Zum Beispiel seien die Angaben zum ermittelten Beurteilungspegel mit leichtem Wind (ca. 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort berechnet worden. Insbe- sondere in der Fellhornstraße herrsche aber oft mehr als leichter Wind. Daher sei ein niedriger Wall mit einer Höhe von 3 m nicht geeignet, die dort liegenden An- wesen vor Verkehrslärm und Abgasen zu schützen. Die Berechnungen des Lärm- schutzes seien alle nach der Lärmschutzrichtlinie RLS-90 durchgeführt worden. Mit der Änderung der zweiten Verordnung der zur Änderung der 16. BImSchV gelte aber seit 14. Mai 2020 bei Berechnungen die aktualisierte Richtlinie für den Lärmschutz an Straßenausgabe 2019-RLS-19. Hier bestehe Nachbesserungsbe- darf.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 12 im vorliegenden Planungsabschnitt 6 war bei der Berechnung der Lärmbelastung auf die RLS-90 abzustellen (siehe dazu oben unter C. III. 5.1).

Das Staatliche Bauamt hat aber im Verfahren zugesagt, den Lärmschutz freiwillig nach den RLS-19 zu berechnen und zu dimensionieren. Dadurch ergibt sich ein gegenüber den gesetzlichen Vorgaben um etwa 2 dB (A) verbesserter Lärmschutz. Ein Anspruch besteht aber insoweit nicht.

Der geplante Ausbau der B 12 sei autobahnähnlich und sehe keine Geschwindigkeitsbeschränkung, sondern nur eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h vor. Dies bedeute eine weitaus höhere Lärmbelastung für die Anlieger als bei einer Beschränkung der Geschwindigkeit. Der Verkehrslärm bei PKW nehme ab einer Geschwindigkeit von 130 km/h sehr stark zu. Eine Erhöhung des Tempos von 130 auf 160 km/h führe zu einer Lärmzunahme, die in etwa einer Verdoppelung des PKW-Verkehrsaufkommens gleichzusetzen sei. Tempo 140 statt 130 km/h führe zu einer Lärmzunahme, die etwa der Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 18 % entspreche. Eine Tempoabnahme von 100 auf 80 km/h reduziere die Lärmemissionen demgegenüber um 2dB (A). Dies entspreche einer Reduktion des Verkehrs um etwa 35 %.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung werden im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Sie haben daher keinen Anspruch auf Aufnahme weiterer Schutzauflagen oder Beschränkungen in den Planfeststellungsbeschluss. Vielmehr muss ihr Interesse an weiterreichenden Schallschutzauflagen hinter das Interesse an einer reibungslosen, schnellen und flüssigen Abwicklung des Verkehrs auf der B 12 zurücktreten.

Der Prognosehorizont 2030 reiche nicht aus und die in den Verkehrsgutachten getroffenen Annahmen zum Verkehrsaufkommen seien zu gering. Der Prognosezeitraum von etwa fünf Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens (etwa 2025) sei viel zu kurz gegriffen und die Annahme der Fahrzeugzunahmen deutlich zu gering. Der Wochenendverkehr nehme weiter zu. Damit würden die Verkehrsströme aus den Richtungen München und Augsburg die Abkürzung über die ausgebaute B 12 nehmen und nicht über die A 96 und A 7 (Kreuz Memmingen) fahren. Dies bedeute auch an Wochenenden erhöhten Verkehrslärm und Luftverschmutzungen und keine Erholung. Dies zeige auch der Blick auf die A 96. Die Prognose für die A 96 habe am Anfang bei 20.000 Fahrzeugen pro Tag gelegen. Heute seien es mehr

als 52.703 Fahrzeuge pro Tag (letzte Zählung 2015 an der Anschlussstelle Jen-gen/Kaufbeuren im Zuge der A 96). Dieses hohe Fahrzeugaufkommen habe auch einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen der B 12. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insoweit wird auf Ziffer C. III. 5.1.2.3 des Beschlusses verwiesen.

Trinkwasserschutz und Hochwasserschutz seien in den Unterlagen nicht ausreichend berücksichtigt. Durch den autobahnähnlichen Ausbau der B 12 auf 28 m Breite sei die B 12 nach dem Ausbau breiter als die A 96. Das Bauvorhaben habe erheblichen Einfluss auf die Oberflächenversiegelung im Allgäu. Es müssten Zufahrts- und Versorgungswege für die Bauzeit und Instandhaltung geschaffen werden, nur damit der Ausbau der B 12 ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen könne. Es sei zu prüfen, welchen Einfluss der vierspurige Ausbau auf die Oberflächenversiegelung des Bodens, die Bodenverdichtung und die Verringerung der Überschwemmungsgebiete habe. Ferner sei zu überprüfen, wie sich der Ausbau auf den Hochwasserschutz für die Bewohner von Lindenberg auswirke. Es sei zu überprüfen, wie das Trinkwasser im Bereich der anliegenden Gemeinden bezüglich der höheren Salzfracht im Winter geschützt werden könne. Ferner sei die Frage zu klären, wer für die höheren Trinkwasseraufbereitungskosten aufkomme. Es fehlten Aussagen dazu, ob diese Kosten von den Gemeinden und Anliegern zu tragen seien. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf Ziffer C. III. 6.1, 6.2 und 6.3 verwiesen. Da es nicht zu einem rechtlich erheblichen Anstieg der Salzfracht in das Grundwasser kommt, fallen auch keine höheren Kosten für die Trinkwasseraufbereitung an. Die Frage, wer die Kosten zu tragen hätte, musste daher in den Planfeststellungsunterlagen und im Rahmen der Abwägung nicht gesondert untersucht werden.

Der Ausbau und die Bauphase der B 12 zu einem autobahnähnlichen Verkehrsweg hätten einen gravierenden Einfluss auf die Gesundheit der Anwohner (fehlende Ruhe und Erholung). Erholsamer Schlaf und die Nutzung des Eigentums der Einwendungsführer ohne Einschränkung durch Verkehrslärm Lärm sei nicht mehr möglich. Dies sei ein erheblicher Eingriff in die Persönlichkeitsrechte der Einwendungsführer.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden, wie bereits oben ausgeführt, nicht überschritten. Gleiches gilt für die die Luftschadstoffe (siehe dazu Ziffer C. III. 5.2 des Beschlusses). Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen sollten, ist

dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von den betroffenen Anwohnern hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind.

Das Anwesen in der Fellhornstraße 16 verliere durch den Ausbau der B 12 und die daraus resultierende Belastung an Wert. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks zum Beispiel durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können. Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwender ein. Die Lage der des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße und das Fortbestehen der bestehenden Situation ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen.

2. Eigentümer der Fl.-Nr. 1401 Gemarkung Lindenberg

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 1401 Gemarkung Lindenberg hat sich mit Schreiben vom 10.08.2020 im Verfahren geäußert. Die Einwendungen betreffen das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl.- Nr. 1401 Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 34.871 m². Von diesem werden nach der Tektur 5.298 m² dauernd und 5.533 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Darüber hinaus ist er Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 1401/2 Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 10.910 m², aus dem eine Fläche von 2.308 m² dauerhaft und 1.096 m² vorübergehend für den Bau der B 12 in Anspruch genommen wird.

Er macht geltend, dass das Landschaftsschutzelement, das er auf der Fl.-Nr. 1401 Gemarkung Lindenberg errichtet habe, mit gleicher Baum- und Strauchgröße wiederhergestellt werden müsse, soweit es im Zuge der Bauarbeiten für den Ausbau der B 12 entfernt werde. Der Winkel für die Böschung des Lärmschutzwalls auf diesem Grundstück sei entgegen bereits erfolgter mündlicher Absprache in den Unterlagen nicht festgelegt worden. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen des Grundstücks müssten nach Abschluss der Arbeiten wieder ordnungsgemäß hergestellt werden. Das Staatliche Bauamt hat bei einer Besprechung mit dem Einwendungsführer am 16.08.2021 zugesagt, den im Bereich des Grundstücks als Landschaftselement vorgesehenen Wall mit einer Höhe von maximal 1,5 m zu schütten. Die Böschungsneigung zur Fahrbahnseite werde mit konstant 1:2 erfolgen. Die Kronenbreite wird 2 m betragen. Der Wildschutzzaun auf der Wallkrone wird bei 0,5 m Abstand von der straßenzugewandten Seite errichtet. Die Grunderwerbsgrenze wird in der Mitte der Wallkrone bei 1,0 m liegen.

Auf der von der Straße abgewandten Seite ist die Böschungsneigung variabel, möglichst befahrbar mit einer Länge von maximal 10 m ab der Wallkrone. Der Wall wird mit Rotlage und Humus aufgebaut.

Bezüglich der Bepflanzung hat das Staatliche Bauamt zugesagt, den Wall auf der straßenabgewandten Seite in Absprache mit dem Eigentümer mit gebietsheimischen Laubgehölzen vor allem Blühsträuchern mit ca. 3-5 % Bäumen II. Ordnung herzustellen. Mit der Tektur wurden die zugesagten Änderungen in die Planung aufgenommen.

Ferner ist vorgesehen, am Fuß des Walls für fünf Jahre einen zusätzlichen Wildverbisschutz zu errichten. Die Pflege und Nachpflanzung erfolgt für drei Jahre durch das Staatliche Bauamt Kempten, danach wird die Pflanzung an den Eigentümer übergeben und von diesem gepflegt. Der Einwendungsführer hat nach dieser Einigung seine Einwendungen im Verfahren zurückgezogen. Auf den vom Einwender unterschriebenen Vermerk des Bauamtes vom 16.08.2021 wird verwiesen.

3. Bewohner der Anwesen Tännelweg 5 sowie 3, 4, 6 und 8 Jengen

Die Bewohner des Anwesens Tännelweg 5 haben sich mit Schreiben vom 06.08.2020 im Verfahren geäußert. Die Bewohner der Anwesen Nummern 3, 4, 6 und 8 haben sich diesen Einwendungen angeschlossen. Sie machen neben zahlreichen allgemeinen Einwendungen, die bereits oben unter C. III. 2. bis 7. behandelt wurden geltend, dass bei dem Betrieb der Straße anfallende Schadstoffe wie Gummiabrieb, Bremsabrieb, Fette und Öle im Verfahren nicht beachtet wurden

worden seien. Diese gelangten mühelos in den Wasserkreislauf. Das Thema Grundwasserschutz sei im Verfahren zu wenig beachtet worden. Insbesondere sei für das Vorhaben das nahe der Straße liegende Wasserschutzgebiet aufgelöst worden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die anfallenden Schadstoffe wie Schwermetalle und Kohlenwasserstoffe führen nicht zu einer Beeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke. Sie lagern sich in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn ab und werden durch das ablaufende Wasser von der Straße nicht ausgewaschen. Sie sind damit auf den angrenzenden Wiesen und Feldern sowie im Bereich der Anwesen der Einwender ebenso wie im Grundwasser nur in unbedenklicher Konzentration zu erwarten (siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 167, Schadstoffgehalte von Bankettmaterial, S. 11). Das Wasserschutzgebiet im Bereich der B 12 wurde zwar anlässlich des Baus der B12 aufgelöst aber nicht wegen desselben. Die Stadt Kaufbeuren benötigt es nicht mehr für Ihre Wasserversorgung (s. o. C. III. 6.1.2). Auch bezüglich des Grundwasserschutzes wird auf die Ausführungen zur Entwässerung der B 12 oben unter C. III. 6.1 verwiesen.

Das Anwesen der Einwender liege nur etwa 118 m von der B 12 entfernt. Es sei neben den Belastungen durch die B 12 durch die nur ca. 28 m entfernte Kreisstraße OAL 15, den ca. 34 m entfernten Kreisverkehr mit der Abfahrt von der B 12 und der Zufahrt zur Tankstelle und Gewerbegebiet Urbansfeld und der ca. 27 m entfernten Kardinalstraße bereits erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt.

Auch das Verkehrsaufkommen auf diesen Verkehrswegen nehme ständig zu, da es sich bei der OAL 15 um eine Hauptverbindung zu den Nachbarorten handelte. Auch für das Gewerbegebiet Marktanger sei die OAL 15 Zufahrtsstraße. Darüber hinaus sei die Straße eine im Sommer beliebte und stark frequentierte Nebenstrecke für Motorradfahrer. Durch das ständig zunehmende Verkehrsaufkommen sei schon derzeit die Schall- und Immissionsbelastung täglich so groß, dass sich die Anlieger Sorgen um Gesundheit und Lebensqualität machen müssten. Die Anlieger im Bereich des Tännelwegs hätten bereits vor Ausweisung des Mischgebiets, ja sogar vor dem Bau der B 12 hier gelebt.

Wie verschiedene Studien bewiesen, führten Feinstaub, Abgasbelastung, Vibrationen und Verkehrslärm zu erheblichen und schweren gesundheitlichen Schäden bis hin zu tödlichen Erkrankungen.

Ein Tempolimit von 80-100 km/h würde nicht nur weniger Stickoxide sondern auch deutlich weniger Feinstaub, CO₂ und Schallbelastung für den gesamten Gemeindebereich bedeuten. Darüber hinaus werde das Unfallrisiko bei der Anschlussstelle Jengen durch ein Tempolimit deutlich sinken.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auch das am stärksten mit Lärm belastete Anwesen im Tännelweg 6 liegt unter Berücksichtigung des vorgesehenen Lärmschutzes mit maximal 59,1 dB (A) Tags und 53,0 dB (A) nachts deutlich unter den in diesem Bereich anzusetzenden Grenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts. Unter Berücksichtigung des durch das Staatliche Bauamt zugesagten freiwilligen Lärmschutzes kommt es zu einer weiteren Absenkung der Lärmwerte um etwa 2 dB (A).

Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden wie bereits oben ausgeführt nicht überschritten. Gleiches gilt für die Luftschadstoffe (siehe dazu Ziffer C. III. 5.2 des Beschlusses). Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen sollten, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von den betroffenen Anwohnern hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind.

Darüber hinaus befürchteten sie nach dem Ausbau der B 12 einen erheblichen Wertverlust der von ihnen bewohnten Immobilie. Der vierspurige Ausbau der B 12 bringe eine deutlich höhere Schall- und Immissionsbelastung mit sich, was zu einer erheblichen Minderung des Gebäude- und Bodenwertes führe. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. V. 1. verwiesen.

Auch sei zu befürchten, dass durch die Baumaßnahme (Erschütterungen u. a.) und die deutlich höheren Emissionen das Gebäude langfristig Schaden nehme. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Angesichts der Entfernung der Anwesen von der B 12 ist auszuschließen, dass es an den Gebäuden der Einwender zu Schäden kommt (siehe dazu oben C. III. 5.1.1).

Die immissionsschutztechnische Beurteilung berücksichtigte die bestehenden Unterschiede zwischen LKW und PKW sowie Motorrädern nicht. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Berechnungsverfahren der 16. BImSchV (RLS-90) und die darin enthaltenen Annahmen führen zu einer von der Rechtsprechung gebilligten Ermittlung der Belastung der betroffenen Anwohner (zum Berechnungsverfahren s. o. unter C. III. 5.)

4. Bewohner des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe, OT Lindenberg

Die Bewohner des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe haben sich mit Schreiben vom 06.08.2020 zu dem Vorhaben geäußert. Neben zahlreichen Einwendungen, bezüglich derer auf C. III. 2 bis 7., C V. und C. V. 1. und 3. verwiesen wird, haben sie geltend gemacht, dass ihr Anwesen stärker durch Verkehrslärm belästigt werde. Es sei schon seit Jahren nicht mehr möglich, nachts mit offenem Fenster zu schlafen, da der Lärm unerträglich sei. Ihre Gesundheit und Lebensqualität sei durch Lärm, Feinstaub und durch den Lkw-Verkehr und Motorradfahrer verursachte Erschütterungen beeinträchtigt. Der Baubetrieb werde durch Erschütterungen und Lärm die Lebensqualität und die Gesundheit zusätzlich beeinträchtigen. Der Wert des Anwesens werde durch das Bauvorhaben gemindert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Lärmbelastung des Anwesens der Einwendungsführer wurde als IO 95 in der immissionsschutztechnischen Untersuchung behandelt. Die Lärmbelastung liegt mit 53,2 dB (A) tags und 47,3 dB (A) nachts unterhalb der anzusetzenden Grenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden wie bereits oben ausgeführt nicht überschritten. Gleiches gilt für die Luftschadstoffe (siehe dazu Ziffer C. III. 5.2 des Beschlusses). Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen sollten, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von den betroffenen Anwohnern hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind.

Bezüglich der befürchteten Wertminderung ihres Anwesens und dessen Beschädigung sowie der Minderung und der Lebensqualität und einer Gefährdung Ihrer Gesundheit durch den Baubetrieb wird auf C. V. 1. verwiesen. Angesichts der Entfernung des Anwesens der Einwendungsführer von der B 12 ist auszuschließen, dass dieses durch den Baubetrieb beschädigt wird oder dass es zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baulärm und Erschütterungen kommt (siehe dazu unter C. III. 5.1.1).

5. Bewohner des Anwesens Fischerweg 24 in Buchloe, OT Lindenberg

Der Bewohner des Anwesens Fischerweg 24 in Buchloe, Ortsteil Lindenberg, hat mit Schreiben vom 12.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen erhoben. Neben zahlreichen Einwendungen, für die auf C. III. 2 bis 7. und C. V. 1. und 3. verwiesen wird, macht er als Anlieger geltend, dass er befürchte, dass sein Anwesen nach dem Ausbau der B 12 stärker durch Verkehrslärm betroffen sei. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auch die näher an der B 12 liegenden, stärker mit Lärm belasteten Anwesen Fischerweg 20 und 22, die im Rahmen der Immissionsschutztechnischen Untersuchung als Immissionsorte (IO) 101 und 99 untersucht wurden, liegen unter Berücksichtigung des vorgesehenen Lärmschutzes mit maximal 50,7 (IO 101) bzw. 52 (IO 99) dB (A) tags und 44,9 (IO 101) bzw. 46,2 (IO 99) dB (A) nachts deutlich unter den in diesem Bereich anzusetzenden Grenzwerten für Allgemeine Wohngebiete der 16. BImSchV von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts. Unter Berücksichtigung des durch das Staatliche Bauamt zugesagten freiwilligen Lärmschutzes kommt es zu einer weiteren Absenkung der Lärmwerte um etwa 2 dB (A).

Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden, wie bereits oben ausgeführt, nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihm hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind.

6. Bewohnerin des Anwesens Lußweg 26 in Germaringen, Ortsteil Untergermaringen und Eigentümerin des Grundstücks Fl. Nr. 816 Gemarkung Untergermaringen

Die Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 816 Gemarkung Untergermaringen hat mit Schreiben vom 31.07.2020, das am 12.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks für das Versickerungsbecken VB 1 für die B 12 erhoben. Aus dem Grundstück mit einer Größe von 14.989 m² wurden nach der ursprünglichen Planung 1.417 m² dauernd und 381 m² vorübergehend für die Maßnahme benötigt. Das Staatliche Bauamt Kempten hat auf ihren Einwand hin die Erforderlichkeit des Versickerungsbeckens nochmals überprüft und festgestellt, dass es ausreicht, das Versickerungsbecken VB 2 zu vergrößern. Das Versickerungsbecken VB 1 ist mit der

Tektur entfallen, der Einwand ist damit erledigt. Die aus dem Grundstück benötigte Fläche verringert sich auf 780 m², die dauerhaft und 495 m², die vorübergehend beansprucht werden.

Ferner fordert sie als Anwohnerin über den vorgesehenen lärmindernden Asphalt hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Untergermaringen oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 oder 120 km/h in diesem Bereich. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C III. 5.1 und C IV. 3. und 5. verwiesen.

7. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 13 Buchloe

Die Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 13 in Buchloe haben mit Schreiben vom 13.08.2020, das am 03.09.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Die Einwände wurden berücksichtigt, obwohl sie nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Regierung von Schwaben eingegangen sind. Ausweislich des Datums der Erstellung wurde es so rechtzeitig zur Post gegeben, dass mit einem rechtzeitigen Eingang des Schreibens noch zu rechnen war. Es ist auf Grund des Postlaufs für zahlreiche dienstliche Schreiben bekannt, dass es im Bereich des Regierungsbezirks Schwaben zwischen Juli und September 2020 zu zahlreichen teilweise erheblichen Verzögerungen des Postlaufs kam, so dass in diesem Verfahren Schreiben, die bis Mitte September bei der Regierung von Schwaben eingegangen sind ohne weitere Nachprüfung inhaltlich berücksichtigt wurden, da die Einwendungsführer im Verfahren aller Wahrscheinlichkeit nach einen Anspruch auf Wiedereinsetzung gehabt hätten.

Die Einwendungsführer machen geltend, dass ihr etwa 200 m von der B 12 entfernt gelegenes Anwesen in den letzten Jahren zunehmend durch Verkehr belastet werde. Mit dem geplanten Ausbau der B 12 werde der Verkehrslärm nochmals stark ansteigen und ihr Bedürfnis nach Ruhe und Erholung insbesondere nachts erheblich beeinträchtigt. Die vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz berücksichtigten die Anwohner in der zweiten Reihe nicht. Das Anwesen in der Fellhornstraße 13 habe freie Sicht auf die B 12. Der Lärm der Straße könne daher ungehindert zu Ihrem Haus gelangen. Die Höhe des Lärmschutzwalls von 3 m sei zu gering, da jeder LKW höher als 3 m sei. Dies bedeute, dass der Lärm des Lkw-Aufbaus direkt über den Lärmschutzwall gelangen könne und ungehindert zu den Wohnhäusern vordringe. Die Situation sei insbesondere nachts erheblich und mache eine Nachtruhe bei gekippten bzw. geöffneten Fenstern im Schlafzimmer unmöglich.

Die schematische Darstellung der Schallausbreitung zeige, dass nur ein geringer Teil der von der Straße verursachten Schallemissionen durch den vorgesehenen Lärmschutzwall absorbiert werde. Der größte Teil der Schallemissionen werde aufgrund des sehr großen Abstandes der Schallquellen und der geringen Wallhöhe ungehindert in die angrenzenden Wohngebiete eindringen. Hiervon sei insbesondere das zweite Stockwerk ihres Anwesens betroffen, die Nachtruhe sei vor allem in den frühen Morgenstunden beeinträchtigt.

Alle Lärmberechnungen beruhten auf Berechnungsmodellen mit vorgegebenen Annahmen. So seien die Angaben zum ermittelten Beurteilungspegel mit einem leichten Mitwind vom Verkehrsweg zum Immissionsort berechnet worden. Insbesondere in der Fellhornstraße herrsche sehr oft mehr als leichter Mitwind. Der vorgesehene Lärmschutzwall schütze damit nicht ausreichend vor Straßenlärm und Abgasen.

Die Berechnungen zum Lärmschutz seien nach den RLS-90 durchgeführt worden. Diese seien seit 2020 durch die RLS-19 ersetzt worden. Die Berechnung sei daher aufgrund einer veralteten Vorschrift erfolgt. Da der geplante Ausbau der B 12 autobahnähnlich sei und keine Geschwindigkeitsbeschränkung, sondern nur eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h vorsehe, bedeute dies für die Anlieger weitaus höhere Lärmbelastungen als mit Geschwindigkeitsbeschränkung. Ab einer Geschwindigkeit von 130 km/h nehme der durch Pkw verursachte Verkehrslärm sehr stark zu. Eine Tempoerhöhung von 130 auf 160 km/h führe zu einer Lärmzunahme, die in etwa einer Verdoppelung des PKW-Verkehrsaufkommens gleichzusetzen sei. Tempo 140 statt 130 km/h führe zu einer Lärmzunahme, die etwa der Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 18 % entspreche. Eine Tempoabnahme von 100 auf 80 km/h reduziere die Lärmemissionen demgegenüber um etwa 2 dB. Dies entspreche einer wahrgenommenen Reduzierung der Fahrzeuganzahl um etwa 35 %.

Die Verkehrsprognosen für den geplanten Ausbau seien im Zeithorizont zu kurz gegriffen und die Annahmen für das zukünftig auf der B 12 anfallende Verkehrsaufkommen zu gering. Bei der A 96 habe die Prognose am Anfang bei 20.000 Kfz/24h gelegen. Heute werde die Straße von mehr als 52.700 Kfz/24h genutzt. Insoweit werde auf die Zahlen der letzten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 im Bereich der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren verwiesen.

Dieses hohe Verkehrsaufkommen habe auch einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen der B 12. Zudem sei der Prognosezeitraum von fünf Jahren nach Fertigstellung (2025) viel zu kurz gegriffen und die Annahme der Fahrzeugzahlen deutlich zu gering. Der Wochenendverkehr nehme weiter zu. Das bedeute,

dass die Verkehrsströme aus den Richtungen München und Augsburg die Abkürzung über die ausgebaute B 12 nehmen und nicht den Umweg über die A 96 und die A7 (Kreuz Memmingen) nutzen werden. Dies bedeute auch an Wochenenden erhöhten Verkehrslärm und Luftverschmutzungen.

Der Trinkwasser- und der Hochwasserschutz seien in den Unterlagen nicht ausreichend behandelt. Durch den autobahnähnlichen Ausbau auf 28 m Breite sei die B 12 nach dem Ausbau breiter als die A 96. Dies habe erheblichen Einfluss auf die Oberflächenversiegelung im Allgäu. Es seien Zufahrts- und Versorgungswege für die Bauzeit und die Instandhaltung erforderlich, nur damit der Ausbau der B 12 ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen könne.

Es sei zu klären, welchen Einfluss der vierspurige Ausbau auf die Oberflächenversiegelung des Bodens, die Bodenverdichtung und die Überschwemmungsgebiete habe. Ferner sei zu klären, wie sich der Ausbau auf den Hochwasserschutz für die Bewohner von Lindenberg auswirke. Auch sei zu prüfen, ob das Trinkwasser ausreichend geschützt werde und welche Auswirkungen der höhere und vermehrte Reifenabrieb und die erhöhte Tausalzeinbringung im Winter auf das Grundwasser habe.

Ferner sei zu ermitteln, wer für die höheren Trinkwasseraufbereitungskosten aufkommen müsse. Es müsse festgestellt werden, ob diese Kosten von den Gemeinden oder von ihnen als Anliegern zu tragen seien. Diese Fragen seien in den Unterlagen nicht ausreichend beantwortet worden.

Der Ausbau und die Bauphase der B 12 zu einem autobahnähnlichen Verkehrsweg hätten einen gravierenden Einfluss auf die Gesundheit der Anlieger. Das sei ein erheblicher Einschnitt in deren Persönlichkeitsrechte. Der Wert ihrer Immobilie werde durch den Ausbau der B 12 und der daraus folgenden Erhöhung des Straßenlärms und der Schadstoffbelastungen gemindert. Das Vorhaben laufe dem Ziel des Bundesverkehrsministeriums zuwider, den Straßenlärm zu reduzieren und den Schutz der Bürger vor Verkehrslärm zu verbessern. Im Rahmen des Verfahrens seien daher geeignete Maßnahmen zu treffen, um besseren Schallschutz sowie eine Verbesserung der Lebensqualität für die betroffenen Anlieger zu erzielen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes erledigt haben. Das Staatliche Bauamt hat die Pegel im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer berechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich folgende Belastungen:

EG: 51,1/45,3 dB (A) Tag/Nacht

1. OG: 52,9/47,1 dB (A) Tag/Nacht

2. OG 54,1/48,3 dB (A) Tag/Nacht

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten. Wie sich aus den Ausführungen zur Belastung des Anwesens der Einwender ergibt, werden sie durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ausreichend geschützt. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz.

Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Die übrigen Einwendungen wurden oben unter C. V. 1. behandelt.

8. Bewohnerin des Anwesens Nachtweideweg 4, Jengen, OT Weinhausen

Die Bewohnerin des Anwesens Nachtweideweg 4 in Jengen, OT Weinhausen hat mit Schreiben vom 10.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben.

Ihr Wohnhaus liege etwa 630 m von der heutigen B 12 entfernt am unteren Ende des Nachtweideweges. Sie empfinde schon die heutige Lärmbelastung durch die B 12 als erheblichen Eingriff in ihre Lebensqualität. Die Streckenlänge der B12, aus der je nach Wind- und Wetterlage sowie Tageszeit durch den Verkehr auf der B 12 bedingte Lärmemissionen auf ihren Wohnsitz einwirken, betrage etwa 3 km. Schon heute leide sie zeitweise unter starker, bisweilen auch sehr starker Lärmbelastung. Sie könne oft nicht bei geöffnetem Fenster schlafen. Durch den geplanten Ausbau der B 12 werde die Lärmbelastung stark zunehmen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die im als Dorf/Mischgebiet einzustufenden Ortsteil Weinhausen anfallende Lärmbelastung durch die B 12 liegt bei den am stärksten belasteten, weil in der geringsten Entfernung zur B 12 liegenden Anwesen (Immissionsorte 23 bis 32, siehe dazu oben C. III. 5.1.2.4) um mehr als 2 dB (A) (an den meisten Anwesen mehr als 8 dB (A)) unter den in diesem Bereich anzusetzenden Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts. Auf Grund der größeren Entfernung zur B 12 ist das Anwesen der Einwenderin weniger stark belastet als diese. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Die übrigen Einwendungen wurden oben unter C III. 2. bis 7. behandelt.

9. Bewohnerin des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe, OT Lindenberg

Die Bewohnerin des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe hat mit Schreiben vom 06.08.2020, 10.08.2020 und 12.08.2020, die am 14.08.2020 bzw. 21.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen sind, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Sie macht geltend, dass sie als Anwohnerin effektiv vor dem durch die B 12 verursachten Straßenlärm geschützt werden müsse. Ihr im Jahr 1998 gebautes Haus sei vor dem planfestgestellten Ausbau der B 12 erstellt worden. Es habe – anders als bei zahlreichen später gebauten Häusern - keine Vorgaben wegen des Lärmschutzes gegeben.

Ein von der Stadt Buchloe geplantes neues Baugebiet an der A 96 werde seit Jahren nicht genehmigt, da der Lärmschutz für das geplante Neubaugebiet nicht ausreiche. Die Begründung der Regierung von Schwaben sei immer gewesen, dass die A 96 vor der geplanten Neubauplanung dagewesen sei und sich hinsichtlich der Vorgaben für den Lärm nach dieser Straße zu richten habe. Genauso müsse es in im vorliegenden Fall sein. Die Anlieger an der B 12 seien vor dem geplanten Ausbau dagewesen. Ferner beanstandet sie, die Unterlagen seien so ausgelegt worden, dass ein Teil der Einwendungsfrist in die Ferien falle. In dieser Zeit seien viele Betroffene abwesend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Lärmbelastung des Anwesens der Einwendungsführerin wurde als IO 95 in der immissionsschutztechnischen Untersuchung behandelt. Die Lärmbelastung liegt mit 53,2 dB (A) tags und 47,3 dB (A) nachts unterhalb der anzusetzenden Grenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden, wie bereits oben ausgeführt, nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführerin durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen sollten, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von den betroffenen Anwohnern hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind. Die Planung berücksichtigt daher die Belange der Anwohner wie von der Einwendungsführerin gefordert in ausreichendem Umfang. Die Auslegung der Unterlagen erfolgte – ohne dass insoweit eine rechtliche Verpflichtung bestanden hätte – so, dass ein großer Teil der Auslegungs- und Einwendungsfrist außerhalb der Ferienzeit lag. Damit war es jedem Betroffenen möglich, seine Einwendungen innerhalb der Einwendungsfrist zu erheben, ohne dass er die Ferienzeit in

Anspruch nehmen musste. Die übrigen Einwendungen wurden oben unter C III. 2. bis 7. behandelt.

10. Eigentümer von zwei Anwesen in Marktoberdorf

Zwei Eigentümer von Anwesen in Marktoberdorf, die nach Ihren Angaben etwa 800 m von der B 12 entfernt liegen, haben mit Schreiben vom 02.08.2020 und 09.08.2020, die am 07.08.2020 bzw. 13.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingingen, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Auch wenn das aktuelle Planfeststellungsverfahren nicht den Ausbau der B 12 bei Marktoberdorf betreffe, so habe es dennoch Auswirkungen auf dem Verkehr im Bereich von Marktoberdorf. Die infolge des Ausbaus zunehmende Verkehrsbelastung auf der B 12 führe dazu, dass die Lärmbelastung und Luftverschmutzung im Bereich der betroffenen Anwesen in erheblichem Maße zunehme. Dadurch würden die Immobilien an Wert verlieren. Darüber hinaus werde das Grundstück durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der B 12 nicht mehr im aktuellen Umfang zur Erholung nutzbar sein. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Anwesen liegt rund 18 km südlich des Planfeststellungsabschnittes PA 6. Aufgrund der Entfernung der Anwesen von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau betroffen sind. Die übrigen Einwendungen wurden oben unter C III. 2. bis 7. behandelt.

11. Bewohner des Anwesens Nachtweideweg 10 in Jengen, OT Weinhausen

Die Bewohner des Anwesens Nachtweideweg 10 in Jengen OT Weinhausen haben mit Schreiben vom 12.08.2020, die am 03.09.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen sind, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Neben den oben unter C III. 2. bis 7. und C. V. 1. behandelten Einwendungen machen sie geltend, dass der Straßenbau zu erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen führe und in erheblichem Maß ihr Recht auf Leben und Gesundheit sowie ihr Eigentumsrecht verletze. Der Abstand von ihrem Anwesen zum geplanten zum planfestgestellten Vorhaben betrage etwa 600 m. Durch den Bau würden sie während der Bauphase und anschließend durch den Betrieb der Straße einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigungen ausgesetzt. Darüber hinaus führe der Bau der Straße aufgrund der genannten Umwelteinflüsse zu einer erheblichen Entwertung ihres Grundstücks. Des weiteren werde ihr Ruhe- und Erholungsbedürfnis durch die Nähe der autobahnähnlichen Straße gestört. Besonders nachts und in den frühen Morgenstunden würden die Geräusche der neuege-

bauten autobahnähnlichen B 12 zu hören sein. Bereits jetzt steige der Verkehrslärm bei sinkenden Temperaturen und Nässe durch die sich verändernde Thermik in den Abend- und Nachtstunden stark an. Die Belastung werde sich durch den geplanten Ausbau weiter erhöhen. Dies sei ihnen als Anwohnern nicht zuzumuten. Die Einwände werden zurückgewiesen. Die im als Dorf/Mischgebiet einzustufenden Ortsteil Weinhausen anfallende Lärmbelastung durch die B 12 liegt bei den am stärksten belasteten, weil in der geringsten Entfernung zur B 12 liegenden Anwesen (Immissionsorte 23 bis 32, siehe dazu oben C. III. 5.1.2.4) unter den Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts. Auf Grund der größeren Entfernung zur B 12 ist das Anwesen der Einwendungsführer weniger stark belastet als diese. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1).

Bezüglich der befürchteten Wertminderung ihres Anwesens sowie der Minderung und der Lebensqualität und einer Gefährdung Ihrer Gesundheit durch den Baubetrieb wird auf C. V. 1. verwiesen. Angesichts der Entfernung des Anwesens der Einwendungsführer von der B 12 ist auszuschließen, dass dieses durch den Baubetrieb beschädigt wird oder dass es zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baulärm und Erschütterungen kommt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1.1). Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks etwa durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können.

Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwender ein. Die Lage der des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten

Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse der Eigentümer an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen.

12. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 23 Buchloe OT Lindenberg

Der Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 23, Buchloe Ortsteil Lindenberg hat mit Schreiben vom 03.07.2020, das am 07.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er macht geltend, dass das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung im Bereich der Anwesen Fellhornstraße 19-25 schwer nachvollziehbar sei. Insbesondere sei nicht nachvollziehbar, dass der Immissionspegel im Bereich der Hausnummer 25 im ersten Obergeschoss ansteige, obwohl der Abstand zum Bauvorhaben gegenüber den Nrn. 19-23 größer werde, und dass der Immissionsschutzpegel der Emissionspegel für das Haus Nr. 23 gegenüber den Nrn. 19-21 im Erdgeschoss ansteige, obwohl der Abstand zur B 12 größer sei als bei diesen Anwesen.

Für alle Anwesen gelte, dass der Immissionspegel im Bereich der oben angeführten Anwesen nach dem Ausbau mit dem für 2030 prognostizierten Verkehrsaufkommen gegenüber der bestehenden Situation ansteige. Insbesondere werde es in seinem Anwesen in der Fellhornstraße 23 im ersten Obergeschoss in der Nacht um etwa 2,6 dB (A) lauter als im jetzigen Bestand mit der derzeitigen Verkehrsbelastung. Das sei aus seiner Sicht nicht tragbar.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Das Staatliche Bauamt hat auf den Einwand hin die in die Berechnung eingeflossenen Rahmendaten nochmals überprüft und festgestellt, dass die Bebauung im Umfeld des Anwesens des Einmündungsführers mittlerweile von der bei der Berechnung zu Grunde gelegten abweicht. So wurde unter anderem das Anwesen in der Fellhornstraße 16 in den Unterlagen zur Berechnung nicht berücksichtigt, da es im Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen noch nicht vorhanden war. Das Bauamt hat aber auch darauf hingewiesen, dass aufgrund der Vielzahl der in die Berechnung einfließenden Parameter die Ergebnisse durchaus im zehntel Dezibelbereich variieren können. So sei beispielsweise der Abstand von der Lärmquelle, die freie Sicht auf die Lärmquelle, die Ausrichtung der der Straße zugewandten Fassadenseite, vorgelagerte Gebäude, Reflexionen an den umliegenden Gebäuden und die Abschirmung durch vorgelagerte Gebäude mit unterschiedlichen Eigenschaften maßgeblich für das Ergebnis der Berechnung. Das Anwesen in der Fellhornstraße 23 ist nach den Ergebnissen der Neuberechnung wie folgt belastet:

1. Obergeschoss 53,2 dB (A) Tags, 47,4 dB (A) nachts

2. Obergeschoss 53,7 dB (A) Tags, 47,9 dB (A) nachts

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts für den als Allgemeines Wohngebiet einzustufenden Bereich, in dem das Anwesen des Einwendungsführers liegt, werden damit eingehalten. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt. Das Bauamt hat in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen ergänzend berechnet, wie stark das Anwesen des Einwendungsführers ohne den planfestgestellten Ausbau belastet würde, wenn sich der Verkehr entsprechend der Prognose 2030 entwickeln würde. In diesem Fall würde die Belastung des Anwesens sich wie folgt entwickeln:

1. Obergeschoss 53,7 dB (A) Tags, 46,8 dB (A) nachts

2. Obergeschoss 54,2 dB (A) Tags, 47,4 dB (A) nachts

Auch ohne den Ausbau der B 12 würde der zunehmende Verkehr auf der Trasse zu einer gesteigerten Lärmbelastung führen, die Tags etwas höher und nachts etwas niedriger liegt, als die durch den Ausbau unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verursachte. Diese geringfügig veränderte Belastung ist von den betroffenen Anwohnern unter Berücksichtigung der für den Ausbau sprechenden öffentlichen Belange hinzunehmen.

13. Bewohner des Anwesens Giso Ring 15, Marktoberdorf-Geisenried

Die Bewohner des Anwesens Giso Ring 15, Marktoberdorf haben mit Schreiben vom 13.08.2020, die am 24.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingingen, Einwendungen erhoben. Sie befürchten wegen des Ausbaus eine höhere Lärmbelastung ihres Anwesens. Auf der anderen Seite der B 12 befindet sich das von den Geisenieder Bürgern genutzte Naherholungsgebiet „Dümpfelmoos“. Durch den Ausbau komme es zu einem weiteren Flächenverbrauch, der befürchten lasse, dass für die Naherholung geeignete Gebiete immer mehr beschnitten werden. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung des Anwesens von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau betroffen sind. Wegen der übrigen Einwendungen auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

14. Bewohner des Anwesens Föhrenweg 12, Germaringen

Die Bewohner des Anwesens Föhrenweg 12, Germaringen haben mit Schreiben vom 21.07.2020, das am 27.07.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen erhoben. Als unmittelbar Betroffene würden sie durch Bau und Betrieb der B 12 noch stärker beeinträchtigt als bisher. Der Lärm der Straße, der nur nachts für wenige Stunden weniger werde, sei schon jetzt sehr belastend. Der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz sei ungenügend. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Anwesen der Kläger liegt mehr als 1 km südlich des planfestgestellten Abschnitts. Es ist nicht ersichtlich, dass sie durch den Ausbau im planfestgestellten Abschnitt beeinträchtigt werden. Auch die Verkehrssteigerungen auf der B 12, die durch den Ausbau des planfestgestellten Abschnitts bedingt sind, erreichen kein Ausmaß, dass zu rechtlich erheblichen Beeinträchtigungen der Einwendungsführer führen würde. Die nach der Rechtsprechung erforderliche Steigerung der Lärmbelastung um 3 dB (A) erfordert in etwa eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung, die nach der im Verkehrsgutachten ermittelten Steigerung der Verkehrszahlen im Ausbauabschnitt nicht erreicht wird. Die übrigen Einwendungen wurden unter C III. 2. bis 7. behandelt.

15. Bewohner des Anwesens St. Georg Straße 11, Buchloe

Der Bewohner des Anwesens St. Georg Straße 12, Buchloe hat mit Schreiben vom 10.08.2020, das am 28.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen erhoben. Neben zahlreichen Einwendungen, die bereits unter C. II. 2.5.4.5, C. III. 2. bis 7., C. IV. 3. und C. V. 1. behandelt wurden macht er geltend, dass er befürchte, dass Mikroplastikemissionen durch Reifenabrieb und den Abrieb von Straßenmarkierungen zu einer Belastung des im Bereich der Straße vorhandenen Grundwassers und damit auch des Trinkwassers führen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die anfallenden Schadstoffe wie Schwermetalle und Kohlenwasserstoffe führen nicht zu einer Beeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke und des Grundwassers. Sie lagern sich in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn ab und werden durch das ablaufende Wasser von der Straße nicht ausgewaschen. Sie sind damit auf den angrenzenden Wiesen und Feldern ebenso wie im Grundwasser nur in unbedenklicher Konzentration zu erwarten (siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 167 Schadstoffgehalte von Bankettmaterial, S. 11).

16. Bewohnerin des Anwesens Weinhausener Straße 12, Jengen

Die Bewohnerin des Anwesens Weinhausener Straße 12 in Jengen hat mit Schreiben vom 12.08.2020, das am 14.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Sie befürchtet Wertverluste ihres im Einwirkungsbereich der B 12 gelegenen Anwesens. Ferner macht sie geltend, dass im Bereich von Jengen ein vollständigerer Lärmschutz erforderlich sei, als der in der Planung vorgesehene. Insbesondere sei nicht nachvollziehbar, dass das Gebiet auf Höhe Jengen/Weinhausen nicht mit Lärmschutzeinrichtungen versehen sei. Sie weist darauf hin, dass in den Feldern auf der Höhe von Jengen jedes Jahr Kiebitze brüten. Ferner siedle die Feldlerche dort. Der Kiesweiher bei Jengen sei Lebensraum für Reiher, Schwäne, Enten, Gänse, Möwen und Blesshühner.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt, oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wäre wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks etwa durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können.

Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwendungsführerin nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwendungsführerin ein. Die Lage des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen.

Das Staatliche Bauamt hat in der immissionsschutztechnischen Untersuchung die Belastung der Anwesen, die durch den Ausbau am stärksten belastet werden, im gesamten Verlauf der Trasse untersucht. Die Wohnbebauung im Bereich von Jengen wird nicht stärker belastet, als dies nach der 16. BImSchV zulässig ist (Siehe

dazu oben unter C. III. 5.1.2.4 und 5.1.2.5). Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden, wie bereits oben ausgeführt, nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführerin durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihr hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind.

Die Auswirkungen des planfestgestellten Ausbaus der B 12 auf die im Umfeld des Vorhabens siedelnden Vogelarten und die Natur wurden umfassend untersucht. Insbesondere die Auswirkungen des Vorhabens auf die Arten Feldlerche und Kiebitz wurden im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag behandelt. Durch die vorgesehenen naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die Betroffenheiten berücksichtigt und in ausreichendem Ausmaß kompensiert. Auf die Ausführungen unter C. III. 7. wird verwiesen. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf C. III. 2. bis 6. verwiesen.

17. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 1, Buchloe

Die Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 1 in Buchloe haben mit Schreiben vom 03.08.2020, das am 10.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Sie machen geltend, dass dieser zu merklichen Lärmsteigerungen für die Anwohner führe. Sie befürchten, dass ihr Haus wegen der stärkeren Beeinträchtigungen durch Lärm an Wert verliert. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen werde auch mehr Mikroplastik, Abrieb der und Abrieb von Reifen in das Grundwasser gelangen und dieses verunreinigen. Dieses müsse dann mit erhöhtem Aufwand gereinigt werden. Dies belastet die Anwohner, da die Kosten auf sie umgelegt würden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts für den als allgemeines Wohngebiet einzustufenden Bereich, in dem das Anwesen des Einwendungsführers liegt, werden eingehalten. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt.

Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt, oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau für die Anwohner sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks etwa durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können.

Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwender ein. Die Lage des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen, für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte, im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse der betroffenen Anwohner an einer bestimmten Lage ihrer Anwesen zur Straße einzuräumen.

Die anfallenden Schadstoffe wie Schwermetalle und Kohlenwasserstoffe führen nicht zu einer Beeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke und des Grundwassers. Sie lagern sich in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn ab und werden durch das ablaufende Wasser von der Straße nicht ausgewaschen. Sie sind damit auf den angrenzenden Wiesen und Feldern ebenso wie im Grundwasser nur in unbedenklicher Konzentration zu erwarten (siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 167 Schadstoffgehalte von Bankettmaterial, S. 11). Wegen der übrigen Einwendungen wird auf C. III. 2. bis 7. verwiesen.

18. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 19, Buchloe

Die Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 19 in Buchloe haben mit Schreiben vom 16.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Die Lärmbelastung durch die B 12 sei schon jetzt zu hoch. Nur an wenigen Stellen verlaufe die B 12 auf freiem Feld so siedlungsnah wie im Bereich von Lindenberg und Jengen. Der

geplante Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 bis 3 m gewährleiste keinen wirksamen Schutz gegen den Lärm der ausgebauten B 12. Sein Anwesen befindet sich am Südrand von Lindenberg und daher in einer exponierten Lage bezüglich der B 12. Die Entfernung zum bestehenden und zukünftigen Fahrbahnrand betrage weniger als 200 m. Schon heute gebe es Beeinträchtigungen durch die Lärmeinwirkung der B 12. Sollte der Ausbau der B 12 wie geplant erfolgen, seien eine spürbare Wertminderung ihres Anwesens und massive Einschränkungen bei der Nutzung der Immobilie zu befürchten. Schon heute sei es nicht mehr möglich, die Fenster der Kinderzimmer auf der Ostseite zur nächtlichen Lüftung zu öffnen, da die Kinder wegen des Straßenlärms nicht mehr ungestört schlafen könnten. Dies sei speziell in den Abend- und frühen Morgenstunden der Fall. Auch im Übrigen komme es zu erheblichen, lärmbedingten Beeinträchtigungen der Nutzung ihres Hauses. Für die Anwohner sei nicht die berechnete, sondern die reale Lärmbelastung entscheidend. Sie bezweifeln, dass ein nicht aufgrund realer Messungen kalibriertes Modell geeignet sei, eine quantitative Aussage zur realen Situation zu begründen. In den Planunterlagen fehle eine Berechnung zu den Schallimmissionen für das zweite Obergeschoss. Dieses müsse in den nächsten Jahren ausgebaut werden, um eine altersangemessene Unterbringung der Kinder zu ermöglichen.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV seien nicht geeignet, um einen angemessenen Schutz der betroffenen Anwohner zu gewährleisten. Die WHO gehe davon aus, dass eine ständige Lärmbelastung von über 45 dB (A) gesundheitsschädlich sei. Diese Erkenntnisse seien im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen.

Die Lärmbelastung für das Haus der Einwendungsführer in der Fellhornstr. 19 wurde durch das Staatliche Bauamt nachberechnet. Die Lärmbelastung durch den B12 Ausbau unter Berücksichtigung des vorgesehenen Lärmschutzes beträgt für das

Erdgeschoss 53,7 tags und 47,9 dB(A) nachts

1.Obergeschoss 54,2 tags und 48,4 dB(A) nachts

2.Obergeschoss 54,5 tags und 48,7 dB(A) nachts

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts für den als allgemeines Wohngebiet einzustufenden Bereich, in dem das Anwesen der Einwendungsführer liegt, wer-

den damit auch im Bereich des auf die erhobenen Einwendungen hin nachberechneten zweiten Obergeschosses eingehalten. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1, dort auch zur Forderung, die tatsächliche Lärmbelastung zu berücksichtigen und zum Rechenverfahren der 16. BImSchV sowie zur Forderung, niedrigere Grenzwerte anzusetzen). Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt.

Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt, oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks zum Beispiel durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können. Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwender ein. Die Lage des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen, für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf C. III. 2. bis 7. verwiesen.

19. Bewohner des Anwesens Mühläcker 12 b, Jengen

Die Bewohner des Anwesens Mühläckerstraße 12 b, Jengen haben mit Schreiben vom 31.07.2020, das am 07.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Diese wurden oben unter C. III. 5. behandelt.

20. Bewohner des Anwesens Nachtweideweg 9, Jengen, Ortsteil Weinhausen

Die Bewohner des Anwesens Nachtweideweg 9 in Jengen, Ortsteil Weinhausen haben mit Schreiben vom 03.08.2020 und 17.08.2020, die am 13.08.2020 bzw. 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben bzw. der Gemeinde Jengen eingegangen sind, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Ihr Anwesen befinde sich in etwa 550 m Abstand zur B 12 am Ortsrand von Weinhausen mit Sichtkontakt zur geplanten Trasse. Es sei während der Bauphase und anschließend während des Betriebs erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftverunreinigungen ausgesetzt. Die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Umweltbundesamtes (UBA) für einen optimalen Gesundheitsschutz lägen bei Mittelungspegeln von 40 dB (A) nachts und 50 dB (A) tags und mithin 9 dB (A) niedriger als die gesetzlichen Regelungen der 16. BImSchV. Insbesondere in der Nacht lägen die Belastungen erheblich über diesen empfohlenen Pegeln. Die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung seien wegen der rein rechnerischen Ermittlung der Belastung anzuzweifeln. Darüber hinaus führe der Ausbau der Straße wegen der daraus resultierenden Beeinträchtigungen zu einem Wertverlust des Grundstücks. Es sei geplant, das Anwesen zu veräußern und mit dem Erlös eine altersgerechte Wohnung zu erwerben, da dies die einzige Perspektive für ihren Lebensabend sei. Durch den Ausbau der Straße werde ihnen diese Möglichkeit genommen.

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzflächen seien weit entfernt von der Trasse und seien nicht geeignet, die Einwirkungen des Vorhabens in ihrem Wohn- und Erholungsbereich in Garten und Umland zu kompensieren. Der Ausbau der Straße werde daher abgelehnt. Falls das Vorhaben planfestgestellt werden sollte, schlagen sie eine Lärmschutzwand und die Verwendung eines hoch lärmindernden Fahrbahnbelages vor. In den Planfeststellungsunterlagen fehle die erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Wohnbebauung im Bereich des Ortsteils Weinhausen wird nicht stärker belastet, als dies nach der 16. BImSchV zulässig ist (Siehe dazu oben unter C. III. 5.1.2.4 und 5.1.2.5). Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden wie bereits oben ausgeführt nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihnen hinzunehmen. Zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen waren daher nicht

erforderlich und können dem Baulastträger daher auch nicht auferlegt werden. Gleiches gilt hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe.

Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind. Die 16. BImSchV und die §§ 48 und 48a BImSchG i.V.m. der 39. BImSchV. stellen sowohl für die Ermittlung als auch hinsichtlich der den Anwohnern zumutbaren Belastungen verbindliche und von der Rechtsprechung anerkannte Rechenverfahren zur Verfügung, mit denen die den Betroffenen zumutbaren Belastungen ermittelt werden. Da tatsächliche Messungen immer nur eine Momentaufnahme liefern und den Grenzwerten in beiden Vorschriften die Ermittlung einer über einen bestimmten Zeitraum bestehenden Belastung mit vorgegebenen Randbedingungen zu Grunde liegt, sind Einzelmessungen nicht geeignet, zur Ermittlung der dem Betroffenen zumutbaren Belastung herangezogen zu werden.

Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt, oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wäre wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks etwa durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können.

Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwender ein. Die Lage der des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse der betroffenen Anlieger an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen.

Es trifft zu, dass für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Die entsprechende Unterlage wurde vom Vorhabensträger als Unterlage 19.1.4 der Planfeststellungsunterlagen vorgelegt. Die Umweltverträglichkeit

des Vorhabens wurde in C. II. 2. dieses Beschlusses geprüft. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf C. III. 2. bis 7. verwiesen.

21. Bewohner des Anwesens Schöttenau 3, Jengen

Der Bewohner des Anwesens Schöttenau 3 Jengen hat mit Schreiben vom 16.07.2020, das am 20.07.2020 bei der Verwaltungsgemeinschaft Buchloe einging, Einwendungen erhoben. Das Bauwerk 49-2 sei entgegen einer Zusage des Staatlichen Bauamtes nicht mit einer Höhe von 3,60 m sondern lediglich mit einer Höhe von 3,00 m geplant worden. Die Zufahrt nach Schöttenau erfolge derzeit parallel zur B 12. Im Zuge des Ausbaus solle die Trassierung der Zufahrt nach Schöttenau so angepasst werden, dass die Anwohner dort keine Kurve fahren müssen. Das Staatliche Bauamt hat mit der Tektur die Trassierung der Zufahrt so angepasst, dass der von der St 2035 kommende Verkehr dort zügiger durchfahren kann. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Das Staatliche Bauamt hat in seiner Erwiderung ausgeführt, dass eine Durchfahrt zur Höhe von 3,60 m im Bereich des Bauwerkes 49-2 nicht zugesagt wurde. Im Zuge der Planung sei die Durchfahrtshöhe jedoch von etwa 3,00 m auf 3,20 m angepasst worden. Die lichte Weite der Durchfahrt sei von 4,50 m auf 5,50 m erhöht worden. Eine weitergehende technische Anpassung der Durchfahrtshöhe ist wegen des hoch anstehenden Grundwassers und der Trassierung der B 12 aus technischen Gründen nicht ohne erheblichen Aufwand möglich und planerisch wegen vor Ort in ausreichender Zahl und Entfernung vorhandener Querungsmöglichkeiten für den dort laufenden Verkehr nicht erforderlich.

22. Bewohner des Anwesens Landsberger Straße 40 bis 42, Buchloe

Die Bewohner des Anwesens Landsberger Straße 40 bis 42 in Buchloe haben mit Schreiben vom 12.08.2020, das am 19.08.2020 bei der Regierung von Schwaben bzw. der Gemeinde Jengen eingegangen sind, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Das Anwesen der Einwendungsführer liegt über 2 km entfernt von der Anschlussstelle der B 12 in nordöstlicher Richtung in unmittelbarer Nähe der A 96. Sie befürchten durch den Ausbau der B 12 bedingte höhere Umwelt- und Lärmbelastungen auch auf der A 96. Deswegen sei ein besserer Ausbau des Lärmschutzwalls an der A 96 in Höhe ihres landwirtschaftlichen Anwesens „Pferdepension Reßl“ erforderlich. Ferner sei es erforderlich, die Geschwindigkeit auf der A 96 auf 80 km/h zu begrenzen. Die Lärmuntersuchung von vor 30 Jahren bei dem Ausbau der A 96 sei veraltet. Die Immissionsbelastung müsse erneut untersucht werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung des landwirtschaftlichen Anwesens der Einwendungsführer ist auszuschließen, dass sie durch den Ausbau der B 12 in rechtlich erheblichem Umfang belastet werden. Auch eine Zunahme der Lärmbelastung durch die durch den Ausbau der B 12 induzierte Verkehrszunahme auf der A 96 erreicht mit Sicherheit nicht den erforderlichen Umfang von 3 dB (A), der erforderlich wäre, um eine Überprüfung der Belastung im Rahmen der Abwägung erforderlich zu machen. Für eine Steigerung um 3 dB (A) wäre eine durch den Ausbau der B 12 verursachte Verdoppelung des auf der A 96 laufenden Verkehrs erforderlich, die auszuschließen ist. Eine Überprüfung der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung wegen des auf der A 96 laufenden Verkehrs ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 12.

23. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 20 in Buchloe

Ein Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 20 in Buchloe hat mit Schreiben vom 27.07.2020, das am 31.07.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Die im Verfahren festgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz berücksichtigten lediglich die in den Plänen mit einer Nummerierung versehenen Objekte. Sein Anwesen, dass in der Fellhornstraße in zweiter Reihe liege, und somit hinter der berücksichtigten Bebauung, sei durch den Ausbau ebenfalls in erheblichem Umfang betroffen. Der Immissionspegel sei nach der Durchführung des Bauvorhabens höher, als ohne den Ausbau der Straße. Die Abschirmung der in zweiter Reihe liegenden Objekte durch die in erster Reihe liegenden Häuser schütze diese kaum, da sie erhebliche Lücken aufweise. Sie seien daher nicht geeignet, eine Barriere für den durch die Bundesstraße verursachten Lärm zu bilden. Die Lärmbelastung der Gebäude werde daher vor allem durch den Abstand zur B 12 bestimmt.

Die Situation an seinem Anwesen unterscheide sich subjektiv nicht signifikant von derjenigen der in erster Reihe liegenden Objekte. Die Lärmbelastung durch die B 12 sei schon im Bestand erheblich und mache eine Nachtruhe bei gekippten Fenstern, bzw. geöffneter Türe im Schlafzimmer aufgrund der Ausrichtung nach Süden in Richtung der Bundesstraße unmöglich. Die Höhe des Lärmschutzwalls sei aufgrund der Höhenverhältnisse der Fahrbahn und der bestehenden Bebauung nicht ausreichend, um die Schlafzimmer im ersten Obergeschoss ausreichend abzusichern. Die Emissionsberechnungen seien teilweise nicht nachvollziehbar. Insbesondere im Bereich der Anwesen Nummern 19 bis 25 der Fellhornstraße sinke

der Pegel nicht linear mit der Entfernung ab, wie es zu erwarten sei. Darüber hinaus ergebe sich aus der Immissionsberechnung, dass die Immissionspegel für die betroffenen Grundstücke nach dem Ausbau mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen höher seien als vor dem Ausbau. Er fordere daher zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Situation für die Anlieger erträglicher zu machen.

Das Staatliche Bauamt hat auf den Einwand hin die in die Berechnung eingeflossenen Rahmendaten nochmals überprüft und festgestellt, dass die Bebauung im Umfeld des Anwesens des Einmündungsführers mittlerweile von der bei der Berechnung zu Grunde gelegten abweicht. So wurde unter anderem das Anwesen in der Fellhornstraße 16 in den Unterlagen zur Berechnung nicht berücksichtigt, da es im Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen noch nicht vorhanden war. Das Bauamt hat aber auch darauf hingewiesen, dass aufgrund der Vielzahl der in die Berechnung einfließenden Parameter die Ergebnisse durchaus im zehntel Dezibelbereich variieren können. So sei beispielsweise der Abstand von der Lärmquelle, die freie Sicht auf die Lärmquelle, die Ausrichtung der der Straße zugewandten Fassaden, vorgelagerte Gebäude, Reflexionen an den umliegenden Gebäuden und die Abschirmung durch vorgelagerte Gebäude mit unterschiedlichen Eigenschaften maßgeblich für das Ergebnis der Berechnung. Die Lärmbelastung für das Haus der Einwendungsführer in der Fellhornstr. 20 wurde durch das Staatliche Bauamt nachberechnet. Die Lärmbelastung durch den B12 Ausbau unter Berücksichtigung des vorgesehenen Lärmschutzes beträgt für das

Erdgeschoss 49,7 tags und 43,9 dB(A) nachts

1. Obergeschoss 52,3 tags und 46,5 dB(A) nachts

2. Obergeschoss 53,4 tags und 47,6 dB(A) nachts

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts für den als Allgemeines Wohngebiet einzustufenden Bereich, in dem das Anwesen der Einwendungsführer liegt, werden damit auch im Bereich des auf die erhobenen Einwendungen hin nachberechneten zweiten Obergeschosses eingehalten. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz. Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die

Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse der betroffenen Anwohner an einer bestimmten Lage ihrer Anwesen zur Straße einzuräumen.

24. Bewohner des Anwesens Wiesenweg 10, Jengen, Ortsteil Weinhausen

Die Bewohner des Anwesens Wiesenweg 10 in Jengen, Ortsteil Weinhausen haben mit Schreiben vom 07.08.2020, das am 13.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Ihr Anwesen, das direkte Sicht zur B 12 habe, sei schon jetzt durch den Lärm der B 12 erheblich betroffen. Der Ausbau der B 12 ohne Geschwindigkeitsbegrenzung begünstige das Rasen und verursache massiven Verkehrslärm. Dies führe gerade in der Nacht zu massiven Beeinträchtigungen für sie als Anwohner. Die bisherige Unterführung Richtung Ketterschwang werde durch eine Überführung ersetzt. Das bedeute für sie als Anwohner ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, vor allem durch große landwirtschaftliche Fahrzeuge, die bisher aufgrund ihrer Höhe die Unterführung nicht passieren könnten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Wohnbebauung im Bereich des Ortsteils Weinhausen wird nicht stärker belastet, als dies nach der 16. BImSchV zulässig ist (Siehe dazu oben unter C. III. 5.1.2.4 und 5.1.2.5). Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm (siehe oben C. III. 5.1) Sie werden wie bereits oben ausgeführt nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihnen hinzunehmen. Zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen waren daher nicht erforderlich und können dem Baulasträger daher auch nicht auferlegt werden. Angesichts der geringen Verkehrszahlen im Bereich der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Ketterschwang ist auszuschließen, dass sich die Lärmbelastung der Anwohner in Weinhausen in erheblichem Umfang erhöht, wenn die Unterführung entsprechend der Planung in eine Überführung umgebaut wird. Weder die Verkehrsbeziehungen noch die Verkehrsbelastung ändert sich durch den Umbau. Es ist lediglich möglich, dass einzelne Fahrzeuge, die zu hoch für die bisherige Unterführung waren, nunmehr die Brücke nutzen. Dass dies einzelnen Fahrzeugen möglich ist, führt jedoch nicht zu einer rechtlich erheblichen Änderung der Lärmbelastung, schon alleine deshalb nicht, weil die Lärmbelastung über einen längeren Zeitraum gemittelt wird. Dazu, dass das Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung nicht zu beanstanden ist

siehe oben C. III. 5.1. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf C. III. 2. bis 7. verwiesen.

25. Bewohner des Anwesens Filserweg 2 in Kaufbeuren

Die Bewohner des Anwesens Filserweg 2 in Buchloe haben mit Schreiben vom 13.08.2020, das am 27.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen erhoben. Sie befürchten wegen des Ausbaus eine höhere Lärmbelastung ihres Anwesens. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung der Anwesen von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau betroffen sind. Wegen der übrigen Einwendungen auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

26. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 14, Buchloe, Ortsteil Lindenberg

Die Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 14 in Buchloe haben mit Schreiben vom 12.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Sie machen geltend, dass ihr etwa 200 m von der B 12 entfernt gelegenes Anwesen in den letzten Jahren zunehmend durch Verkehr belastet werde. Mit dem geplanten Ausbau der B 12 werde der Verkehrslärm nochmals stark ansteigen und ihr Bedürfnis nach Ruhe und Erholung insbesondere nachts erheblich beeinträchtigen. Die vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz berücksichtigten die Anwohner in der zweiten Reihe nicht. Das Anwesen in der Fellhornstraße 14 habe freie Sicht auf die B 12. Der Lärm der Straße könne daher ungehindert zu Ihrem Haus gelangen. Die Höhe des Lärmschutzwalls von 3 m sei zu gering, da jeder LKW höher als 3 m sei. Dies bedeute, dass der Lärm des Lkw-Aufbaus direkt über den Lärmschutzwall gelangen könne und ungehindert zu den Wohnhäusern vordringe. Die Situation sei insbesondere nachts erheblich und mache eine Nachtruhe bei gekippten bzw. geöffneten Fenstern im Schlafzimmer unmöglich.

Die schematische Darstellung der Schallausbreitung zeige, dass nur ein geringer Teil der von der Straße verursachten Schallemissionen durch den vorgesehenen Lärmschutzwall absorbiert werde. Der größte Teil der Schallemissionen werde aufgrund des sehr großen Abstandes der Schallquellen und der geringen Wallhöhe ungehindert in die angrenzenden Wohngebiete eindringen. Hiervon sei insbesondere das zweite Stockwerk ihres Anwesens besonders betroffen die Nachtruhe sei vor allem in den frühen Morgenstunden beeinträchtigt.

Alle Lärmberechnungen beruhen auf Berechnungsmodellen mit vorgegebenen Annahmen. So seien die Angaben zum ermittelten Beurteilungspegel mit einem leichten Mitwind vom Verkehrsweg zum Immissionsort berechnet worden. Insbesondere in der Fellhornstraße herrsche sehr oft mehr als leichter Mitwind. Der vorgesehene Lärmschutzwall schütze damit nicht ausreichend vor Straßenlärm und Abgasen.

Die Berechnungen zum Lärmschutz seien nach den RLS-90 durchgeführt worden. Diese seien seit 2020 durch die RLS-19 ersetzt worden. Die Berechnung sei daher aufgrund einer veralteten Vorschrift erfolgt. Da der geplante Ausbau der B 12 autobahnähnlich sei und keine Geschwindigkeitsbeschränkung, sondern nur eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h vorsehe, bedeute dies für die Anlieger weitaus höhere Lärmbelastungen als mit Geschwindigkeitsbeschränkung. Ab einer Geschwindigkeit von 130 km/h nehme der durch Pkw verursachte Verkehrslärm sehr stark zu. Eine Tempoerhöhung von 130 auf 160 km/h führe zu einer Lärmzunahme, die in etwa einer Verdoppelung des PKW-Verkehrsaufkommens gleichzusetzen sei. Tempo 140 statt 130 km/h führe zu einer Lärmzunahme, die etwa der Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 18 % entspreche. Eine Tempoabnahme von 100 auf 80 km/h reduziere die Lärmemissionen demgegenüber um etwa 2 dB. Dies entspreche einer wahrgenommenen Reduzierung der Fahrzeuganzahl um etwa 35 %.

Die Verkehrsprognosen für den geplanten Ausbau seien im Zeithorizont zu kurz gegriffen und die Annahmen für das zukünftig auf der B 12 anfallende Verkehrsaufkommen zu gering. Die Prognosen zum Verkehrsaufkommen seien zu gering angesetzt. Bei der A 96 habe die Prognose am Anfang bei 20.000 Kfz/24h gelegen. Heute werde die Straße von mehr als 52.700 Kfz/24h genutzt. Insoweit weit werde auf die Zahlen der letzten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 im Bereich der Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren verwiesen.

Dieses hohe Verkehrsaufkommen habe auch einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen der B 12. Zudem sei der Prognosezeitraum von fünf Jahren nach Fertigstellung (2025) viel zu kurz gegriffen und die Annahme der Fahrzeugzahlen deutlich zu gering. Der Wochenendverkehr nehme weiter zu. Das bedeute, dass die Verkehrsströme aus den Richtungen München und Augsburg die Abkürzung über die ausgebaute B 12 nehmen und nicht den Umweg über die A 96 und die A 7 (Kreuz Memmingen) nutzen werden. Dies bedeute auch an Wochenenden erhöhten Verkehrslärm und Luftverschmutzungen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes erledigt haben. Das Staatliche Bauamt hat die Pegel im

Bereich des Anwesens der Einwendungsführer für das 2. Obergeschoss nachberechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich folgende Belastungen:

EG: 50,7/44,9 dB (A) Tag/Nacht

1. OG: 53,0/47,2 dB (A) Tag/Nacht

2. OG 54,0/48,2 dB (A) Tag/Nacht

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten. Wie sich aus den Ausführungen zur Belastung des Anwesens der Einwender ergibt, werden sie durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ausreichend geschützt. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz.

Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Die Berechnung entspricht den Vorgaben der 16. BImSchV. Insbesondere wurden die vorhandene Bebauung und auch vorhandene Baulücken bei der Ermittlung berücksichtigt. Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse der Anwohner an einer bestimmten Lage Ihres Anwesens zur Straße einzuräumen. Die übrigen Einwendungen wurden oben C. V. 1. und C. V. 3. behandelt.

27. Bewohner des Anwesens Dorfstraße 18 in Jengen

Die Bewohner des Anwesens Dorfstraße 18 in Jengen haben mit Schreiben vom 02.08.2020, das am 07.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Durch den Ausbau komme es zu einer Erhöhung der schon jetzt erheblichen Lärmbeeinträchtigung der Anwohner. Ferner befürchten sie Wertverluste ihres im Einwirkungsbereich der B 12 gelegenen Anwesens. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat in der immissionsschutztechnischen Untersuchung die Belastung der Anwesen, die durch den Ausbau am stärksten belastet werden, im gesamten Verlauf der Trasse untersucht. Die Wohnbebauung im Bereich von Jengen wird nicht stärker belastet, als dies nach der 16. BImSchV zulässig ist (Siehe dazu oben unter C. III. 5.1.2.4 und 5.1.2.5). Die Grenzwerte der

16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihm hinzunehmen. Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind.

Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt, oder ob die durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks etwa durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können.

Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen der Einwender ein. Die Lage der des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen. Wegen der übrigen Einwendungen auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

28. Bewohner des Anwesens Ottobüchlweg 17, Marktoberdorf Geisenried

Die Bewohner des Anwesens Ottobüchlweg 17, Marktoberdorf haben mit Schreiben vom 13.08.2020, die am 24.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingingen, Einwendungen erhoben. Sie befürchten wegen des Ausbaus eine höhere Lärmbelastung ihres Anwesens. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung der Anwesen von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt

ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau betroffen sind. Wegen der übrigen Einwendungen auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

29. Bewohner des Anwesens Fischerweg 7a, Buchloe, Ortsteil Lindenberg

Die Bewohner des Anwesens Fellhornstraße Fischerweg 7a in Buchloe, Ortsteil Lindenberg haben mit Schreiben vom 10.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Sie befürchteten eine erhöhte und unzumutbare Lärmbelastung durch den Ausbau der B 12. Die veröffentlichten Lärmschutzgutachten seien ihres Erachtens nach nicht realistisch. Die immissionsschutztechnische Untersuchung für den Bereich, in dem ihr Anwesen liege, ergebe Werte kleiner 49 dB (A) für die Nacht und kleiner 59 dB (A) am Tag. Sie bezweifelten, dass die ermittelten Werte die Realität, insbesondere bei Ostwind widerspiegeln. Bei der Berechnung sei nicht auf die veralteten RLS-90, sondern auf die aktuellen RLS-19 abzustellen. Die Grenzwerte für den Lärm seien nach ihrem Empfinden vor Ort zu hoch angesetzt. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes erledigt haben. Das Staatliche Bauamt Kempten hat die Pegel im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer nachberechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich folgende Belastungen:

EG: 49,2/ 43,3 (A) Tag/Nacht

1. OG: 51,1/ 45,3 dB (A) Tag/Nacht

2. OG 52,7/ 46,9 dB (A) Tag/Nacht

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten. Wie sich aus den Ausführungen zur Belastung des Anwesens der Einwender ergibt, werden sie durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ausreichend geschützt. Bei Einhaltung der Grenzwerte besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz.

Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1). Die Berechnung entspricht den Vorgaben der 16. BImSchV. Insbesondere wurden die vorhandene Bebauung und auch vorhandene Baulücken bei der Ermittlung berücksichtigt. Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt. Da keine unzumutbaren

Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen. Die übrigen Einwendungen wurden oben C. V. 1., C. V. 3. und C III. 2. bis 7. behandelt.

30. Bewohner des Anwesens Heuweg 3, Bad Wörishofen

Der Bewohner des Anwesens Heuweg 3, Bad Wörishofen hat mit Schreiben vom 14.08.2020, das am 31.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen erhoben. Es sei nicht nachvollziehbar, dass im Planungsabschnitt 3 die neuen Anschlussstellen Ruderatshofen und Bertholdshofen vorgesehen seien. Damit seien auf eine Streckenlänge von 9 km vier Anschlussstellen geplant. Vor dem Hintergrund der Hofübergabe an die nächste Generation habe er als direkter Flächenanlieger, Anwohner und Hofeigentümer kein Verständnis für die vorliegende Planung. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im planfestgestellten Abschnitt ist der Einwendungsführer nicht als Grundstückseigentümer betroffen. Sollte er als Grundstückseigentümer in den Folgeabschnitten betroffen sein, begründet dies im vorliegenden Verfahren noch keine rechtlich erhebliche Betroffenheit. Die Folgeabschnitte sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Sollte er wegen Hofübergabe nicht mehr Eigentümer von im planfestgestellten Abschnitt liegenden Flächen sein, so würde es ebenfalls an einer rechtlichen Betroffenheit fehlen. Auch sonst ist dem Einwendungsschreiben nichts zu entnehmen, dass Rückschlüsse auf eine rechtliche Betroffenheit des Einwendungsführers durch das planfestgestellte Vorhaben zulassen würde. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

31. Bewohner des Anwesens Säulingstraße 5, Buchloe, Ortsteil Lindenberg (IO 95)

Ein Bewohner des Anwesens Säulingstraße 5 in Buchloe, Ortsteil Lindenberg hat mit Schreiben vom 06.08.2020, das am 14.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Er befürchtet erhebliche Lärmbelastungen durch Bau und Betrieb der B 12. Er könne schon seit Jahren nicht mehr bei offenem Fenster schlafen, da der Lärm der Straße dann unerträglich werde. Er sehe durch diesen Lärm seine Gesundheit und Lebensqualität beeinträchtigt. Dazu trage auch die Tatsache bei, dass er massive Störungen während der Bauphase wie vor zwölf Jahren befürchte. Er habe bisher

keine Lärmschutzfenster erhalten und fürchte, dass dies bei dem planfestgestellten Ausbau wieder der Fall sei. Er könne nicht nachvollziehen, warum die Immissionen nach den RLS-90 berechnet worden seien, obwohl eine neue Richtlinie, die RLS-19 bereits verabschiedet wurde. Ferner wundere er sich, dass der Ausbau bei Planungsabschnitt 6 beginne und nicht wie üblich bei Planungsabschnitt 1.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusagen des Staatlichen Bauamtes erledigt haben. Wegen der befürchteten Beeinträchtigung durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C. III. 5.1.1 verwiesen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat die Pegel im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers berechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich durch den Betrieb der Straße folgende Belastungen:

EG: 52,7/ 46,9 dB (A) Tag/Nacht

1. OG: 53,2/ 47,3 dB (A) Tag/Nacht

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten. Wie sich aus den Ausführungen zur Belastung des Anwesens des Einwendungsführers ergibt, wird er durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen ausreichend geschützt. Bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV besteht kein Anspruch der Betroffenen auf weitergehenden Lärmschutz, wie die vom Einwendungsführer geforderten Lärmschutzfenster, oder die von ihm geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung.

Der Gesetzgeber hat das Schutzniveau für die Anwohner in der 16. BImSchV in rechtmäßiger Weise festgelegt (siehe dazu oben unter C. III. 5.1.2). Die Berechnung entspricht den Vorgaben der 16. BImSchV. Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die Umgebung der Bebauung nicht in einer Weise verändert, die zu höheren Belastungen führt. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen, für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte, im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen. Die Gliederung der Planung in Abschnitte wurde oben unter C. I. 3. behandelt. Bei der Frage, für welche Bauabschnitte zuerst Planungsrecht geschaffen wird, hat sich das Staatliche Bauamt – ohne dass dies rechtlich erheblich und von der Planfeststellungsbehörde im Verfahren zu überprüfen wäre - an der Verkehrsbelastung der einzelnen Abschnitte orientiert, für die

am stärksten belasteten Abschnitte zuerst Baurecht zu schaffen. Die übrigen Einwendungen wurden oben C. V. 1., C. V. 3. und C III. 2. bis 7. behandelt.

32. Bewohner des Anwesens Schwarzbrunnweg 6, Mauerstetten, Ortsteil Steinholtz

Ein Bewohner des Anwesens Schwarzbrunnweg 6 in Mauerstetten, Ortsteil Steinholtz hat mit Schreiben vom 05.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Schon jetzt sei sein Wohnhaus bei dem am Standort überwiegender Westwind der Geräuschkulisse der B 12 ausgesetzt. Dies werde sich nochmals verstärken, zumal auf dem ausgebauten Abschnitt seines Wissens kein Tempolimit vorgesehen sei. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung der Anwesen von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau betroffen sind. Wegen der übrigen Einwendungen auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

33. Bewohner des Anwesens Holzmäherweg 10 in Jengen, Ortsteil Weinhausen

Die Bewohner des Anwesens Holzmäherweg 10 in Jengen, Ortsteil Weinhausen haben mit Schreiben vom 04.08.2020, das am 13.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Sie befürchten eine erhöhte Lärmbelastung durch den Ausbau der B 12. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Wohnbebauung im Bereich des Ortsteils Weinhausen wird nicht stärker belastet, als dies nach der 16. BImSchV zulässig ist (Siehe dazu oben unter C. III. 5.1.2.4 und 5.1.2.5). Die Grenzwerte der 16. BImSchV konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Sie werden, wie bereits oben ausgeführt, nicht überschritten. Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer die Belastungen durch den Straßenbau erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihm hinzunehmen. Zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen waren daher nicht erforderlich und können dem Baulastträger daher auch nicht auferlegt werden. Wegen der übrigen Einwendungen auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

34. Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 17 in Buchloe Ortsteil Lindenberg (IO 90)

Ein Bewohner des Anwesens Fellhornstraße 17 in Buchloe, Ortsteil Lindenberg hat mit Schreiben vom 06.08.2020, das am 14.08.2020 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen gegen den Ausbau der B 12 erhoben. Er wohne im Ortsteil Lindenberg mit etwa 150 m Abstand und mit Sichtkontakt zum geplanten Ausbau der B 12. Er befürchte erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen durch Bau und Betrieb der planfestgestellten B 12. Der geplante Lärmschutz sei aufgrund des sehr stark zunehmenden Schwerlastverkehrs absolut unzureichend. Im Übrigen sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h im Bereich der Wohngebiete angebracht, um Lärm und Abgase zu verringern. Besonders durch den zunehmenden Schwerlastverkehr werde es zu einer drastischen Zunahme von Schadstoffen, besonders krebserregenden, lungengängigen Feinstäuben und Abgasen kommen.

Die im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren dargestellten Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung seien anzuzweifeln, da sie auf rein rechnerischer Grundlagen ermittelt und nicht tatsächlich gemessen worden seien. Durch die vorherrschende Windrichtung aus Ost/Nordost werde sowohl die Lärm- als auch die Schadstoffbelastung seines Anwesens noch erhöht und stelle für ihn und seine Familie ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar.

Sein Ruhe- und Erholungsbedürfnis werde in der Nähe der autobahnähnlichen Schnellstraße durch den unzureichenden Lärmschutz empfindlich gestört werden. Besonders nachts und in den frühen Morgenstunden sei die Lärmbelastung auch jetzt schon sehr hoch, und werde nach dem Ausbau um ein Vielfaches höher sein. Da kaum Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien, und lediglich die billigste Ausführung mit einem 3 m hohen Erdwall zur Ausführung komme, befürchte er krank zu werden. Das Lärmgutachten, das Luftschadstoffgutachten und der landschaftspflegerische Begleitplan reichten nicht aus, da diese Unterlagen nicht darauf angelegt seien, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu prüfen.

Im Lärmgutachten werde beispielsweise die Beeinträchtigung von Freizeit und Erholung nicht untersucht, sondern lediglich auf die Überschreitung der Werte der 16. BImSchV abgestellt. Im Luftschadstoffgutachten würden ebenfalls alle Beeinträchtigungen unterhalb der Überschreitung von Grenzwerten für nicht relevant gehalten. Damit fehle es an einer Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Er sei Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich sein Anwesen befinde. Infolge des zu erwartenden Straßenlärms und der sonstigen Beeinträchtigungen durch

Straßenverkehr, insbesondere Abgase und Hochwasser werde der Wert seines Grundstücks sinken. Ihm werde damit die Perspektive für die Altersvorsorge genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wegen der befürchteten Beeinträchtigung durch Baulärm und Schadstoffe beim Bau wird auf die Ausführungen unter C. III. 5.1.1 und 5.2 verwiesen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat die durch den Betrieb der Straße verursachten Immissionspegel im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers berechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich durch den Betrieb der Straße folgende Belastungen:

EG: 53,4/ 47,6 dB (A) Tag/Nacht

1. OG: 53,9/ 48,1 dB (A) Tag/Nacht

Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten. Sie konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Auch falls sich im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihm hinzunehmen. Zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen waren daher nicht erforderlich und können dem Bau- lastträger daher auch nicht auferlegt werden. Gleiches gilt hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe.

Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind. Die 16. BImSchV und die §§ 48 und 48a BImSchG i.V.m. der 39. BImSchV stellen sowohl für die Ermittlung als auch hinsichtlich der den Anwohnern zumutbaren Belastungen verbindliche und von der Rechtsprechung anerkannte Rechenverfahren zur Verfügung, mit denen die den Betroffenen zumutbaren Belastungen ermittelt werden. Da tatsächliche Messungen immer nur eine Momentaufnahme liefern und den Grenzwerten in beiden Vorschriften die Ermittlung einer über einen bestimmten Zeitraum bestehenden Belastung mit vorgegebenen Randbedingungen zu Grunde liegt, sind Einzelmessungen nicht geeignet, zur Ermittlung der dem Betroffenen zumutbaren Belastung herangezogen zu werden.

Durch den Ausbau der B 12 wird nicht unmittelbar in das Eigentum an dem Grundstück des Einwendungsführers eingegriffen, da es für den Ausbau der Straße nicht beansprucht wird. Ob es überhaupt zu Wertminderungen kommt, oder ob die

durch den Bau der Maßnahme ausgelösten Verbesserungen in der Infrastruktur am Ende zu einer Wertsteigerung führen, lässt sich kaum feststellen. Rechtlich erhebliche Nachteile durch den Straßenbau sind mit dem Ausbau der Straße jedenfalls nicht verbunden. Solche wären nur anzunehmen, wenn es etwa aufgrund von zusätzlichen Lärmbelastungen zu einer schweren und unerträglichen Beeinträchtigung des Grundstücks etwa durch Lärm kommen würde, wie sie etwa bei Belastungen des Außenbereichs von 70/60 dB (A) tags/nachts anzunehmen sein können.

Derartige Belastungen sind angesichts des Ergebnisses der lärmtechnischen Untersuchung auszuschließen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen des Einwenders nicht überschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen des Einwenders ein. Die Lage des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen.

Es trifft zu, dass für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Die entsprechende Unterlage wurde vom Vorhabensträger als Unterlage 19.1.4 der Planfeststellungsunterlagen vorgelegt. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wurde in C. II. 2. dieses Beschlusses geprüft, die vom Einwendungsführer genannten Belange wurden dabei berücksichtigt. Auf das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung wird verwiesen. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf C. III. 2. bis 7. verwiesen.

35. Eigentümer der Fl.-Nr. 372 Gemarkung Ketterschwang

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 372 Gemarkung Ketterschwang hat mit Schreiben seines Vertreters vom 17.08.2020 das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er hat sich zusätzlich mit Schreiben vom 11.08.2020, das am 14.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging geäußert. Aus dem Grundstück Fl.-Nr. 372 mit einer Größe von 24.557 m² werden 279 m² dauerhaft und 523 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt. Das Grundstück ist verpachtet. Wegen der Ausweisung von Bauflächen sei der Flächendruck für landwirtschaftliche Betriebe in der Region besonders hoch. Flächenverluste etwa durch Infrastrukturmaßnahmen könnten daher häufig nicht mehr durch Ersatzland kompensiert werden. Die Landwirtschaft

werde zunehmend durch den Gesetzgeber reglementiert. Beispielsweise könne durch die Düngeverordnung die Bedeutung der Flächenausstattung eines viehhaltenden Betriebes über die Futtermittelgewinnung hinaus von Bedeutung sein. Gerade für mittlere und kleinere Betriebe zähle jeder Quadratmeter. Flächenverluste könnten in der Folge zu einer Reduzierung des Viehbestandes führen, was schlimmstenfalls sogar die Existenz des Betriebs bedrohen könne. Aufgrund der überwiegend kleinteiligen Landwirtschaft in Bayern werde durch den zunehmenden Ausbau der Infrastruktur und die Ausweisung von Wohn- und Gewerberaum das sogenannte „Höfesterben“ noch beschleunigt. Unter Berücksichtigung dieser Belange sei das Vorhaben mit einer Ausbaubreite von 28 m und der Breite des Mittelstreifens von 4 m sowie den Seitenstreifen mit einer Breite von 2,5 m überdimensioniert. Unter Berücksichtigung des Flächendrucks für die Landwirtschaft und der daraus resultierenden eingeschränkten Verfügbarkeit von Ersatzflächen müsse der Querschnitt des Vorhabens reduziert werden.

Nach § 1 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) habe die nachhaltige Sicherung und Wiederherstellung der Bodenfunktionen oberste Priorität. Beeinträchtigungen seien danach bei Einwirkungen auf den Boden so weit wie möglich zu vermeiden. Nach § 4 Abs. 1 BBodSchG habe jeder, der auf dem Boden einwirke, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Daher sei sicherzustellen, dass vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücksflächen so behandelt würden, dass die weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke nicht beeinträchtigt werde. Um dies sicher zu stellen, seien folgende Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

- Die für das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstücke sind vor Beginn der Bauarbeiten von dem Vorhabensträger mit dem jeweiligen Eigentümer bzw. dem Nutzungsberechtigten im Hinblick auf ihren Zustand zu dokumentieren. Gleiches hat nach Abschluss der Bauarbeiten auf dem jeweiligen Grundstück zu erfolgen. Baubedingte Schäden sind nach Beendigung der Baumaßnahme durch den Vorhabensträger zu beseitigen oder zu entschädigen.

Sofern eine Einigung zwischen dem Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigten und dem Vorhabensträger über die Zustandsdokumentation nicht zustande kommt, wird der Vorhabensträger auf seine Kosten einen vereidigten Sachverständigen damit beauftragen, eine Aufnahme des Zustands des Grundstücks

vor Beginn der Baumaßnahme und des Zustands nach Beendigung der Baumaßnahme durchzuführen. Das Ergebnis dieser vergleichenden Bestandsaufnahme wird bei der Regulierung etwaiger Schäden zu Grunde gelegt.

- Die in Anspruch genommenen Flächen (Baugrundstücke, Zuwegungen) müssen unverzüglich nach Beendigung der Bauarbeiten in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet insbesondere, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen, die Flächen gegebenenfalls wieder anders angrenzende Geländeneiveaus anzupassen und gegebenenfalls zu rekultivieren sind.
- Bei jeglichen Bauarbeiten ist der Mutterboden getrennt vom Untergrund schonend abzutragen, zu lagern und nach Beendigung der Maßnahme wieder entsprechend dem vorherigen Umfang aufzubringen. Erforderlichenfalls ist vorher eine Tiefenlockerung durchzuführen, um einer Verdichtung entgegen zu wirken.
- Die Baumaßnahme muss – insbesondere bei schlechtem Wetter – in möglichst bodenschonender Art und Weise ausgeführt werden. Der Bauablauf ist so zu gestalten, dass besondere, bodenbeanspruchende Arbeiten auf unbefestigten landwirtschaftlichen Flächen nur bei tragfähigen Bodenständen durchgeführt werden. Baumaßnahmen auf unbefestigten landwirtschaftlichen Flächen dürfen nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchgeführt werden. Bei Wassersättigung sind bereits laufende Baumaßnahmen im Bereich dieser Böden sofort einzustellen. Baustraßen sind, nachdem der Humus abgeschoben und getrennt gelagert wurde, auszukoffern und mit tragbaren Materialien oder durch Lastenverteilungsplatten zu sichern.
- Beim Befahren unbefestigter landwirtschaftlicher Flächen dürfen nur Fahrzeuge mit möglichst niedriger Gesamtmasse und niedrigem spezifischen Bodendruck eingesetzt werden. Der spezifische Bodendruck darf 80 kg (PA) nicht übersteigen. Dies ist durch den Einsatz geeigneter Bereifung oder von Raupenlaufwerken sicherzustellen.

Zwischen dem Grundstück des Einwendungsführers und der B 12 befindet sich derzeit auf Gemeindegrund ein öffentlicher Feld- und Waldweg. Dieser entfällt nach derzeitigem Planungsstand. Er widerspreche einer Wiederherstellung des Weges und wolle auch keine Flächen für diesen Zweck abgeben. Sein Grundstück sowie die Nachbargrundstücke seien bereits anderweitig erschlossen, sodass kein öffentliches Interesse an einer weiteren Erschließung bestehe.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen zu kennzeichnen und durch geeignete Maßnahmen wie die Lagerung getrennt nach Ober- und Unterboden sowie die Vermeidung von Schadstoffeinträgen durch Baufahrzeuge so gering wie möglich zu halten und die Funktion des Bodens nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen. Ferner hat es zugesagt, den Bauablauf so zu gestalten, dass der Boden wenig wie möglich durch den Bodendruck der Baufahrzeuge beansprucht wird. Die Kennzeichnung von für den Baubetrieb beanspruchten Flächen wurde unter A. VII. 2.1 als Auflage in den Beschluss aufgenommen. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Dimensionierung des Vorhabens und die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft wurden bereits oben unter C. III. 3.3 und C. III. 8.1 behandelt. 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.

Das Staatliche Bauamt wird 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 Erforderlichkeit einer Beweissicherung 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. Weitergehende Auflagen sind nicht erforderlich, da der Umfang der Inanspruchnahme der Grundstücke und der Umfang der Beanspruchung der Flächen durch den Baubetrieb sich erst aus der Bauablaufplanung ergeben, und es möglicherweise unter Berücksichtigung der entstehenden Kosten sinnvoller ist, den Zustand der Grundstücke nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustel-

len, als Bauzeit und Durchführung der Arbeiten durch Regelungen zur Bauabwicklung und zu den einzusetzenden Maschinen über die vom Staatlichen Bauamt gemachten Zusagen hinaus zu regeln. Da der Baulastträger verpflichtet ist, die für die Arbeiten beanspruchten Flächen zu kennzeichnen (s. o.), ist sichergestellt, dass klar ersichtlich ist, welche Flächen für die Arbeiten genutzt wurden.

Der Einwendungsführer fordert ferner, für alle Feldwege im Bereich der B 12 ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dies sei erforderlich, um sicherzustellen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werde, damit die betroffenen Anlieger nicht für durch den Ausbau der B 12 verursachte Schäden am Wegenetz aufkommen müssten. Dies gelte insbesondere für die Gartenstraße in Ketterschwang, die mit dem Bauwerk 44/1 über die B 12 überführt werde. Diese müsse nach der Neuerrichtung des Bauwerks mit einer neuen Asphaltdecke versehen werden. Sie werde als Baustraße genutzt, und die Anlieger hätten im Gegenzug auf die Begleitwege entlang der B 12 verzichtet, was die Kosten für den neuen Straßenbelag mehr als aufwiege. Der Feldweg entlang der Flurnummern 229, 227 und 224, 222, 220 und 170 Gemarkung Ketterschwang müsse mit der heute notwendigen Mindestbreite von 3,50 m ausgebaut und in einem sehr guten Zustand übergeben werden. Gleiches gelte für den Feldweg, der die Gartenstraße mit der Kreisstraße OAL 16 verbinde.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, die Gartenstraße im Bereich des Bauwerks 44/1 neu zu asphaltieren sowie die Feldwege auch in den vom Einwendungsführer genannten Bereichen mit einer befestigten Breite von 3,50 m auszubauen. Ferner hat es zugesagt, die betroffenen Straßen und Feldwege nach Abschluss der Bauarbeiten in gutem Zustand zu übergeben, soweit sie für den Baustellenverkehr genutzt werden. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Nutzung der Gartenstraße für den Baustellenverkehr ist durch den Widmungszweck als öffentliche Straße gedeckt, soweit sie nicht zu übermäßigen Belastungen führt. Gleiches gilt für die Nutzung der Feldwege, soweit sie zur Anfahrt benötigt werden. Falls nach Abschluss der Bauarbeiten Schäden im Wegenetz verbleiben, die möglicherweise auf eine übermäßige Nutzung zurückzuführen sind, wird das Staatliche Bauamt die Beweislast tragen, dass sie nicht darauf zurückzuführen sind. Es wird daher schon im eigenen Interesse in durch den Baubetrieb stark beanspruchten Bereichen den Zustand des Wegenetzes aufnehmen. Da diese Bereiche im Zuge der Planung des Baubetriebs ermittelt werden und derzeit noch nicht feststehen, ist eine Anordnung im Planfeststellungsbeschluss nicht sinnvoll.

36. Eigentümer der Fl.-Nrn. 1441, 1441/8, 1441/4 1442, 1444 Gemarkung Weinhausen

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1441, 1441/8, 1441/4 1442 und 1444 Gemarkung Weinhausen hat mit Schreiben seines Vertreters vom 17.08.2020 das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er hat sich zusätzlich mit einer Stellungnahme, die am 14.08.2020 bei der Verwaltungsgemeinschaft Buchloe einging, geäußert. Er ist nach der durch die Tektur erfolgten Änderung der Lage des Bauwerks 46/1, mit dem die Gemeindeverbindungsstraße nach Weinhausen über die B 12 überführt wird, wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 1441 Gemarkung Weinhausen mit einer Größe von 46.363 m²:
2.613 m² dauernd und 3.150 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 1441/8 Gemarkung Weinhausen mit einer Größe von 722 m²:
11 m² vorübergehend
- Fl.-Nr. 1441/4 Gemarkung Weinhausen mit einer Größe von 11.470 m²:
95 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 1442 Gemarkung Weinhausen mit einer Größe von 54.056 m²:
2.166 m² dauerhaft und 1.042 m² vorübergehend
- Fl. Nr. 1444 Gemarkung Weinhausen mit einer Größe von 86.164 m²:
2.636 m² dauernd dauerhaft und 1.344 m² vorübergehend.

Insgesamt werden nach der Änderung der Planung von den betroffenen Grundstücken 7.415 m² dauerhaft und 5.642 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt. Der Einwendungsführer hat zuletzt im Erörterungstermin geltend gemacht, dass der Flächenverlust auch nach der Umplanung zur Gefährdung der Existenz seines Betriebes führe. Zwar liege der Flächenverlust nach der Umplanung bei unter 5 % der im Eigentum stehenden und längerfristig gepachteten Flächen. Der Betrieb sei aber dauerhaft nur rentabel, wenn die etwas über 70 Großvieheinheiten, die der Betrieb derzeit halte, auch weiterhin gehalten werden könnten. Aufgrund der Beschränkungen durch die Düngemittelverordnung sei es daher zwingend erforderlich, dass die bewirtschaftete Fläche sich nicht verringere, wie dies bei Wegfall der für den Straßenbau benötigten Flächen zu befürchten sei. Sein Betrieb sei daher zur Sicherung der Existenz zwingend darauf angewiesen, dass die Flächen entweder nicht für den Straßenbau benötigt werden, oder dass ihm im Zuge des Grunderwerbs Tauschland im Umfang der verlorenen Flächen zur Verfügung gestellt werde. Er fordert, die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Weinhausen (Bauwerk 46-1) im Bereich seiner Grundstücke auf dem Bestand zu führen. Durch das Abweichen von der Bestandstrasse werde die für

den landwirtschaftlichen Betrieb besonders wichtige Hofanschlussfläche stärker beansprucht als erforderlich. Ferner solle die Fl.-Nr. 1441 über einen neu anzulegenden Feldweg im Bereich des Brückenbauwerks an die Gemeindeverbindungsstraße angebunden werden. Eine Einfahrt in diesen Feldweg von Weinhausen aus sowie das Einbiegen vom Feldweg in Richtung Weinhausen sei aufgrund des vorgesehenen Winkels von 90 Grad überhaupt nicht, oder wenn überhaupt nur mit aufwendigem Rangieren möglich. Insoweit bestünden erhebliche Bedenken, ob eine sichere Zufahrt möglich sei. Der Feldweg sei daher unmittelbar nach Querung der B 12 in Richtung Osten mit einem im Böschungsbereich breit angelegten Einmündungsbereich auf die Gemeindeverbindungsstraße zu führen. Durch die damit verbundene Verkürzung des Wirtschaftsweges könne auch der hohe Flächenverbrauch weiter reduziert werden. Um den Flächenverbrauch weiter zu verringern, sei die Entwässerung der B 12 nicht beidseitig, sondern ausschließlich in Richtung Süden auf Eigentumsflächen des Bundes vorzusehen. Der westlich des Lärmschutzwalles geplante Weg im Bereich der Fl.-Nrn. 658/1 und 658 Gemarkung Lindenberg sei aus landwirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich und führe zu einem unnötigen Flächenverbrauch. Erforderliche Pflegemaßnahmen könnten auch vom Standstreifen der B 12 ausgeführt werden. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Behandlung unter C. V., C. III. 2. bis 7. und C. V. 34. verwiesen.

Das Staatliche Bauamt hat auf den Einwand hin mit Einwilligung des Einwendungsführers

bei dem Amt für Landwirtschaft, Ernährung und Forsten Kaufbeuren die Betriebsdaten des Einwendungsführers abgefragt. Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers hat eine landwirtschaftlich genutzte Fläche von 35,990 ha. Hinzu kommen forstwirtschaftlich genutzte Flächen mit einer Größe von 800 m², die Hofstelle mit einer Größe von 6.100 m² und eine nicht landwirtschaftlich genutzte Fläche von 300 m². Davon sind 20,11 ha Eigentumsflächen, 15,879 ha sind angepachtet. Die Pachtverträge für 13,839 ha haben eine Restlaufzeit von zwei Jahren und weniger. Der Pachtvertrag für eine Fläche von 2,04 ha hat eine Restlaufzeit von sieben Jahren. Sie wird für den Ausbau nicht beansprucht. Aus den Grundstücken Fl.-Nrn. 658 und 658/1 Gemarkung Lindenberg, für die Pachtverträge mit einer Restlaufzeit von einem Jahr existieren, werden 2.636 m² dauerhaft und 986 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt.

Ferner hat es die Planung, wie vom Einwendungsführer gefordert, so abgeändert, dass das Brückenbauwerk, mit dem die Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen über die B 12 überführt wird auf den Flächen errichtet wird, in deren Bereich bisher die Unterführung lag. Dadurch verringert sich die Inanspruchnahme von

Flächen, die im Eigentum des Einwendungsführers stehen von 12.063 m² auf 7.415 m².

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Selbst wenn man nur die im Eigentum des Einwendungsführers stehenden Flächen von 20,11 ha in die Berechnung einstellt, verliert er nur 3,69 % seiner Fläche wegen der Inanspruchnahme für den Straßenbau. Dies wäre vor der Änderung der Planung anders zu beurteilen gewesen, da der Betrieb in diesem Fall 6 % der ihm gehörenden Fläche verloren hätte. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind bei dieser Berechnung nicht zu berücksichtigen, da sie dem Betrieb nicht dauerhaft verloren gehen und die vorübergehende Inanspruchnahme entschädigt wird. Gleiches gilt für den Verlust der von ihm angepachteten Flächen Fl.-Nrn. 658 und 658/1 Gemarkung Lindenberg. Diese stehen dem Betrieb nicht dauerhaft rechtlich gesichert zur Verfügung. Sie sind daher bei der Prüfung, ob der Betrieb in seiner Existenz gefährdet ist, nicht in Ansatz zu bringen. Flächen, die längerfristig angepachtet sind, sind durch den Ausbau der B 12 nicht betroffen.

Bei Verlusten von weniger als 5 % der Fläche ist nach der Rechtsprechung (vgl. BayVGh, Ur. v. 10. November 1998, Az. 8 A 96. 40115) nicht davon auszugehen, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb durch die Flächenverluste in seiner Existenz gefährdet ist. Die hierfür erforderliche, überschlägige Prüfung kann von der Planfeststellungsbehörde ohne Einschaltung eines Sachverständigen selbst durchgeführt werden (BVerwG, Ur. v. 14.04.2010, Az. 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295 ff., BayVGh, Ur. v. 24.05.2005, 8 N 04.3217, VGHE 58, 155 ff.). Auch die Argumentation des Einwendungsführers, dass er zwingend auf einen Bestand von etwa 70 Großvieheinheiten angewiesen sei, um seinen Betrieb auf Dauer rentabel führen zu können, vermag daran im vorliegenden Fall nichts zu ändern. Ihm stehen auf Dauer nur die in seinem Eigentum stehenden sowie die langfristig angepachteten Flächen rechtlich gesichert zur Verfügung. 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 zugrundeliegenden 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).

Legt man die vom Einwendungsführer genannte Zahl von 70 Großvieheinheiten zu Grunde, so hat er derzeit eine Belegung von etwa zwei Großvieheinheiten pro Hektar. Durch den Verlust der 7.415 m² verliert er damit etwa 1,5 Großvieheinheiten (etwa 2 %) wenn man davon ausgeht, dass die Belegung nach der Düngeverordnung zulässig ist. Wenn man der Argumentation des Einwendungsführers folgt, dass er seinen Betrieb nur dann wirtschaftlich führen kann, wenn er diese nicht verliert, dann ist davon auszugehen, dass er seinen bestehenden Betrieb ohnehin nicht rechtlich gesichert fortführen kann, da er sehr kurzfristig über ein Drittel seiner Betriebsfläche und mithin die Möglichkeit, mehr als 23 Großvieheinheiten zu halten, verlieren kann.

Darüber hinaus erscheint es von vornherein unsicher, ob die bestehende Düngeverordnung fortbesteht. Auch insoweit ist nicht davon auszugehen, dass sich die Möglichkeiten, Vieh zu halten und die dafür benötigten Flächen rechtlich unverändert fortbestehen. Auch insoweit besteht keine auf Dauer rechtlich geschützte Position des Einwendungsführers. Damit ist zumindest im vorliegenden Fall auf Grund der betrieblichen Rahmendaten keine Abweichung von der Rechtsprechung gerechtfertigt, dass bei einem Verlust von unter 5 % der Betriebsfläche ohne genauere Überprüfung davon auszugehen ist, dass die Existenz des Betriebes durch den Flächenverlust nicht gefährdet ist.

Die vorübergehend beanspruchten Flächen sind bei der Prüfung, ob die Existenz des Einwendungsführers gefährdet ist, nicht zu berücksichtigen. Die vorübergehende Inanspruchnahme wird entschädigt. Nach Durchführung der Baumaßnahme stehen sie dem Einwendungsführer wieder zur Verfügung. Es liegt daher kein dauerhafter Eingriff in den Betrieb vor, für die Zeit der Inanspruchnahme ist eine Geldentschädigung zu zahlen. Fragen der Angemessenheit der Entschädigung und deren Festsetzung für den Fall, dass es nicht zu einer Einigung zwischen den Beteiligten kommt, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Dimensionierung des Vorhabens und die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft wurden bereits oben unter C. III. 3.3 und C. III. 8.1 behandelt. 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. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen seinem Betrieb für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange ist dies von den Eigentümern jedoch hinzunehmen. Gleiches gilt für die für das Vorhaben beanspruchten Pachtflächen des Einwendungsführers. Das Interesse an der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überwiegt unter Berücksichtigung der ohnehin nur zeitlich begrenzten rechtlichen Sicherung der Nutzungsbefugnis das Interesse des Einwendungsführers an einer ungehinderten Nutzung bis zum Ende der Pachtlaufzeit. 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. Gleiches gilt für die vorübergehende Inanspruchnahme und die dafür zu leistende Entschädigung. Sie ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ein Anspruch des Einwendungsführers, eine drohende Existenzgefährdung abzuwenden, indem ihm Ersatzland zur Verfügung gestellt wird, besteht nicht. Diese Frage ist im Übrigen nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Das Staatliche Bauamt hat jedoch zugesagt, sich im Rahmen der Abwicklung des Grunderwerbs zu bemühen, dem Einwendungsführer als aktivem Landwirt Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Die Anlage der Zufahrt zum Grundstück Fl.-Nr. 1441 konnte nicht entsprechend der Forderungen des Einwendungsführers erfolgen. Im Bereich des Brücken Widerlagers läuft die Gemeindeverbindungsstraße in Dammlage. Die Höhenlage der Straße, sowie die im Bereich des Widerlagers der Brücke aufgrund des in diesem Bereich vorliegenden Gefälles unzureichenden Sichtverhältnisse, lassen einen Anschluss dort nicht zu. Aufgrund der steil abfallenden Böschung im Bereich des Dammes sind darüber hinaus passive Schutzeinrichtungen erforderlich, die sich zusätzlich negativ auf die Sichtverhältnisse auswirken, und auch technisch einen Anschluss nicht zulassen. Der Feldweg musste vom Vorhabensträger daher wie in den Unterlagen vorgesehen am Fuß der Böschung des Dammes geführt und im Bereich der Anschlussstelle wie vorgesehen angeschlossen werden. Dort sind die Höhenverhältnisse unproblematisch und die Sichtweite ausreichend. Auch der im Bereich seiner Pachtflächen vorgesehene Unterhaltungsweg ist erforderlich, um

den dort zu errichtenden Lärmschutzwall ordnungsgemäß zu unterhalten. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. und 5.1 verwiesen. Die Entwässerung der Straße orientiert sich an der jeweiligen Querneigung des Straßenkörpers. Der vom Einwendungsführer geforderte Wechsel auf die andere Straßenseite in bestimmten Bereichen ist daher nicht möglich.

37. Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 478/1, 478, 477/1 und 477 Gemarkung Untergermaringen

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 478/1, 478, 477 und 477/1 Gemarkung Untergermaringen hat mit Schreiben seines Vertreters vom 17.08.2020 das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er ist durch den planfestgestellten Ausbau der B 12 wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 478/1 Gemarkung Germaringen mit einer Größe von 6.281 m²:
501m² dauernd und 362 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 477/1 Gemarkung Germaringen mit einer Größe von 10.858 m²:
860 m² dauernd und 530 m² vorübergehend.

Insgesamt werden nach der Änderung der Planung von den betroffenen Grundstücken 1.361 m² dauerhaft und 892 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt. Die Grundstücke Fl.-Nrn 478 und 477 sind durch den Ausbau nicht betroffen. Der Einwendungsführer macht geltend, dass die mitten im Grundstück Fl.-Nr. 478/1 Gemarkung Untergermaringen endende Planung so gestaltet werden müsse, dass das Ende der Planung mit den Grenzen der betroffenen Grundstücke zusammenfalle. Die derzeitige planerische Lösung führe zu Unklarheiten und erheblichen Bewirtschaftungsschwernissen. Als Eigentümer, der die landwirtschaftlichen Flächen verpachtet habe, könne er diese so nicht hinnehmen.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, im Zuge der Grunderwerbs Verhandlungen die Fläche bis zur südlichen Flurgrenze zu erwerben. Auch über andere Optimierungsmöglichkeiten könne im Zuge des Grunderwerbs verhandelt werden. Im Übrigen war die Einwendung zurückzuweisen. Mit der Planfeststellung wird der endgültige Ausbauzustand der Straße planfestgestellt. Im Übergangsbereich des planfestgestellten Bereichs zum Folgeabschnitt wird bis zum endgültigen Ausbau des Anschlusses an den Folgeabschnitt ohnehin eine provisorische Lösung erfolgen müssen. So wird beispielsweise der Straßenkörper in einem Übergangsbereich zum Folgeabschnitt hingeführt werden und der Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers an den bestehenden Weg angeschlossen werden müssen,

bis der endgültige Ausbauzustand hergestellt wird, was erst möglich sein wird, wenn der Folgeabschnitt planfestgestellt ist.

Eine Orientierung an bestehenden Grundstücksgrenzen ist hier wenig sinnvoll, es sind keine Zwangspunkte ersichtlich, die es erfordern würde, den Ausbauabschnitt zu verkürzen oder zu verlängern. Die Inanspruchnahme der für den Straßenbau benötigten Flächen ist unter Berücksichtigung der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange gerechtfertigt, die Interessen des Eigentümers müssen gegenüber diesen zurücktreten. Die durch den Ausbau bedingte Verschlechterung des Zuschnitts der Grundstücke ist entschädigungsrechtlich auszugleichen. Da es sich insoweit um eine enteignungsrechtliche Frage handelt, war hierüber im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Behandlung unter C. III. 2. bis 7., C. V. und C. V. 34. verwiesen.

38. Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 220, Gemarkung Ketterschwang

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 220, Gemarkung Ketterschwang hat sich mit Schreiben seines Vertreters vom 17.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Die Einwendungen betreffen das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl.-Nr. 220, Gemarkung Ketterschwang mit einer Größe von 18.860 m², das er für seinen landwirtschaftlichen Betrieb nutzt. Von diesem werden 1.831 m² dauerhaft und 2.726 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Sein Betrieb verfügt über 60 Milchkühe und ca. 30 Stück Jungvieh. Er bewirtschaftet eine Fläche von insgesamt 40 ha. Von diesen sind 18 ha Eigentumsflächen. Er wendet sich gegen das auf seinem Grundstück vorgesehene Versickerungsbecken. Um den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, sei dieses aus seiner Sicht ersatzlos zu streichen und wie bisher über das Bankett auf die Eigentumsflächen des Bundes zu entwässern. Ursprünglich sei vorgesehen gewesen, dass Versickerungsbecken auf der Fl.-Nr. 229 im Bereich des Brückenbauwerks BW 44-1 zu errichten. Dies hätte den Vorteil, dass das Versickerungsbecken teilweise auf Gemeindegrund bzw. in nicht mehr benötigten Böschungsbereichen errichtet werden könne. Die Anbindung an die B 12 könne davon unabhängig wie derzeit geplant vorgenommen werden, so dass die aus der Anlage ersichtliche Zuwegung auf der Fl.-Nr. 229 nicht in diesem Umfang erforderlich sei. Es sei für seinen Mandanten nicht nachvollziehbar, warum entgegen der ursprünglichen Planung das Versickerungsbecken nunmehr im Bereich der Grundstücke seines Mandanten und nicht mehr wie ursprünglich geplant im Bereich des Brückenbauwerks errichtet werden solle.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Entwässerungsbecken ist aus technischen Gründen zwingend erforderlich, weil die Straße im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers zum Mittelstreifen hin entwässert wird. Eine Versickerung des anfallenden Straßenwassers über die Dammlflächen ist daher technisch nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Entwässerung oben unter C. III. 6.1 wird verwiesen. Die Situierung des Entwässerungsbeckens wurde im Planungsverfahren so gewählt, dass für die Ausführung möglichst wenig Privatgrund in Anspruch genommen wird. Deswegen wurde das Entwässerungsbeckens in den Bereich des zwischen dem Grundstück Fl.-Nr. 227 Gemarkung Ketterschwang der anderen Einwendungsführerin (s. u. C. V. 48) und dem angrenzenden Grundstück verlaufenden Wirtschaftsweges gelegt, der im Eigentum der Gemeinde steht. Bei einer Verlegung des Entwässerungsbeckens auf das Grundstück Fl.-Nr. 229 würde in erheblich größerem Umfang privater Grund beansprucht werden. Das Staatliche Bauamt hat daher bei der Lage der technisch zwingend erforderlichen Entwässerungseinrichtung eine Lösung verfolgt, für die privater Grund in möglichst geringem Umfang beansprucht wird. Es hat jedoch zugesagt, dass eine Verschiebung der Lage des Entwässerungsbeckens noch möglich ist, falls im Zuge des Grunderwerbs eine gütliche Einigung mit allen Beteiligten zustande kommt. Falls es dem Einwendungsführer gelingen sollte, mit anderen potentiell betroffenen Eigentümern eine Einigung zur Lage des Entwässerungsbeckens zu erzielen, ist es technisch möglich, dieses so zu verschieben wie die Beteiligten es wünschen. 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. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen seinem Betrieb für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. 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. Hierüber war im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Behandlung unter C. V., C. V. 34. und C. III. 2. bis 7. verwiesen.

39. Eigentümer der Fl.-Nr. 651, Gemarkung Lindenberg

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 651, Gemarkung Lindenberg hat sich mit Schreiben seines Vertreters vom 17.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Die Einwendungen betreffen das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl.- Nr. 651, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 2.836 m². Von diesem werden 407 m² dauerhaft und 163 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Das Grundstück liegt im Bereich einer Kleingartenanlage. Im Übrigen ist er wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 651/1 Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 5.607 m²:
511m² dauerhaft und 96 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 1552 Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 7.182 m²:
463 m² dauerhaft und 201 m² vorübergehend.

Das Grundstück Fl.-Nr. 651 weise lediglich eine Gesamtgröße von 2700 m² auf. Durch die Baumaßnahme verliere es 407 m². Dies führe zu einer erheblichen Wertminderung des Gesamtgrundstücks. Er fordere daher, den Flächenverbrauch auf das absolut notwendige zu reduzieren, und den Lärmschutzwall wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen lediglich mit einer Höhe von 2 m zu schütten bzw. statt des Lärmschutzwalls eine flächenschonendere Lärmschutzwand zu errichten. Im Erörterungstermin hat er gefordert, für die gesamten Flächenverluste Ersatzland zu stellen. Das Staatliche Bauamt hat darauf hingewiesen, dass dies zumindest für das Grundstück Fl.-Nr. 651 kaum möglich sei, da dieses im Bereich einer Kleingartenanlage liege.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Grundstück Fl.-Nr. 651 wird als Kleingarten genutzt. Anders als bei landwirtschaftlichen Grundstücken ist daher eine bestimmte Mindestgröße für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nicht erforderlich. Im Übrigen weist es mit einer Größe von etwa 2300 m² und einem regelmäßigen Zuschnitt auch nach dem durch den Straßenbau bedingten Flächenverlust eine Größe auf, die eine Nutzung als landwirtschaftliches Grundstück zulässt. Hinsichtlich der Forderungen zur Ausführung und Dimensionierung des Lärmschutzwalls wird auf C. III. 5. verwiesen. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Behandlung unter C. III. 2. bis 7., C. V. und C. V. 34. verwiesen.

40. Eigentümer der Fl.-Nr. 1440, Gemarkung Weinhausen

Der Eigentümer des und der Inhaber des Nießbrauchs an dem Grundstücks Fl.-Nr. 1440, Gemarkung Ketterschwang haben sich mit Schreiben ihres Vertreters vom 17.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Die Einwendungen betreffen das Grundstück Fl.- Nr. 1440,

Gemarkung Weinhausen mit einer Größe von 42.485 m². Von diesem werden nach der Tektur 5.465 m² dauerhaft und 3.615 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Sie fordern, die Zufahrt zu dem Grundstück Fl.-Nr. 1440 im Bereich der dort vorgesehenen Überführung der Gemeindeverbindungsstraße nach Weinhausen bei der Durchführung der Maßnahme wie bisher sicherzustellen. Ein Rückbau sei Maßnahmebedingt nicht erforderlich. Das Staatliche Bauamt hat im Rahmen der Tekturen die Herstellung der geforderten Zufahrt in die Planung aufgenommen. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Behandlung unter C. III. 2. bis 7., C. V. und C. V. 34. verwiesen.

41. Eigentümer der Fl.-Nr. 817, Gemarkung Untergermaringen

Die Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 817, Gemarkung Untergermaringen haben sich mit Schreiben ihres Vertreters vom 04.05.2021, das am 07.05.2021 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Die Einwendungen betreffen das in ihrem Eigentum stehende Grundstück Fl.- Nr. 817, Gemarkung Untergermaringen mit einer Größe von 29.439 m². Von diesem wurden nach der ursprünglichen Planung 1.823 m² dauerhaft und 768 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Sie haben das Grundstück am 01.01.2021 vom Voreigentümer erworben. Dieser hat im Verfahren keine Einwendungen erhoben.

Sie wenden sich gegen die Anlage des straßenbegleitenden Wirtschaftsweges im Bereich ihres Grundstücks und das dort vorgesehene Versickerungsbecken VB 1. Das bestehende Feldwegenetz reiche aus, um ihr Grundstück und die umliegenden Grundstücke zu erschließen. Da sie erst am 01.01.2021 Eigentümer des Grundstücks geworden seien, seien sie trotz des Ablaufs der Einwendungsfrist berechtigt, ihre Einwendungen geltend zu machen. Dies gelte insbesondere deshalb, weil sich die vorgeschlagene Planungsvariante und die damit verbundene Minimierung der Bedarfsflächen aufdränge.

Das Staatliche Bauamt Kempten hat die Erforderlichkeit des Versickerungsbeckens nochmals überprüft und festgestellt, dass es ausreicht, das Versickerungsbecken VB 2 zu vergrößern. Das Versickerungsbecken VB 1 ist mit der Tektur entfallen, der Einwand der ist damit insoweit erledigt. Die aus dem Grundstück benötigte Fläche verringert sich auf 1.071 m², die dauerhaft beansprucht werden und 686 m², die vorübergehend beansprucht werden.

Die Forderung, auf den westlich der B 12 verlaufenden unbefestigten Wirtschaftsweg zu verzichten wird zurückgewiesen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Einwendungsführer nach Ablauf der Einwendungsfrist am 17.08.2020 mit ihrer Forderung ausgeschlossen sind. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind nach Art 74

Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Da diese Frist bei Eingang des Einwendungsschreibens am 07.05.2021 abgelaufen war, konnte die Einwendung im Verfahren inhaltlich nicht mehr berücksichtigt werden.

Dass die Einwendungsführer das Grundstück am 01.01.2021 und mithin nach Ablauf der Einwendungsfrist im Verfahren erworben haben, hat keinen Einfluss auf den Lauf dieser Frist. Mit dem Erwerb des Eigentums tritt der neue Eigentümer in die Rechtsposition ein, in der es sich bei dem Erwerb des Eigentums befand. Es wäre Sache des Voreigentümers gewesen, sich im Planfeststellungsverfahren gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks zu wenden.

Im Übrigen ist die Planung auch inhaltlich nicht zu beanstanden. Es handelt sich um die als Folgemaßnahme erforderliche Verlegung eines bestehenden Wirtschaftsweges wegen des Ausbaus der B 12 (vgl. dazu VGH Baden Württemberg, Ur. v. 28.10.2005, Az. 5 S 1382/049). Es trifft zwar zu, dass dieser nicht zwingend für die Erschließung der anliegenden Grundstücke erforderlich ist. Eine Abstimmung mit der betroffenen Gemeinde Jengen und den Anliegern hat jedoch ergeben, dass das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz in diesem Bereich erhalten werden soll, zu dem auch der vorhandene und mit der Planung verlegte, parallel zur B 12 verlaufende Weg gehört. Der vorhandene Weg wurde von der Mehrzahl der Betroffenen als eine sinnvolle Ergänzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes gesehen und gewünscht. Er ermöglicht den Bewirtschaftern der angrenzenden Grundstücke eine Anfahrt zu den Gemeindeverbindungsstraßen, an die er im Norden und im Süden im Bereich der Querungen der B 12 anbindet und stellt damit eine verkehrlich sinnvolle, Fahrwege ersparende Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz dar. Es entsprach daher auch unter Berücksichtigung des Eigentumsrechts der von der Verlegung betroffenen Eigentümer der angrenzenden Grundstücke einer fehlerfreien Ausübung des planerischen Ermessens, den vorhandenen Begleitweg zu erhalten. Die Verschiebung ist zwangsläufige Folge des Ausbaus der B 12. Zur Erforderlichkeit des Ausbaus selbst im planfestgestellten Umfang s. o. unter C. III. 3.3.

42. Eigentümer der Fl.-Nrn. 229 und 211, Gemarkung Ketterschwang

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 211 und 229, Gemarkung Ketterschwang hat sich mit Schreiben vom 12.08.2020, das am 14.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging im Verfahren geäußert. Er ist durch den Ausbau der B 12 wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 211, Gemarkung Ketterschwang mit einer Größe von 27.406 m²:

40 m² dauerhaft und 784 m² vorübergehend.

- Fl.-Nr. 229, Gemarkung Keterschwang mit einer Größe von 9.549 m²:
446 m² dauerhaft und 1.575 m² vorübergehend.

Für alle Feldwege im Bereich der B 12 sei ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dies sei erforderlich, um sicherzustellen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werde, damit die betroffenen Anlieger nicht für durch den Ausbau der B 12 verursachte Schäden am Wegenetz aufkommen müssten. Dies gelte insbesondere für die Gartenstraße in Keterschwang, die mit dem Bauwerk 44/1 über die B 12 überführt werde. Diese müsse nach der Neuerrichtung des Bauwerks mit einer neuen Asphaltdecke versehen werden. Sie werde als Baustraße genutzt, und die Anlieger hätten im Gegenzug auf die Begleitwege entlang der B 12 verzichtet, was die Kosten für den neuen Straßenbelag mehr als aufwiege. Der Feldwege entlang der Flurnummern 229, 227 und 224, 222, 220 und 170 Gemarkung Keterschwang müsse mit der heute notwendigen Mindestbreite von 3,50 m ausgebaut und in einem sehr guten Zustand übergeben werden. Gleiches gelte für den Feldweg, der die Gartenstraße mit der Kreisstraße OAL 16 verbinde.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, die Gartenstraße im Bereich des Bauwerks 44/1 neu zu asphaltieren sowie die Feldwege auch in den vom Einwendungsführer genannten Bereichen mit einer befestigten Breite von 3,50 m auszubauen. Ferner hat es zugesagt, die betroffenen Straßen und Feldwege nach Abschluss der Bauarbeiten in gutem Zustand zu übergeben, soweit sie für den Baustellenverkehr genutzt werden. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Nutzung der Gartenstraße für den Baustellenverkehr ist durch den Widmungszweck als öffentliche Straße gedeckt, soweit sie nicht zu übermäßigen Belastungen führt. Gleiches gilt für die Nutzung der Feldwege, soweit sie zur Anfahrt benötigt werden. Falls nach Abschluss der Bauarbeiten Schäden im Wegenetz verbleiben, die möglicherweise auf eine übermäßige Nutzung zurückzuführen sind, wird das Staatliche Bauamt die Beweislast tragen, dass sie nicht darauf zurückzuführen sind. Es wird daher schon im eigenen Interesse in durch den Baubetrieb stark beanspruchten Bereichen den Zustand des Wegenetzes aufnehmen. Da diese Bereiche im Zuge der Planung des Baubetriebs ermittelt werden und derzeit noch nicht feststehen, ist eine Anordnung im Planfeststellungsbeschluss nicht sinnvoll.

43. Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1402, 1424, und 1426, Gemarkung Lindenberg

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1402, 1424 und 1426, Gemarkung Lindenberg hat sich mit Schreiben vom 05.07.2020, das am 10.07.2020 beim Staatlichen Bauamt Kempten einging und von dort am 17.07.2020 an die Regierung von Schwaben weitergeleitet wurde, wo es am selben Tag einging, im Verfahren geäußert. Er ist durch den Ausbau der B 12 wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 1402, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 11.017 m²:
58 m² dauerhaft und 382 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 1424, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 7.436 m²:
150 m² dauerhaft und 263 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 1426, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 47.311 m²:
1.268 m² dauerhaft und 1.327 m² vorübergehend.

Sein Betrieb sei seit Generationen gewachsen. Er habe ihn von seinem Vater mit der Auflage übernommen, keine Grundstücke zu verkaufen, soweit nicht flächengleiches Ersatzland gestellt werden könne. Die Fläche Fl.-Nr. 1424 liege zudem in einem Bereich, in dem Kiesabbau zugelassen sei. Sie habe daher einen höheren Wert. Die Fläche Fl.-Nr. 1426 grenze direkt an die Fläche seines Anwesens an und werde als Gartenfläche genutzt. Dort seien bereits vor Generationen Bäume gepflanzt worden, die nunmehr im Zuge des Ausbaus beseitigt werden müssten. Ferner fürchtet er, dass der Boden im Zuge der Bauarbeiten durch den Einsatz von schweren Maschinen verdichtet wird. Dies betreffe auch die Fl.-Nr. 1402. Beide Flächen dienten wegen ihrer Hofnähe als Gartenflächen sowie Erholungsflächen.

Die östlich der Straße liegende Teilfläche der Fl.-Nr. 1426 sei aufgrund des durch den Ausbau bedingten Flächenverlustes nicht mehr nutzbar und verliere damit ihren Wert. Durch den Ausbau sei während der Arbeiten mit erheblichen Lärm- und Platzeinbußen zu rechnen. Durch den Ausbau seien er und seine Familie als Anwohner erhöhten Lärm- und Umweltbelastungen ausgesetzt.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, bei der Ermittlung des Wertes der aus dem Grundstück Fl.-Nr. 1424 benötigten Flächen zu berücksichtigen, dass dieses innerhalb eines Vorbehaltsgebietes für zur Gewinnung und Sicherung von Bodenschätzen liege. Ferner hat es zugesagt, dass die baubedingten Beeinträchtigungen der auf den Fl.-Nrn. 1426 und 1402 wachsenden Gehölze auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt werden und für die entnommenen Bäume und Gehölze in Absprache mit dem Einwendungsführer Ausgleichspflanzungen vor Ort erfolgen. Darüber hinaus hat das Staatliche Bauamt zugesagt, dass die für

die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen entsprechend der Vorgaben in den Planfeststellungsunterlagen durch baubegleitende Maßnahmen wie die Lagerung getrennt nach Ober- und Unterboden und die Vermeidung von Schadstoffeinträgen von Baufahrzeugen so gering wie möglich gehalten werden, und dass deren Funktion nach Abschluss der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

Ferner hat das Staatliche Bauamt zugesagt, die Frage, ob im Bereich des Grundstücks der Grundstücke des Einwendungsführers eine Beweissicherung erforderlich ist, im Rahmen des Grunderwerbs anhand des konkreten Bauablaufs zu klären. Auch hat sich das Staatliche Bauamt bereit erklärt, die verbleibende Restfläche der Fl.-Nr. 1426 östlich der B 12 als unwirtschaftliche Restfläche zu erwerben, falls der Einwendungsführer dies wünscht.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Der Einwendungsführer hat nicht geltend gemacht, dass die Existenz seines Betriebes durch den Verlust der für den Straßenbau benötigten Flächen gefährdet ist. Die Frage der Höhe der Entschädigung sowie die Frage, ob im Rahmen des Grunderwerbs Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann, ist daher als Frage des Entschädigungsrechts nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Das Staatliche Bauamt hat aber zugesagt, zu prüfen, ob im Rahmen des Grunderwerbs für die recht geringen Flächenverluste Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann.

Ob die verbleibende Restfläche aus dem Grundstück Fl.-Nr. 1426 noch landwirtschaftlich genutzt werden kann, kann angesichts des Vortrags im Einwendungsschreiben, dass sie als Gartenfläche genutzt wird, dahingestellt bleiben. Als solche ist sie jedenfalls auch nach dem Ausbau der B 12 nutzbar. Da der nach dem Ausbau verbleibende Zuschnitt der Restfläche recht gleichmäßig ist, dürfte unter Berücksichtigung der Größe der Restfläche auch eine Nutzung zu landwirtschaftlichen Zwecken möglich sein. Darauf kommt es jedoch im vorliegenden Fall nicht an.

Auch die Gestaltung des Übergabevertrags für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwendungsführers ist als rein zivilrechtliche Frage zwischen den Vertragsparteien zu klären und nicht Teil der Abwägung im Planfeststellungsverfahren. Die Inanspruchnahme der Flächen für den Ausbau der Straße sowie die Inanspruchnahme der vorübergehend benötigten Flächen für den Baubetrieb ist auch unter Berücksichtigung der Belange des Einwendungsführers angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange (siehe oben C. III. 2.) gerechtfertigt. Dies gilt besonders insbesondere unter Berücksichtigung der Zusagen

des Staatlichen Bauamtes hinsichtlich der Ersatzpflanzung für die dort vorhandene Bepflanzung und der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zur Lagerung und Behandlung des für die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen Bodens und den Baubetrieb. Verbleibende Beeinträchtigungen nach Durchführung der Baumaßnahme sind gegebenenfalls entschädigungsrechtlich auszugleichen. Dies ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Wegen der befürchteten Beeinträchtigung durch Baulärm wird auf die Ausführungen unter C. III. 5.1.1 verwiesen. Das Staatliche Bauamt Kempten hat die durch den Betrieb der Straße verursachten Immissionspegel im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers berechnet. Unter Berücksichtigung der in diesem Bereich vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen ergeben sich durch den Betrieb der Straße folgende Belastungen:

57,9 / 52,1 dB (A) Tag/Nacht

Die für das Anwesen des Einwendungsführers maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) Tag/Nacht sind eingehalten. Sie konkretisieren in rechtlich nicht zu beanstandender Weise die von den Betroffenen noch hinzunehmenden Belastungen durch Lärm. Auch falls sich im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers durch den Straßenbau die Belastungen erhöhen, ist dies angesichts der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange von ihm hinzunehmen. Zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen waren daher nicht erforderlich und können dem Baulastträger auch nicht auferlegt werden. Gleiches gilt hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe (siehe dazu oben unter C. III. 5.2).

Die Grenzwerte sind so gewählt, dass nach derzeitigem Stand von Wissenschaft und Technik keine schädlichen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner zu befürchten sind. Die 16. BImSchV und die §§ 48 und 48a BImSchG i. V. m. der 39. BImSchV stellen sowohl für die Ermittlung als auch hinsichtlich der den Anwohnern zumutbaren Belastungen verbindliche und von der Rechtsprechung anerkannte Rechenverfahren zur Verfügung, mit denen die den Betroffenen zumutbaren Belastungen ermittelt werden.

Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen des Einwenders ein. Die Lage der des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen, ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte

im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen.

44. Ehemaliger Eigentümer der Fl.-Nr. 717 Gemarkung Jengen

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nr. 717, Gemarkung Jengen hat sich mit Schreiben vom 11.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Das Grundstück wurde bereits von der Trägerin der Straßenbaulast erworben. Es ist aber möglich, dass der Kauf rückabgewickelt wird, zumindest soweit es um die nicht für den Straßenbau benötigten Flächen geht, da es sich um eine mit schädlichen Bodenverunreinigungen belastete Fläche handelt. Das Staatliche Bauamt Kempten hat mit der Tektur eine Zufahrt zu dem Grundstück vorgesehen, wie vom Einwendungsführer gefordert.

45. Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 291 und 301 Gemarkung Ketterschwang

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 291 und 301, Gemarkung Ketterschwang hat sich mit Schreiben vom 10.08.2020, das am 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren auch als Obmann der BBV Ortsgruppe Ketterschwang geäußert. Er ist durch den Ausbau der B 12 wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 291, Gemarkung Ketterschwang mit einer Größe von 30.085 m²:
967 m² dauerhaft und 1843 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 301, Gemarkung Ketterschwang mit einer Größe von 31.535 m²:
36 m² dauerhaft und 783 m² vorübergehend.

Die Einwendungen entsprechen inhaltlich den unter C. V. 42. behandelten. Hierauf wird verwiesen.

46. Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 167/1 Gemarkung Ketterschwang

Die Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 167/1, Gemarkung Ketterschwang haben sich mit Schreiben vom 11.08.2020 und 13.08.2020, die am 14.08.2020 bzw. 17.08.2020 bei der Regierung von Schwaben bzw. der Gemeinde Germaringen eingingen, im Verfahren geäußert. Das in ihrem Eigentum stehende Grundstück Fl.-Nr. 167/1, Gemarkung Ketterschwang hat eine Größe von 12.184 m². Von diesem werden nach der Tektur 914 m² dauerhaft und 1363 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht.

Neben verschiedenen Einwendungen, die oben unter C. V. 42. behandelt wurden, fordern sie, eine Zufahrt zu ihrem Grundstück anzulegen. Dieses liegt im Böschungsbereich des Brückenbauwerks 43/1 mit dem die Gemeindeverbindungsstraße nach Rieden über die B 12 überführt wird. Das Staatliche Bauamt hat diese Zufahrt mit der Tekturplanung vorgesehen.

47. Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 366, Gemarkung Ketterschwang

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 366, Gemarkung Ketterschwang hat sich mit Schreiben vom 01.08.2020, das am selben Tag bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl.-Nr. 366, Gemarkung Ketterschwang hat eine Größe von 50.611 m². Von diesem werden 708 m² dauerhaft und 1.004 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Neben Einwendungen, die die Erforderlichkeit und die Dimensionierung des Ausbaus betreffen und oben unter C. III. 2. und 3.3 behandelt sind, macht er geltend, dass der Ausbau zu einer verstärkten Lärm- und Schadstoffbelastung durch Abgase, Reifen- und Bremsabrieb der Anwohner und des Grundwassers führe. 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. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen seinem Betrieb für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. 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. Hierüber war im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen des Einwenders wie im gesamten Ortsteil Ketterschwang, insbesondere den wesentlich näher zur Straße liegenden Anwesen in Ketterschwang erheblich unterschritten. Auch im Übrigen greift der Ausbau der B 12 nicht in geschützte Rechtspositionen des Einwenders ein. Die Lage der des Anwesens in einer bestimmten Entfernung zur Straße ist für sich keine geschützte Rechtsposition. Da keine unzumutbaren Lärm- und Schadstoffimmissionen erfolgen (siehe dazu oben unter C. III. 5.1 und 5.2 sowie C. V. 3.), ist dem Straßenbau aufgrund der zahlreichen für die Trasse in ihrer konkreten Form sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung der Vorrang vor dem Interesse des Eigentümers an einer bestimmten Lage seines Anwesens zur Straße einzuräumen. Die anfallenden Schadstoffe wie

Schwermetalle und Kohlenwasserstoffe führen nicht zu einer Beeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke und des Grundwassers. Sie lagern sich in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn ab und werden durch das ablaufende Wasser von der Straße nicht ausgewaschen. Sie sind damit auf den angrenzenden Wiesen und Feldern ebenso wie im Grundwasser nur in unbedenklicher Konzentration zu erwarten (siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 167 Schadstoffgehalte von Bankettmaterial, S. 11). Unter Berücksichtigung der für den Straßenbau sprechenden Belange sind gewisse Erhöhungen der Belastung von den betroffenen Eigentümern angrenzender Grundstücke und den Anwohnern hinzunehmen, soweit die geltenden Grenzwerte nicht überschritten werden.

48. Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 227, Gemarkung Ketterschwang

Die Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 227, Gemarkung Ketterschwang hat sich mit Schreiben vom 01.07.2020, das am 03.07.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Das in ihrem Eigentum stehende Grundstück Fl.- Nr. 227, Gemarkung Ketterschwang hat eine Größe von 56.229 m². Von diesen werden 1.894 m² dauerhaft und 4.185 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Sie wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks für das dort geplante Versickerungsbecken. Ihr sei bei Durchsicht der Unterlagen aufgefallen, dass auf sehr kurzer Strecke insgesamt drei Versickerungsbecken geplant seien, in anderen Bereichen jedoch gar keine. Deswegen bezweifle sie, dass diese in ihrer Anzahl und Größe erforderlich seien. Sie beantrage zu überprüfen, ob überhaupt ein Becken erforderlich sei, und wenn ja, ob es nicht auch mit weniger Flächenverbrauch gebaut werden könne.

Die Situierung des Beckens beeinträchtige die Bewirtschaftung ihrer Fläche erheblich. Bei jedem Bewirtschaftungsschritt müsse das Becken umfahren werden. Sie sei daher der Ansicht, dass die Einschränkung bei der landwirtschaftlichen Nutzung im Bereich der Fl.-Nr. 229 Gemarkung Ketterschwang wesentlich geringer wäre, da dort lediglich die bewirtschaftete Fläche kürzer werde und aufgrund des Wegfalls des Begleitweges noch Fläche frei werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Entwässerungsbecken ist aus technischen Gründen zwingend erforderlich, weil die Straße im Bereich des Grundstücks der Einwendungsführerin zum Mittelstreifen hin entwässert wird. Eine Versickerung des anfallenden Straßenwassers über die Dammflächen ist daher technisch nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Entwässerung oben unter C. III. 6.1 wird verwiesen. Die Situierung des Entwässerungsbeckens wurde im Planungsverfahren so gewählt, dass für die Ausführung möglichst wenig Privatgrund in Anspruch

genommen wird. Deswegen wurde das Entwässerungsbecken in den Bereich des zwischen dem Grundstück Fl.-Nr. 220 Gemarkung Keterschwang des anderen Einwendungsführers (s. o. C. V. 38.) und dem angrenzenden Grundstück verlaufenden Wirtschaftsweges gelegt, der im Eigentum der Gemeinde steht. Bei einer Verlegung des Entwässerungsbeckens auf das Grundstück Fl.-Nr. 229 würde in erheblich größerem Umfang privater Grund beansprucht werden. Das Staatliche Bauamt hat daher bei der Lage der technisch zwingend erforderlichen Entwässerungseinrichtung eine Lösung verfolgt, für die privater Grund in möglichst geringem Umfang beansprucht wird. Es hat jedoch zugesagt, dass eine Verschiebung der Lage des Entwässerungsbeckens noch möglich ist, falls im Zuge des Grunderwerbs eine gütliche Einigung mit allen Beteiligten zustande kommt. Falls es dem Einwendungsführer gelingen sollte, mit anderen potentiell betroffenen Eigentümern eine Einigung zur Lage des Entwässerungsbeckens zu erzielen ist es technisch möglich, dieses so zu verschieben wie die Beteiligten es wünschen. Eine Verkleinerung ist technisch nicht möglich, da die Böschungen des Beckens nicht zu stark geneigt werden dürfen und dem Wasser eine ausreichende Fläche zur Versickerung zur Verfügung stehen muss. 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. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen seinem Betrieb für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. 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. Hierüber war im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden.

49. Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1554, Gemarkung Lindenberg und 349, 370 und 370/1 Gemarkung Jengen

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 1554, Gemarkung Lindenberg, 349, 370 und 370/1 Gemarkung Jengen hat sich innerhalb der Einwendungsfrist im Verfahren geäußert. Er ist durch den Ausbau der B 12 nach der Tektur wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 1554, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 10.660 m²:
54 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 349, Gemarkung Jengen mit einer Größe von 14.453 m²:
1.992 m² dauerhaft und 870 m² vorübergehend.

- Fl.-Nr. 370 Gemarkung Jengen mit einer Größe von 13.826 m²:
2.024 m² dauerhaft und 1.746 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 370/1, Gemarkung Jengen mit einer Größe von 92 m²:
34 m² dauerhaft und 58 m² vorübergehend.

Insgesamt werden damit Flächen mit einer Größe von 4.050 m² dauerhaft und 2.718 m² vorübergehend für den Straßenbau beansprucht.

Er macht geltend, dass er im Nebenerwerb 4,84 ha bewirtschaftete. Die abzugebende Fläche von 4.517 m² (in diese Berechnung enthalten ist die vor der Tektur benötigte Fläche sowie die nach dem Straßenbau verbleibende unwirtschaftliche und daher vom Träger der Straßenbaulast zu übernehmende Restfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 370/1 von 58 m²) sei sehr viel wertvoller Ackergrund, den er für einen zu großen Ausbauquerschnitt abgeben solle. In Zeiten des Klimawandels und der Bevölkerungszunahme sei es sinnvoller, den öffentlichen Nahverkehr mit attraktiven Buslinien und Bahnverbindungen zu fördern. Auch der Schwerlastverkehr solle auf die Schiene verlagert werden.

Aus seiner Sicht führe der vierstreifige Ausbau der B 12, der überdimensioniert sei zu mehr Unfällen. Im Bereich der Fl.-Nrn. 370 und 349 sei der Bau eines zusätzlichen Fahrradweges neben der B 12 geplant, gegen den er sich wende. Er sei für den landwirtschaftlichen Verkehr ebenso wenig erforderlich wie die Unterführung im Bereich der Querung der OAL 15, Diese sei als Viehtrieb nicht mehr erforderlich, da die Landwirte heutzutage ihr Vieh nicht mehr auf die Weide trieben. Für den landwirtschaftlichen Verkehr sei die Unterführung nicht geeignet, da es an einem zeitgemäßen Durchfahrtsquerschnitt fehle. Die Breite von 3,50 m und die Höhe von 3,30 m der Unterführung entspreche nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die Durchfahrt werde von den Jengener Landwirten daher seit Jahren nicht mehr genutzt und sei daher entbehrlich.

Als Fahrradweg sei die Strecke ungeeignet, da eine Querung der OAL 17 stattfinde. Dies betreffe die Fahrradfahrer ebenso wie den landwirtschaftlichen Verkehr. Die Querung liege in einer Senke bzw. kurz vor der Unterführung unter der B 12, von Weinhausen kommend. Der einmündende Verkehr stelle daher eine Gefahr für den auf der OAL 17 laufenden Verkehr dar. Er fürchte, dass sich die Einmündung zum Unfallschwerpunkt entwickeln werde. Auf der OAL 17 sei ihm nicht bekannt, dass es zu schweren Unfällen gekommen sei. Auch Radfahrer würden die OAL 17 ohne Probleme nutzen. Der Weg sei nicht erforderlich, da er in Weinhausen auf einem Feldweg beginnen werde, der nicht mehr genutzt werde und daher mit Gras zugewachsen sei. Die Landwirte könnten ihre Flächen alle direkt über die OAL 17 anfahren.

Als Radweg sei der Feldweg Fl.-Nr. 381 besser geeignet. Dieser beginne gegenüber des Weichter Weges in Jengen und führe durch den sogenannten Viehtrieb und Ende an der OAL 16 von Weinhausen nach Lindenberg. Ähnliches funktioniere beispielsweise in Erpfting bei Landsberg.

Für die verbliebenen Landwirte aus Jengen sei der zusätzliche Feldweg jedenfalls nicht erforderlich, da sie ihre Felder über die OAL 17 anfahren könnten. Auch der in den Planunterlagen vorgesehene Bau des Wirtschaftsweges Fl. Nr. 349/1 sei aus heutiger Sicht nicht mehr erforderlich. Die durch ihn erschlossenen Grundstücke Fl.-Nrn. 347/1 und 348 würden durch den Bau des dort vorgesehenen sechsen Sickerbeckens so klein, dass sich ihre Bewirtschaftung nicht mehr lohne. Wenn diese Flächen mit Hecken bepflanzt würden, werde der Auf- und Abbau von Schneefangzäunen auf der Fl.-Nr. 349 entbehrlich. Er und ein Pächter der Fläche Fl.-Nr. 348 seien die einzigen, die den Weg derzeit nutzten. Der Weg bzw. die Zufahrt zu diesem würden seit dem Bau der B 12 in den 1960er Jahren als Müllablage (Autoreifen etc.) genutzt.

Das Staatliche Bauamt hat auf diesen Einwand hin und entsprechend der Anregung der Gemeinde Jengen den straßenbegleitenden Feldweg zwischen der OAL 17 und der Anschlussstelle Jengen der St 2035 (Bauwerksnummern 1.27 und 1.29) entfallen lassen. Stattdessen werden die bestehenden Feldwege Fl.-Nrn 429/3, 399, 399/1 und 417/2 ausgebaut und asphaltiert.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Der Feldweg im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 349 mit der Fl.-Nr. 349/1 ist erforderlich, um das Grundstück Fl.-Nr. 348 zu erschließen. Dieses könnte wegen der in diesem Bereich liegenden Böschung, mit der die OAL 17 zu der Überführung über die B 12 hin angehoben wird, ohne diese Zuwegung nicht angefahren werden. Die rechtswidrige Ablagerung von Abfall im Bereich des Wegegrundstücks durch Dritte ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Hierfür ist die für den Straßenunterhalt verantwortliche Behörde zuständig. Das Staatliche Bauamt hat jedoch zugesagt, die Straßenmeisterei über diesen Sachverhalt zu informieren. Die Unterführung im Bereich des Weges mit der Fl.-Nr. 381 ist erforderlich, um diesen Weg unter der B 12 hindurchzuführen und die beiderseits der Trasse gelegenen landwirtschaftlichen Grundstücke leichter zu erreichen. Die Unterführung wird mit einer Breite von 4,10 m und einer dem Bestand entsprechenden lichten Höhe ausgebaut. Eine größere Höhe ist wegen des anstehenden Grundwassers technisch nicht möglich. Wegen der Einwände gegen die Erforderlichkeit des Ausbaus, der Dimensionierung und des alternativen Ausbaus öffentlicher Verkehrsträger wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. und 3. verwiesen. 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. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen seinem Betrieb für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. 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. Hierüber war im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden.

Dass der Betrieb des Einwendungsführers in seiner Existenz gefährdet ist, wurde im Verfahren nicht vorgetragen. Das Bauamt hat im Übrigen im Verfahren darauf hingewiesen, dass dem Einwendungsführer über die von ihm benannten bewirtschaftete Fläche hinaus etwa 20 ha Eigentumsfläche zur Verfügung stehen.

50. Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 415, Gemarkung Jengen und 659, 660, 661 und 1545 Gemarkung Lindenberg

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 659, 660, 661 und 1545, Gemarkung Lindenberg und 415 Gemarkung Jengen hat sich mit Schreiben vom 16.08.2020, das am 19.08.2020 als Fax bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Er ist nach der Tektur durch den Ausbau der B 12 wie folgt betroffen:

- Fl.-Nr. 659, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 5.141 m²:
425 m² dauerhaft und 152 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 660, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 8.428 m²:
691 m² dauerhaft und 241 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 661 Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 5.241 m²:
423 m² dauerhaft und 156 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 1545, Gemarkung Lindenberg mit einer Größe von 4.764 m²:
380 m² dauerhaft und 144 m² vorübergehend.
- Fl.-Nr. 415, Gemarkung Jengen mit einer Größe von 11.681 m²:
816m² dauerhaft und 722 m² vorübergehend.

Insgesamt werden damit Flächen mit einer Größe von 2.735 m² dauerhaft und 1.415 m² vorübergehend für den Straßenbau beansprucht. Ferner ist er Pächter der folgenden Grundstücke, die nach der Tektur vom Vorhaben wie folgt betroffen sind:

- Fl.-Nr. 347/1, Gemarkung Jengen mit einer Größe von 872 m²:
872 m² dauerhaft.

- Fl.-Nr. 348, Gemarkung Jengen mit einer Größe von 5.538 m²:
3.158 m² dauerhaft und 2.380 m² vorübergehend.

Als aktiver Vollerwerbslandwirt führe er einen Milchviehbetrieb. Durch den Ausbau der B 12 verliere er etwa 12.000 m². Das schränke ihn erheblich ein. Er habe künftig Probleme mit der Düngemittelbilanz, dem Viehbesatz sowie der Futterbeschaffung. Sein Betrieb sei auf jeden Quadratmeter landwirtschaftlicher Fläche angewiesen. Für die für den Straßenbau benötigten Flächen fordere und benötige er unbedingt Ersatzfläche. Mit einem Tauschverhältnis von 1:3 sei er einverstanden. Ansonsten sei er nicht bereit, Flächen für den Ausbau der Straße abzugeben. Als Ortsobmann des Bauernverbandes für Jengen fordert er, auf den Feldweg zwischen der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen und dem Kreisverkehr im Bereich der Anschlussstelle Jengen der St 2035 an die B 12 zu verzichten. Im Austausch müsse ab dem Weichter Weg bis zum geplanten Kreisverkehr im Bereich der Einmündung der nächste Feldweg asphaltiert werden. Diese Lösung habe gegenüber der bisher vorgesehenen den Vorteil, dass weniger Flächen verbraucht und die Kosten für den Ausbau geringer würden.

Das Staatliche Bauamt hat seiner Forderung entsprechend bei der Tektur auf den landwirtschaftlichen Begleitweg entlang der B 12 zwischen der OAL 17 und dem Weichter Weg sowie zwischen dem Weichter Weg und dem Kreisverkehr im Bereich der Anschlussstelle der St 2035 an die B 12 bei Jengen verzichtet. Ferner hat es zugesagt, entsprechend seiner Forderung die bestehenden Feldwege Fl.-Nrn. 429/3, 399, 399/1 und 417/2 zwischen Bau-km 7+360 und 7+780 auszubauen und zu asphaltieren.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Der Einwendungsführer hat nicht geltend gemacht, dass durch die Inanspruchnahme der für den Straßenbau benötigten Flächen seine Existenz gefährdet ist. Es wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dennoch überprüft, ob die Größe der Verlustflächen eine genauere Überprüfung des Betriebs erfordert. Der Einwendungsführer ist Eigentümer von Flächen mit einer Größe von 24,8 ha, die für seinen Betrieb zur Verfügung stehen. Vor der Tektur, mit der der Straßenbegleitende Wirtschaftsweg im Bereich der Fl.Nr. 415 entfallen ist, hätte er Flächen mit einer Größe von 2.852 m² aus den ihm gehörenden Grundstücken verloren. Durch die Tektur reduziert sich der Flächenverlust auf 2.735 m². Selbst wenn man nur die im Eigentum des Einwendungsführers stehenden Flächen von 24,8 ha in die Berechnung einstellt, verliert er nur 1,1 % seiner Fläche wegen der Inanspruchnahme für den Straßenbau. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind bei dieser Berechnung nicht zu berücksichtigen, da sie dem Betrieb nicht dauerhaft verloren

gehen und die vorübergehende Inanspruchnahme entschädigt wird. Gleiches gilt für den Verlust von Teilflächen der von ihm angepachteten Grundstücke Fl.-Nrn. 347/1 und 348 Gemarkung Jengen. Diese stehen dem Betrieb nicht dauerhaft rechtlich gesichert zur Verfügung. Im Übrigen bliebe der Flächenverlust auch bei Berücksichtigung dieser Flächen wie Eigentum mit 2,7 % der Eigentumsfläche unter 5 % der Betriebsfläche.

Bei Verlusten von weniger als 5 % der Fläche ist nach der Rechtsprechung (vgl. BayVGh, Urt. v. 10. November 1998, Az. 8 A 96. 40115) nicht davon auszugehen, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb durch die Flächenverluste in seiner Existenz gefährdet ist. Die hierfür erforderliche überschlägige Prüfung kann von der Planfeststellungsbehörde ohne Einschaltung eines Sachverständigen selbst durchgeführt werden (BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, Az. 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295 ff., BayVGh, Urt. v. 24.05.2005, 8 N 04.3217, VGHE 58, 155 ff.). Auch die Argumentation des Einwendungsführers, dass er zwingend auf alle ihm derzeit zur Verfügung stehenden Flächen angewiesen sei, um die im Betrieb anfallende Gülle zu verwerten, vermag daran nichts zu ändern.

Grund für die bei Verlusten von weniger als 5 % der Betriebsfläche lediglich überschlägig durchzuführende Prüfung ist, dass ein ordnungsgemäß geführter Betrieb Ertragsschwankungen in dieser Größenordnung, mit denen er auf Grund der Veränderung äußerer Umstände, die er nicht beeinflussen kann, jederzeit rechnen muss (Wettereinflüsse, Krankheiten, rechtliche Regelungen, die sich ändern, anfallende größere Aufwendungen, beispielsweise für Reparaturen oder Maschinen) ohne weiteres abfangen kann. Damit ist in diesen Fällen der Rückschluss, dass Flächenverluste in dieser Größenordnung die Existenz des Betriebes nicht gefährden, ohne nähere Prüfung möglich.

Die vorübergehend beanspruchten Flächen sind bei der Prüfung, ob die Existenz des Einwendungsführers gefährdet ist, nicht zu berücksichtigen. Die vorübergehende Inanspruchnahme wird entschädigt. Nach Durchführung der Baumaßnahme stehen sie dem Einwendungsführer wieder zur Verfügung. Es liegt daher kein dauerhafter Eingriff in den Betrieb vor, für die Zeit der Inanspruchnahme ist eine Geldentschädigung zu zahlen. Fragen der Angemessenheit der Entschädigung und deren Festsetzung für den Fall, dass es nicht zu einer Einigung zwischen den Beteiligten kommt, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Dimensionierung des Vorhabens und die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft wurden bereits oben unter C. III. 3.3 und C. III. 8.1 behandelt. Die Inan-

spruchnahme 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. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen seinem Betrieb für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange ist dies von den Eigentümern jedoch hinzunehmen. Gleiches gilt für die für das Vorhaben beanspruchten Pachtflächen des Einwendungsführers. Das Interesse an der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überwiegt unter Berücksichtigung der ohnehin nur zeitlich begrenzten rechtlichen Sicherung der Nutzungsbefugnis das Interesse des Einwendungsführers an einer ungehinderten Nutzung bis zum Ende der Pachtlaufzeit. 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. Gleiches gilt für die vorübergehende Inanspruchnahme und die dafür zu leistende Entschädigung. Sie ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ein Anspruch des Einwendungsführers, eine drohende Existenzgefährdung abzuwenden, indem ihm Ersatzland zur Verfügung gestellt wird, besteht nicht. Diese Frage ist im Übrigen nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.

Das Staatliche Bauamt hat jedoch zugesagt, sich im Rahmen der Abwicklung des Grunderwerbs zu bemühen, dem Einwendungsführer als aktivem Landwirt Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

51. Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 823/1 Gemarkung Untergermaringen

Der Eigentümer des für den Ausbau der B 12 benötigten Grundstücks Fl.-Nr. 823/1, Gemarkung Untergermaringen hat sich mit Schreiben vom 16.07.2020, das am 03.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Das Bauwerk 41/1, mit dem die Beckstettener Straße unter der B 12 unterführt wird, stelle in der geplanten Ausführung in seinen Augen ein großes Verkehrsrisiko dar.

Die Anbindung des Feldweges südwestlich der B 12 an die Beckstettener Straße entfalle. Dadurch würden die landwirtschaftlichen Fahrzeuge gezwungen, weiter westlich über eine Kreuzung mit zwei landwirtschaftlichen Wegen auf die Beckstettener Straße aufzufahren. Durch die Verschwenkung der Unterführung werde der einbiegende landwirtschaftliche Verkehr sehr spät erkannt. Dies stelle für die

Beteiligten ein großes Risiko dar. Die Unterführung solle daher weniger stark verschwenkt werden, als in der Planung vorgesehen, so dass man einbiegende Fahrzeuge rechtzeitig erkennen könne.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die von den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) geforderte Sichtweite von 110 m für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist im Bereich der Unterführung eingehalten. Die erforderlichen 200 m für eine höhere Geschwindigkeit können nicht eingehalten werden, da diese jenseits der Unterführung der Straße unter der B 12 liegen. Daher ist für die Gemeindeverbindungsstraße im Bereich der Unterführung eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorzusehen. Gegenüber dem Ist-Zustand stellt der geplante Ausbau eine wesentliche Verbesserung dar.

Aufgrund des engen Radius in der 90° Kurve konnte davor die Sichtweite von 110 m nicht eingehalten werden. Würde die Unterführung als gerade ausgeführt, ergebe dies keine wesentliche Änderung der Sichtverhältnisse. Die geplante Führung der Wege im Bereich der Unterführung wurde wie ausgeführt festgelegt, um die durch den Straßenbau bedingte Inanspruchnahme von Flächen auf ein Mindestmaß zu beschränken und um vorhandene Wege für den Ausbau nutzen zu können. Sie ist richtlinienkonform und konnte daher unter Berücksichtigung der berührten privaten und öffentlichen Belange als technisch ordnungsgemäße Ausführung wie beantragt planfestgestellt werden.

52. Eigentümer von Grundstücken bei Kraftisried, die im Norden/Nordwesten an die B 12 angrenzen

Die Eigentümer von Grundstücken, die bei Kraftisried nördlich/nordwestlich der B 12 liegen, haben sich mit Schreiben vom 05.08.2020, das am 14.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Ihr Anwesen in Kraftisried liegt etwa 350 m von der B 12 entfernt. Sie wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke für den Ausbau der B 12. Als Anwohner seien sie erheblich durch den Verkehrslärm der B 12 beeinträchtigt. Die hohen Abgaswerte der B 12 hätten negative Auswirkungen auf Mensch, Tier und die angrenzenden Wiesen. Der Ausbau sei nicht erforderlich, da der Verkehr im Bereich von Kraftisried störungsfrei laufe.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung des Anwesens der Einwendungsführer und deren an die Straße angrenzenden Grundstücke von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau im Planungsabschnitt 6 betroffen sind.

Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

53. Eigentümerin der Grundstücke Fl.-Nrn. 1559, 1561 und 1561/2 Gemarkung Weinhausen

Die Stadt Kaufbeuren hat sich als Verwalterin der Hospitalstiftung zum Heiligen Geist Kaufbeuren (Hospitalstiftung) mit Schreiben vom 21.7.2020, das am 22.7.2020 bei der Verwaltungsgemeinschaft Buchloe einging, im Verfahren geäußert. Sie ist mit den Grundstücken Fl.-Nrn. 1559, 1561 und 1561/2, Gemarkung Weinhausen vom Ausbau der B 12 betroffen. Sie weist darauf hin, dass eine lückenlose Verbindung der Waldwege mit den Fl.-Nrn. 1437/3 und 1559/2 Gemarkung Weinhausen für die Erschließung der betroffenen Waldgrundstücke erforderlich ist. Die Wege müssten daher nach dem Ausbau der B 12 wieder miteinander verbunden werden. Die Hospitalstiftung sei für die hierfür erforderliche Abtretung ihres Waldbodens zu entschädigen. Das Staatliche Bauamt hat entsprechend der Forderung der Hospitalstiftung eine Verbindung der Waldwege mit den Fl.-Nrn. 1437/3 und 1559/2 vorgesehen. Es hat ferner zugesagt, die benötigten Flächen von der Hospitalstiftung zu erwerben und gegebenenfalls auftretende Beeinträchtigungen zu entschädigen. Erforderlichkeit und Höhe der Entschädigung sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese Fragen sind in Rahmen des Grunderwerbs und gegebenenfalls in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren durch die Beteiligten zu klären.

54. Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 371 Gemarkung Jengen

Die Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 371, Gemarkung Jengen hat sich nach Ihrer Anhörung zur Tektur mit einem Schreiben, das am 14.04.2022 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Das in ihrem Eigentum stehende Grundstück Fl.- Nr. 371, Gemarkung Jengen hat eine Größe von 3.714 m². Von diesen werden nach der Änderung der Planung 2.078 m² dauerhaft und 1.636 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Sie fordert den Erwerb des gesamten Grundstücks, da die nach dem Ausbau verbleibende Restfläche von 1.636 m² nicht mehr sinnvoll genutzt werden könne. Das Staatliche Bauamt Kempten hat zugesagt, das gesamte Grundstück zu erwerben. Die Einwendung ist damit erledigt.

55. Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn. 347/1 und 348 Gemarkung Jengen

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nr. 347/1 und 348, Gemarkung Jengen hat sich nach seiner Anhörung zur Tektur mit einem Schreiben vom 10.04.2022, das am 19.04.2022 bei der Regierung von Schwaben einging im Verfahren geäußert. Die in seinem Eigentum stehenden Grundstück Fl.- Nr.347/1 und 348, Gemarkung Jengen haben eine Größe von 872 m² (Fl.-Nr. 347/1) bzw. 5.538 m² (Fl.-Nr. 348). Das Grundstück Fl.-Nr. 347/1 wird nach der Tektur vollständig für den Ausbau der B 12 benötigt. Aus dem Grundstück Fl.-Nr. 348 werden nach der Änderung der Planung 3.158 m² dauerhaft und 2.380 m² vorübergehend für den Bau der B 12 beansprucht. Er fordert den vollständigen Erwerb beider Grundstücke, da die nach dem Ausbau verbleibende Restfläche von 2.380 m² nicht mehr sinnvollgenutzt werden könne. Das Staatliche Bauamt Kempten hat zugesagt, das gesamte Grundstück zu erwerben. Die Einwendung ist damit erledigt.

56. Bewirtschafter der Grundstücke Fl.-Nrn. 347, 348/1, 371/1, 372, 397, 398 und 416 Gemarkung Jengen

Die Bewirtschafter der Grundstücke Fl.-Nrn. 347, 348/1, 371/1, 372, 397, 398 und 416 Gemarkung Jengen, haben sich mit Schreiben vom 13.08.2020, das am 13.08.2020 bei der Gemeinde Jengen einging, im Verfahren geäußert. Die Grundstücke liegen im Bereich des planfestgestellten Vorhabens. Für den Ausbau der B 12 werden 3.708 m² dauerhaft und 3.871 m² vorübergehend aus den von ihnen bewirtschafteten Grundstücken benötigt.

Auf ihrem landwirtschaftlichen Betrieb sei Fläche eine knappe Ressource, die durch den Ausbau verloren gehe, obwohl sie für die Erzeugung von Futter, Nahrung und Energie benötigt werde. Zusätzlich verliere die Region durch den Kiesabbau, der für den Ausbau erforderlich sei, nochmals landwirtschaftliche Flächen. Im Bereich der Jengener Flur gingen durch den Ausbau Teile des einzigen wertvollen Dauergrünlandes westlich der B 12 bei Jengen verloren. Dies betreffe die Fl.-Nrn. 397, 398, 399, 400 und 338/4 Gemarkung Jengen.

Der Ausbau verursache mehr Lärm und Abgase, auch bei den Zubringerstraßen im Ort (Kardinalstraße). Zusätzlich würden Lebensräume für Tiere durch den Ausbau zerschnitten. Die B 12 sei erst vor ein paar Jahren komplett erneuert worden. So sei eine Überholspur vorgesehen worden sowie Brücken und die Auffahrt auf die B 12 in Jengen ausgebaut worden. Die Wirtschaftsstruktur in Kaufbeuren werde durch den Ausbau nicht verbessert, da die Verkehrsinfrastruktur von Kaufbeuren bereits jetzt zeitweise einen Rückstau auf der B 12 verursache. Auf der B

12 fließe der Verkehr dagegen bereits jetzt stetig. Der Ausbau sei daher nicht erforderlich.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Betrieb der Einwendungsführer verliert durch den planfestgestellten Ausbau keine in ihrem Eigentum stehenden Flächen. Als Pächter haben sie 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 zugrundeliegenden 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). Für die Dauer der Pachtzeit erhält der Pächter eine Entschädigung, über die jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist.

Die Dimensionierung des Vorhabens und die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft wurden bereits oben unter C. III. 3.3 und C. III. 8.1 behandelt. Die Inanspruchnahme der Flächen für den Straßenbau führt zwar zu einer Verschlechterung des Zuschnitts und zum Verlust des Nutzungsrechts an den dauernd für den Straßenbau in Anspruch genommenen Flächen. Die vorübergehend benötigten Flächen stehen dem Betrieb der Einwendungsführer für die Dauer der Arbeiten nicht zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der für den Ausbau der Straße sprechenden öffentlichen Belange ist dies von den Nutzungsberechtigten jedoch hinzunehmen. Das Interesse an der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überwiegt unter Berücksichtigung der ohnehin nur zeitlich begrenzten rechtlichen Sicherung der Nutzungsbefugnis das Interesse der Einwendungsführer an einer ungehinderten Nutzung bis zum Ende der Pachtlaufzeit. Die verschlechterte Nutz-

barkeit der Grundstücke wird durch die Entschädigung für die Formverschlechterung ausgeglichen, über die im Rahmen des Grunderwerbs und eines gegebenenfalls anschließenden Enteignungsverfahrens zu entscheiden ist. Gleiches gilt für die vorübergehende Inanspruchnahme und die dafür zu leistende Entschädigung. Sie ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Fragen der rechtlichen Zulässigkeit des Abbaus der für den Ausbau benötigten Rohstoffe sind in den für den Abbau erforderlichen Genehmigungsverfahren zu klären und nicht im Verfahren zur Feststellung des Plans für den Ausbau der B 12. Die übrigen Einwendungen wurden unter C. III. 2. bis 7. behandelt.

57. Bewirtschafter der Grundstücke Fl.-Nrn. 51, 33/5, 76/1 und 84, Gemarkung Hirschzell und des Grundstücks Fl.-Nr. 1280, Gemarkung Frankenried

Die Bewirtschafter der Grundstücke Fl.-Nrn. 51, 33/5, 76/1 und 84, Gemarkung Hirschzell und des Grundstücks Fl.-Nrn. 1280, Gemarkung Frankenried, haben sich mit Schreiben vom 18.07.2020, das am 27.07.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert.

Als Bewirtschafteter eines landwirtschaftlichen Betriebes in Kaufbeuren-Hirschzell, der Betriebsflächen beiderseits der B 12 bewirtschaftete, befürchteten sie den Verlust von Betriebsflächen. Der durch das Vorhaben bedingte Flächenverbrauch sei nicht erforderlich. Der Flächenverbrauch für das Vorhaben von etwa 100 ha sei ein umweltpolitisches Eigentor, weil der Ausbau der Straße zu mehr Verkehr führe, und zudem schneller gefahren werde. Beides führe zu einer unverantwortlichen und einseitigen Mehrbelastung für sie als Anwohner und Bewirtschafter straßennaher Flächen durch Lärm und Abgase.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es trifft zu, dass die oben genannten Grundstücke an die B 12 angrenzen. Sie liegen im Planungsabschnitt 5, der in Richtung Kaufbeuren an den planfestgestellten Abschnitt 6 anschließt. Aufgrund der Entfernung des Anwesens der Einwendungsführer und der von ihnen bewirtschafteten Flächen von dem planfestgestellten Ausbauabschnitt ist auszuschließen, dass sie in rechtlich erheblicher Weise durch den Ausbau betroffen sind. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

58. Bündnis 90/ Die Grünen, Stadtratsfraktion Buchloe

Die Mitglieder der Stadtratsfraktion Buchloe von Bündnis 90/Die Grünen haben sich mit Schreiben vom 23.06.2020, das am 14.8.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert und Einwendungen erhoben.

Sie weisen auf das nach ihrer Ansicht bestehende Konfliktpotenzial bezüglich des Überschwemmungsgebietes um die Gennach bei Buchloe/Lindenberg hin. In den Planungen fehle eine zureichende Erläuterung, wie dieser Konflikt gelöst werde. Durch den Ausbau mit dem Querschnitt RQ 28 zuzüglich des Lärmschutzwall werde das gegenwärtig gesicherte Überschwemmungsgebiet versiegelt. Dies gelte vor allem für die positiv bewerteten Variante 1 mit Ostanbau. Dies könne in Zeiten zunehmender Extremwetter nicht ohne Auswirkungen auf die an die Gennach angrenzenden Siedlungsflächen von Buchloe und Lindenberg bleiben. Eine exakte Berechnung einer Überflutung (z. B. HQ 100) sei auch Experten nicht möglich.

Auch wenn in den Unterlagen von einer bestandsnahen Höhenlage der Trassierung gesprochen werde, sei bei einer Präsentation durch das Staatliche Bauamt von einer gegenüber dem Bestand 60 cm höher liegenden Trassenführung gesprochen worden.

Es fehle eine Einschätzung, wie bei einer möglichen Überschwemmung der Gennach das Hochwasser sowohl die erhöhte Straße als auch den projektierten Lärmschutzwall überwinden solle. Es fehle eine konkrete Beschreibung der Beschaffenheit der Lärmschutzanlage und Abflussmöglichkeiten über und unter der neuen B 12. So sei den Unterlagen nicht zu entnehmen, ob Dränagen durch den Lärmschutzwand und unter der B 12 vorgesehen seien. Es fehle eine Prüfung, ob eine Lärmschutzwand unter Hochwasserschutzaspekten vorteilhafter sei. Der Hochwasserschutz sei in den Unterlagen nur unzureichend abgearbeitet.

Die Aspekte Lärmschutz und Verkehrssicherheit würden in den Unterlagen behandelt. Es sei jedoch im Bereich des Ausbaus keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. Dies sei beispielsweise beim Ausbau der B 17 zwischen Landsberg und Augsburg vorgesehen worden. Dort sei im Bereich von Siedlungen das Tempo auf 80 km/h beschränkt. Die Geschwindigkeitsreduzierung werde sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Sie verbessere die Orientierung auf dem Weg zum Autobahnkreuz Memmingen/Augsburg/München. Außerdem sichere das Tempolimit einen nachhaltigen Lärmschutz.

Die Ausführungen zu den Kompensationsflächen seien ungenügend. Einen Flächenausgleich für die zu gebauten Flächen könne es weder für die betroffenen Landwirte noch für die Natur gelten geben, da sich Flächen nicht vermehren ließen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ergebe sich, dass im Nordabschnitt des Planungsabschnitt 6 nicht ausgebaut werden könne. In diesem Teilabschnitt könne mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Verkehrssicherheit in Form einer „Entschleunigungsspur“ und „Hinweisspur“ auf dem Weg

zur A 96 gesorgt werden. Die Lärmbelastung für die Anwohner des Ortsteils Lindenberg sowie die Anwohner im Süden der Stadt Buchloe werde dadurch reduziert. Darüber hinaus werde der massive Eingriff in den gegenwärtigen Hochwasserschutz entlang der Gennach in diesem Bereich vermieden. Die Trinkwasserqualität für die Stadt Buchloe verschlechtere sich durch den Ausbau.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Auswirkungen des planfestgestellten Ausbaus auf den Hochwasserschutz der Gennach und das Grundwasser wurden in den Unterlagen untersucht. Weder das Grundwasser noch der Hochwasserschutz werden durch den Ausbau beeinträchtigt. Insoweit wird auf Ziffer C. III. 6. des Beschlusses verwiesen. Daraus ergibt sich auch, dass Drainagen im Bereich der B 12 und des Lärmschutzwalls nicht erforderlich sind. Die Dimensionierung des Lärmschutzwalls ist den Lageplänen, den Höhenplänen und dem Regelungsverzeichnis zu entnehmen. Die Zusagen des Staatlichen Bauamtes Kempten im Erörterungstermin führen nur bezüglich der Höhe zu Änderungen. Auswirkungen auf die Lage und den Hochwasserabfluss ergeben sich nicht. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C. III. 2. bis 7. verwiesen.

59. Freie Wähler, Stadtratsfraktion Buchloe

Die Mitglieder der Stadtratsfraktion der Freien Wähler von Buchloe haben sich mit Schreiben vom 23.07.2020, das am 23.07.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert und Einwendungen erhoben.

Sie fordern, den Flächenverbrauch der Maßnahme zu reduzieren. Ferner bitten sie um Information der betroffenen Bürger. Der Lärmschutzwall oder die Lärmschutzwand solle mit integrierter Photovoltaikanlage versehen werden. Ferner fordern die Mitglieder der Fraktion der Freien Wähler eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 120 km/h im Ausbauabschnitt, einen lärm mindernden Fahrbahnbelag sowie eine Verkehrsführung in Richtung Augsburg, die nicht näher erläutert wird.

Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, in den in den Unterlagen vorgesehenen Bereichen einen lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelag (**lärmtechnisch optimierter Asphalt SMA LA 8**), einzubauen. Durch die Auflage A VI. 1. ist sichergestellt, dass der eingesetzte Belag diese Eigenschaften aufweist. Ferner hat das Staatliche Bauamt zugesagt, die Bürger im Rahmen des Verfahrens und des späteren Ausbaus der B 12 regelmäßig zu informieren. Die erhobenen Einwendungen wurden mit den betroffenen Bürgern im Rahmen eines Erörterungstermins besprochen, die von den Änderungen der Planungen nach dem Erörterungstermin betroffenen Bürger wurden informiert.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Der Flächenverbrauch der Maßnahme ist durch die technischen Erfordernisse der Planung bedingt und wurde im Rahmen der Planung auf das erforderliche Mindestmaß reduziert (siehe dazu unter C. III. 3., 6. und 8.). Eine weitere Reduzierung des Flächenverbrauchs ist wegen der technischen Anforderungen an die Maßnahme nicht ohne Beeinträchtigung der Funktion möglich. Der Einbau einer Photovoltaikanlage konnte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vom Vorhabensträger nicht verlangt werden. Die Planung ist auch ohne diese Maßnahmen, die erheblichen Einfluss auf die Unterhaltskosten sowie gegebenenfalls auf die Wirksamkeit der Lärmschutzanlagen haben, genehmigungsfähig, dem Vorhabensträger konnten daher keine weiteren Anforderungen auferlegt werden. Zur Forderung, die Geschwindigkeit im Bereich des Ausbauabschnitts zu reduzieren siehe oben C. III. 5.1. Die Verkehrsführung in Fahrtrichtung Augsburg ist ordnungsgemäß, weder konnte eine andere technische Ausführung verlangt werden noch sind Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung im Rahmen der Planfeststellung anzuordnen.

60. UBI Stadtratsfraktion Buchloe

Die Mitglieder der UBI, Stadtratsfraktion Buchloe, haben sich mit Schreiben vom 14.07.2020, das am 28.08.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert.

Die Einwendungen zur Erforderlichkeit des Ausbaus auch angesichts der hierfür aufzuwendenden finanziellen Mittel, zum Verkehrsaufkommen, zum Prognosezeitraum, zum Flächenverbrauch sowie zur Beeinträchtigung der Landwirtschaft, zum Klimawandel, zur Lärmbelastung, zum Hochwasserschutz, zur Verringerung des planfestgestellten Querschnitts RQ 28 und zur Geschwindigkeitsbeschränkung wurden bereits oben unter C. III. 2. bis 8. behandelt. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, im gesamten Planungsabschnitt einen lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelag (**lärmtechnisch optimierter Asphalt SMA LA 8**), einzubauen. Durch die Auflage A. VI. 1. ist zusätzlich sichergestellt, dass der eingesetzte Belag diese Eigenschaften aufweist. Ferner haben die Mitglieder der UBI Fraktion des Stadtrates Buchloe gefordert, durch eine entsprechende Anpassung der Beschilderung an der Anschlussstelle Jengen sicherzustellen, dass es zu keinen Verkehrsverlagerungen auf die Ortsdurchfahrt Lindenberg kommt. Das Ziel Buchloe sei über die A 96 auszuschildern. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die wegweisende Beschilderung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie wird entsprechend den Anforderungen des Verkehrs durch die Straßenverkehrsbehörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens angeordnet.

61. Bündnis 90/Die Grünen Kreisverband Kempten

Der Kreisverband Kempten von Bündnis 90/Die Grünen hat sich mit Schreiben vom 23.6.2020, das am 14.8.2020 bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert und Einwendungen erhoben. Diese wurden oben unter C. III. 2. bis 8. behandelt.

62. Einwendungsführer aus Irsee

Zwei Einwendungsführer aus Irsee haben sich mit Schreiben vom 14.08.20, das am 14.8.2020 bei der Gemeinde Germaringen eingegangen ist, im Verfahren geäußert. Sie schlagen verschiedene Maßnahmen vor, um die durch den Ausbau bedingten Eingriffe zu kompensieren. Die Trasse solle in Teilabschnitten abgesenkt werden, damit die optische Trennung im Landschaftsbild geringer werde und die Lärmabstrahlung nach oben erfolge. Im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Rieden bei Bau-km 2 +192 schlagen sie den Bau einer Grünbrücke mit einer Breite von mindestens 50 m vor, damit die Zerschneidungswirkung für Fauna und Flora verringert werde. Auch im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Untergermaringen bei Bau-km 0+773 solle eine solche Grünbrücke mit einer Breite von 100 m vorgesehen werden.

Ebenso wie im Umfeld von München sei es in der Erholungsregion der Metropolregionen unerlässlich, Straßenbauvorhaben bestmöglich in die Landschaft einzubinden. Es könne nicht angehen, dass bei dem Ausbau nur die günstigsten Varianten untersucht und die Lebensräume durch den Straßenbau zerschnitten würden. Aufgabe der begleitenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung sei es, nicht nur den Ausbau des Teilabschnitts im Auge zu haben, sondern zu ermitteln, wie viele Grünbrücken in welchem Abstand bis Kempten erforderlich seien, um eine ausreichende Vernetzung der Landschaftsräume sicherzustellen.

Auf dem Parkplatz bei Jengen könne nicht verzichtet werden, da es bisher planerisch nicht geklärt sei, wo neue Parkmöglichkeiten für den Verkehr geschaffen werden. Dies könne nur in der Gesamtansicht der Strecke untersucht werden. Ein Verzicht auf den bereits von der Bevölkerung akzeptierten Parkplatz an einer Stelle, wo er gut ins Landschaftsbild integriert sei, erhöhe den Druck auf die kommenden Abschnitte, weil dann immer weniger Alternativen für Varianten zur Verfügung stünden. Daher müsse der bestehende Parkplatz bestehen bleiben und erweitert werden, da alle neue Standorte im Süden weniger Akzeptanz in der Bevölkerung finden und viel massivere Eingriffe in das Allgäuer Landschaftsbild mit sich bringen würden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung des Wohnortes der Einwendungsführer kann ausgeschlossen werden, dass sie durch den Ausbau in rechtlich geschützten Interessen betroffen sind. Ein Tieferlegen der Fahrbahn ist aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers nicht möglich, da er zu einem erheblichen Eingriff in den Grundwasserkörper führen würde, der aufgrund der vorhandenen Querungsmöglichkeiten für Flora und Fauna und der auch ohne Tieferlegung der Trasse den rechtlichen Anforderungen entsprechenden Auswirkungen auf die Anwohner und die Belange der Umwelt nicht zu rechtfertigen wäre. Darüber hinaus würde er erhebliche Kosten verursachen, ohne in der Umweltbilanz besser zu sein, die aufgrund der rechtlichen Anforderungen an den Straßenbau nicht zu rechtfertigen sind. Gleiches gilt für die geforderten Grünbrücken. Das Ausgleichskonzept und die dort vorgesehenen landschaftspflegerischen und tierökologischen Maßnahmen reichen aus, um den durch den Straßenbau verursachten Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen.

Die Unterlagen zur Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens und der landschaftspflegerische Begleitplan legen in nachvollziehbarer Weise dar, warum die dort vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, um diese Eingriffe auszugleichen. Weitere Maßnahmen waren auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Ausbau der B 12 einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt nicht erforderlich, um die durch den Straßenbau verursachten Beeinträchtigungen auszugleichen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. II. 2. und C. III. 2. bis 7. verwiesen.

Das Staatliche Bauamt wird die Lage der Parkplätze im Verlauf der Ausbaustrecke im Rahmen eines Ausbaukonzeptes gesondert planen. Für die Schaffung des Baurechts ist dann ein gesondertes Verfahren durchzuführen. Die Auffassung der bestehenden Parkplätze im Bereich von Jengen und die Einbindung der freiwerdenden Flächen in das umweltfachliche Ausgleichskonzept erfolgt im Rahmen des planerischen Ermessens und war damit im Planfeststellungsverfahren nicht zu beanstanden, da im Streckenverlauf Parkplätze in ausreichendem Umfang vorhanden sind.

63. Sport Club Lindenberg e. V.

Der Sport Club Lindenberg e. V. hat sich mit einer Mail vom 16.07.2020, die am selben Tag bei der Regierung von Schwaben einging, im Verfahren geäußert. Er habe seine Sportanlagen auf den Grundstücken Fl. Nrn. 1553/4 und 1544/5 der Gemarkung Lindenberg. Unter Verweis auf beigefügte Abbildungen macht er geltend, dass er im Bereich der Sportanlagen Bandenwerbung angebracht habe, die

von der B 12 aus eingesehen werden könne. Er habe elf Sponsoren, die dem Verein jährliche Gesamteinnahmen von etwa 3500 € brächten. Mit der Baumaßnahme und dem dann zu errichtenden Lärmschutzwall werde die Sicht von der B 12 auf die Sportanlage beeinträchtigt. Es sei zu befürchten, dass einige Sponsoren den Vertrag kündigen, weil ihre Werbung von der B 12 aus nicht mehr sichtbar sei. Der Verein sei auf die Werbeeinnahmen zwingend angewiesen. Eine mögliche Lösung der auftretenden Probleme sei die Zahlung einer Entschädigung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unabhängig davon, dass die Einwendung nicht entsprechend der Anforderungen des Art. 74 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG nicht schriftlich, sondern per Email erhoben wurde, worauf in der Bekanntmachung hingewiesen wurde und sie damit rechtlich nicht wirksam erhoben wurde, ist die ungehinderte Sicht von der B 12 auf das vom Verein genutzte Grundstück kein im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigender rechtlich geschützter privater Belang.

Nach § 33 StVO ist außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung durch Bild, Schrift, Licht oder Ton verboten, wenn dadurch am Verkehr Teilnehmende in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch unter diesem Gesichtspunkt kommt daher ein rechtlich geschütztes Interesse an einer Sichtmöglichkeit auf die Werbung von der B 12 für den dort laufenden Verkehr nicht in Betracht.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der planfestgestellte vierstreifige Ausbau der B 12 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 widerstreitenden 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 greift.

Rechtsgrundlagen für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen und Wegegesetz sind die Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.

Der Umfang der Widmungen ergibt sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11).

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.

Die **Klage** ist beim Gericht **schriftlich** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** elektronischen Form zu erheben (**siehe Hinweis**). **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).

Vor dem Bayerischen 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 Bundesstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine auf-

schiebende 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:

Ab dem 1. Januar 2022 sind Rechtsanwälte, Behörden und vertretungsberechtigte Personen nach § 55 d VwGO **zur Nutzung der elektronischen Übermittlungswege verpflichtet**. Details sind im Internetangebot des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs (www.vgh.bayern.de) zu finden.

II. Hinweise zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht. Eine Ausfertigung dieses Beschlusses wird mit den unter Ziffer A. II. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Marktoberdorf und der Gemeinde Germaringen sowie den Verwaltungsgemeinschaften Buchloe, Pfaffenhausen, Westendorf und Unterthingau zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Schwaben unter www.regierung.schwaben.bayern.de abgerufen werden. 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.

Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben angefordert werden.

Augsburg, den 01. Juni 2022
Regierung von Schwaben


Samuel Fischinger
Regierungsdirektor