



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Referat 24, Recht und Planfeststellung

Planfeststellungsbeschluss

vom 08.11.2013

**für den Neubau der K 7743
Ortsumgehung Markdorf**

Az.: 24-2 / 0513.2-20 BSK K7743 neu OU Markdorf

Inhalt

A. ENTSCHEIDUNG.....	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Weitere Entscheidungen.....	5
3. Planunterlagen.....	10
4. Nebenbestimmungen	13
5. Zusagen	20
6. Entscheidungsvorbehalt.....	26
7. Entscheidung über die Einwendungen	26
8. Kostenentscheidung	27
B. BEGRÜNDUNG	28
1. Verfahren	28
2. Planungsgegenstand	33
3. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	37
3.1 Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung	37
3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	37
3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	43
4. Verkehrsuntersuchung und Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten.....	43
4.1 Allgemeines und Methodik	43
4.1.1 Allgemeines	43
4.1.2 Methodik	45
4.2 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen.....	47
4.3 Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten	70
4.3.1 Methodik	70
4.3.2 Einzelne Knotenpunkte	71
4.3.3 Einwendungen zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten	76
5. Planrechtfertigung.....	80
5.1 Klassifizierung der OUM als Kreisstraße	80
5.2 Hinterlandtrasse	83
5.3 Planrechtfertigung	86
6. Alternativenprüfung, Abschnittsbildung und Zwangspunkte	98
6.1 Abschnittsbildung und Zwangspunkte.....	98
6.1.1 Abschnittsbildung.....	98
6.1.2 Zwangspunkte.....	101
6.2 Alternativenprüfung	102
6.2.1 Null-Variante	103
6.2.2 Weiträumigere Alternativen.....	104
6.2.3 Kleinräumige Alternativen	107
6.2.4 Ergebnis.....	123

7. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen.....	124
7.1 Verkehrslärmschutz.....	124
7.1.1 Grundlagen und Berechnungsverfahren.....	124
7.1.2 Direkte Lärmwirkungen der OUM	126
7.1.3 Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel)	130
7.1.4 Mittelbare Lärmwirkungen	131
7.1.5 Einwendungen zum Lärmschutz.....	145
7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	156
7.2.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft	157
7.2.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe	160
7.2.3 Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen	166
7.2.4 Verschiedene Aspekte zum LBP-Maßnahmenkonzept.....	170
7.2.5 Auswirkungen von Änderungen auf das Kompensationskonzept	171
7.2.6 Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen	172
7.2.7 Angemessenheit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Vergleich zum Flächenbedarf für dieses Vorhaben.....	174
7.2.8 Verhältnismäßigkeit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken	175
7.2.9 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen	176
7.2.10 Vorbringen der Naturschutzverwaltung und anderer Träger öffentlicher Belange	177
7.2.11 Vorbringen der Naturschutzverbände und von Einwendern	179
7.2.12 Kompensations-Verzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde ..	188
7.2.13 Ergebnis.....	189
7.3 FFH-Vorprüfung	189
7.4 Sonstige Schutzgebiete.....	190
7.4.1 Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete	190
7.4.2 Gesetzlich geschützte Biotop	190
7.4.3 Flächenhaftes Naturdenkmal.....	192
7.5 Artenschutzrechtliche Prüfung	192
7.5.1 Allgemeines	192
7.5.2 Methode der Bestandserfassung.....	194
7.5.3 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG	198
7.5.4 Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG	227
7.6 Umweltschadensgesetz	237
8. Öffentliche Belange.....	237
8.1 Klimabelange.....	237
8.2 Landwirtschaft und Flurneuordnung.....	241
8.2.1 Flurbereinigung und Flächeninanspruchnahme	241
8.2.2 Wirtschaftswegenetz.....	244
8.2.3 Kaltluftstagnation	251
8.2.4 Sonstige Belange der Landwirtschaft	254
8.3 Luftschadstoffe	256
8.4 Belange der Wasserwirtschaft	270
8.4.1. Retentionsraumausgleich und Hochwasserschutz	271
8.4.2. Überschwemmungsgebiet	272
8.4.3. Grundwasser.....	275
8.4.4. Entwässerung	276
8.4.5 Sonstige wasserwirtschaftliche Belange.....	280
8.5 Bodenschutz.....	281
8.6 Forstwirtschaft.....	286
8.7 Erholung	286
8.8 Raumordnung.....	288
8.9 Denkmalschutz.....	290

8.10 Kommunale Belange	291
8.10.1 Belange der Stadt Friedrichshafen	291
8.10.2 Belange der Stadt Markdorf	293
8.10.3 Belange der Gemeinde Stetten	294
8.11 Belange der Leitungsträger	295
8.12 Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs einschließlich Radwege	297
8.12.1 Verkehrssicherheit	297
8.12.2 Radwege	300
8.12.3 Sonstige Belange des Straßenverkehrs	302
8.13 Belange des Bahnverkehrs	304
8.14 Belange der Jagd	306
8.15 Sonstige öffentliche Belange	309
9. Private Belange	310
9.1. Eigentum und Pacht	311
9.1.1 Allgemeines	311
9.1.2 Wertminderung von Grundstücken	313
9.2 Umwege	314
9.3 Übernahme von Restgrundstücken	332
9.4 Besonders betroffene landwirtschaftliche Betriebe (insbesondere Existenzgefährdung)	334
9.4.1 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	334
9.4.2 Betrieb Nr. 1 (Arnold)	335
9.4.3 Betrieb Nr. 2 (Briemle)	337
9.4.4 Betrieb Nr. 3 (Mock)	344
9.4.5 Betrieb Nr. 5 (Rid) (Einwender Nr. 1045)	348
9.4.6 Betrieb Nr. 6 (Schnekenbühl)	350
9.4.7 Betrieb Nr. 4 (Nägele, EW 1055) und Betrieb Nr. 7 (Späth, EW 1062)	363
9.4.8 Betrieb Nr. 8 (Wieser EW 1951)	364
9.5 Segelfluggelände	364
9.6 Einzelne Einwendungen	367
9.6.1 Einwender (EW) Nr. 1860 (Volker und Gabriele Dutkowski)	367
9.6.2 EW Nr. 1862 (Franz Stähle jun.)	367
9.6.3 EW Nr. 1828 (Maria (und Berta) Bottling)	367
9.6.4 EW Nr. 1 (Eberhard König) (aus Anhörung Oktober 2011)	368
9.6.5 EW Nr. 1 und 2 (Kerstin und Lutz Weber) (aus Anhörung August 2013)	368
9.6.6 EW Nr. 3 (Sieglinde Rathgeb) (aus Anhörung August 2013)	368
9.6.7 EW Nr. 4 (Anna Maria Waibel) (aus Anhörung August 2013)	368
9.7 Hinweis zum Datenschutz	369
10. Gesamtabwägung und Ergebnis	369
11. Begründung der Kostenentscheidung	372
C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	373
D. HINWEISE	373

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der K 7743 Ortsumgebung Markdorf wird einschließlich aller sonstigen durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere bei dem Knoten Haslacher Hof an der B 33 und dem Wagner-Knoten an der L 207 sowie beim Wirtschaftswegenetz und beim Segelfluggelände des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V.) nach §§ 37f. des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) i. V. m. §§ 72ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere den Neubau der K 7743 Ortsumgebung Markdorf zwischen dem neu herzustellenden Knoten Haslacher Hof an der B 33 und dem ebenfalls neu herzustellenden Wagner-Knoten an der L 207 einschließlich der dortigen Bahnüberführung. Die Planfeststellung umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sowie die Maßnahmen zum Lärmschutz.

Beim Segelfluggelände des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. beinhalten die notwendigen Folgemaßnahmen die Drehung der Start- und Landebahn im Uhrzeigersinn auf An- und Abflugrichtung von 103° bzw. 283°, die Anlage einer separaten Segelfluglandebahn für die Landerichtung 28 mit einer Ausrichtung von 275°, die Verlegung der Schwelle 28 zur Einhaltung des Abstands zur Ortsumgebung Markdorf sowie die dadurch bedingte Verlegung bzw. Verdolung vorhandener Gräben im Bereich der neuen Start- und Landebahn.

2. Weitere Entscheidungen

1. Im Hinblick auf durch die Ortsumgebung Markdorf (OUM) verursachte mittelbare Lärmwirkungen entlang der Ortsdurchfahrt (OD) Stetten im Zuge der B 33 werden die nachfolgenden Festsetzungen bezüglich Lärmschutz für den Fall getroffen, dass die OUM vor der Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen BA II B (B 31 BA II B) in Betrieb geht; diese Festsetzungen sind zudem zeitlich befristet bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der B 31 BA II B:

Entlang der gesamten OD Stetten im Zuge der B 33 (beginnend ab bzw. endend an den beiden Ortseingangs-/ausgangsschildern) wird ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der OUM ganztägig die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h angeordnet. Ergänzend zu dieser Geschwindigkeitsbeschränkung wird nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. den entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärm-

schutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen für die in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude festgesetzt.

Für den Fall, dass auf Grund eines Lärmaktionsplans auf der OD Stetten im Zuge der B 33 eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h angeordnet werden sollte, bevor dies als Lärmschutzmaßnahme auf Grund dieses Beschlusses angeordnet wurde, hat der Vorhabenträger vor Inbetriebnahme der OUM gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, ob und ggf. für welche der in der Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude zusätzlich zu den in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden infolge der durch die OUM verursachten mittelbaren Lärmwirkung dann noch Beurteilungspegel auftreten, die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) liegende Werte erhöhen oder erstmals erreichen. Für diese dabei ggf. ermittelten Gebäude wird vorsorglich schon mit diesem Beschluss nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Diese vorstehend aufgeführten Festsetzungen stehen unter dem Vorbehalt, dass der Vorhabenträger sich nicht für die Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 bei den in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden entscheidet. Hierzu wird festgesetzt, dass der Vorhabenträger spätestens ein Jahr vor Inbetriebnahme der OUM gegenüber der Planfeststellungsbehörde verbindlich schriftlich erklären muss, ob er die Geschwindigkeitsbeschränkung oder die Erfüllung des dem Grunde nach bestehenden Anspruchs auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen bei den in der Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden wählt. Sollte der Vorhabenträger sich nicht für die Geschwindigkeitsbeschränkung entscheiden, wird nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 vorsorglich schon mit diesem Beschluss dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen für die in der Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude festgesetzt.

Wo notwendig, wird bei einem Anspruch auf Kostenerstattung auch eine Außenwohnbereichsentschädigung nach Maßgabe der VLärmSchR 97 umfasst.

2. Im Hinblick auf durch die OUM verursachte mittelbare Lärmwirkungen entlang der OD Ittendorf und bei Wirrensegg im Zuge der B 33 werden die nachfolgenden Festsetzungen bezüglich Lärmschutz getroffen:

Für die in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude wird nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Für den Fall, dass vor Inbetriebnahme der OUM auf Grund eines Lärmaktionsplans auf der OD Ittendorf im Zuge der B 33 eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h angeordnet werden sollte, wird dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss die Möglichkeit eingeräumt, mit einer ergänzenden Lärmuntersuchung gegenüber

der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass an einzelnen der in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude kein passiver Lärmschutz mehr erforderlich ist, weil über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegende Werte der Beurteilungspegel infolge der mittelbaren Lärmwirkung der OUM nicht mehr erhöht oder erstmals erreicht werden. Insoweit behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

Wo notwendig, wird bei einem Anspruch auf Kostenerstattung auch eine Außenwohnbereichsentschädigung nach Maßgabe der VLärmSchR 97 umfasst.

3. Für das Gebäude Dornierstraße 4/1 in Markdorf wird nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Da es sich hier um ein Gebäude im Gewerbegebiet handelt, umfasst dies keine Außenwohnbereichsentschädigung.

4. Für die in Anlage 4 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude wird nach Maßgabe der 24.BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Wo notwendig, wird bei einem Anspruch auf Kostenerstattung auch eine Außenwohnbereichsentschädigung nach Maßgabe der VLärmSchR 97 festgesetzt.

5. Für die Flächen, die in den Karten auf Seite 2 bis 4 der Anlage 25 als Kaltluftstagnationsbereich gekennzeichnet und angegeben sind und auf denen im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses Sonderkulturen (Obst, Beeren oder Gemüse) angebaut werden und die in Anlage 25 als betroffene Sonderkulturflächen angegeben werden, steht den Eigentümern oder Pächtern dieser Flächen dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung für Ertragseinbußen infolge vorhabenbedingt verstärkter Gefährdung durch Kaltluftstagnation gegen den Vorhabenträger zu, solange dort solche Sonderkulturen angebaut werden. Dabei handelt es sich um Teilflächen der Flst. Nr. 2775, 2776, 2780, 2781, 2782, 2785 und 2802 der Gemarkung Markdorf. Die Höhe der Entschädigung, die auf der Grundlage des Deckungsbeitragsverlusts erfolgt, wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

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

7. Hinsichtlich der nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen der Flst. Nr. 2756, 2772, 2773, 2775 und 2776 der Gemarkung Markdorf, der nördlich und südwest-

lich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen von Flst. Nr. 2804 der Gemarkung Markdorf, der nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen von Flst. Nr. 878 und 913 der Gemarkung Kluftern sowie der südlich der Trasse der OUM verbleibenden Restfläche von Flst. Nr. 914 der Gemarkung Kluftern wird als Schutzvorkehrung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG i. V. m. § 5 Abs. 3 des Landesenteignungsgesetzes die Übernahme der vorgenannten Restflächen durch den Vorhabenträger gegen Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts dieser Flächen durch den Vorhabenträger angeordnet.

8. Hinsichtlich der verbleibenden Restfläche des Flst. Nr. 2748/4 der Gemarkung Markdorf wird als Schutzvorkehrung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG i. V. m. § 5 Abs. 3 des Landesenteignungsgesetzes die Übernahme der vorgenannten Restfläche durch den Vorhabenträger gegen Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts dieser Fläche durch den Vorhabenträger angeordnet. Falls der bisherige Eigentümer das Eigentum an dieser Restfläche behalten will, braucht der Vorhabenträger die Restfläche nicht zu übernehmen.

9. Hinsichtlich der Flst. Nr. 2816 und 2831 der Gemarkung Markdorf steht den Eigentümern dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung wegen der Durchschneidung dieser Flurstücke durch die Trasse der OUM und wegen dadurch entstehender Umwege zu, sofern nicht der Vorhabenträger jeweils die südlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen dieser Flurstücke erwirbt. Die Berechnung der Höhe der Entschädigungen erfolgt hinsichtlich der Durchschneidungen auf der Grundlage der Anlage 2 der Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 78) und hinsichtlich der Umwege auf der Grundlage der Anlage 3 der LandR 78. Der Anspruch auf Entschädigung entfällt, wenn und soweit durch eine Flurbereinigung die vorhabenbedingte Durchschneidung entfällt. Die Höhe der Entschädigung wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

10. Hinsichtlich der Flst. Nr. 2830 der Gemarkung Markdorf und Flst. Nr. 916 der Gemarkung Kluftern steht den Eigentümern dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung wegen der Durchschneidung dieser Flurstücke durch die Trasse der OUM und wegen dadurch entstehender Umwege zu. Die Berechnung der Höhe der Entschädigungen erfolgt hinsichtlich der Durchschneidungen auf der Grundlage der Anlage 2 der Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 78) und hinsichtlich der Umwege auf der Grundlage der Anlage 3 der LandR 78. Der Anspruch auf Entschädigung entfällt, wenn und soweit durch eine Flurbereinigung die vorhabenbedingte Durchschneidung entfällt. Die Höhe der Entschädigung wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

11. Dem Inhaber des Betriebs Nr. 1 steht hinsichtlich der von diesem Betrieb bewirtschafteten (Teil-)Flächen der Flst. Nr. 2835, 2836 und 2837 der Gemarkung Markdorf sowie der

Flst. Nr. 902 und 916 der Gemarkung Kluffern dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung wegen der Mehrwege infolge der Unterbrechung der bisherigen Wegeverbindung zwischen diesen Flurstücken und der Hofstelle dieses Betriebs zu. Der Anspruch auf Entschädigung entfällt, sofern und soweit der Betrieb Nr. 1 diese Flächen nicht mehr bewirtschaftet oder sonst der Mehrweg nicht mehr anfällt. Die Höhe der Entschädigung wird erforderlichenfalls in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

12. Am nördlichen Ende von Flst. Nr. 902 der Gemarkung Kluffern wird als Schutzvorkehrung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG eine Zufahrtsmöglichkeit für Flst. Nr. 914 der Gemarkung Kluffern nördlich der Trasse der OUM angeordnet.

13. Soweit es zu Bewirtschaftungerschwernissen infolge von vorhabenbedingten Anschneidungen landwirtschaftlich genutzter Flächen kommt, sind diese vom Vorhabenträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen.

14. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen Planunterlagen, soweit nicht ohnehin Erlaubnisfreiheit nach der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (GBl. S. 157) besteht, erteilt:

- die Genehmigung des Baus der Straße der Ortsumgehung Markdorf und die Zulassung des Walls der Ortsumgehung Markdorf nördlich des RÜB Lipbach nach § 78 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes in dem gesetzlich nach § 77 Abs. 1 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) festgesetzten Überschwemmungsgebiet in der Lipbacher Senke südlich von Markdorf, wobei nach § 78 Satz 3 WG i. V. m. § 76 Abs. 5 Satz 2 WG von einer Bestimmung einer Frist für die Genehmigung und die Zulassung abgesehen wird,
- die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz bzw. dem Wassergesetz für Baden-Württemberg.

15. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der Planunterlagen weiter erteilt:

- für vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen die Zulassung von Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG,
- die Zulassung der Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG hinsichtlich der durch das Vorhaben der OUM erfüllten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG betreffend die Arten Bachmuschel (*Unio crassus*) sowie Teichrohrsänger und Rohrammer.

3. Planunterlagen

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

<u>Unterlage</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Datum</u>
<u>Ordner 1</u>			
1	Erläuterungsbericht		26.03.2009
1A	Erläuterungen zur Änderung des Planfeststellungsantrags		06.06.2011
1a	Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach UVPG		26.03.2009
2	Übersichtskarte	1:20.000/100.000	26.03.2009
3 Blatt Nr. 1A	Übersichtslageplan (Luftbild)	1:2.500	26.09.2013
4 Blatt Nr. 1	Übersichtshöhenplan	1:2.500/250	26.03.2009
5A	Bauwerksverzeichnis		26.09.2013
6	Straßenquerschnitte		
Blatt Nr. 1A	Straßenquerschnitt K 7743neu	1:50	26.09.2013
Blatt Nr. 2A	Straßenquerschnitt Rampe 1 u. 2	1:50	26.09.2013
Blatt Nr. 3A	Straßenquerschnitt B 33	1:50	26.09.2013
Blatt Nr. 4A	Regelquerschnitt L 207	1:50	26.09.2013
Blatt Nr. 5 neu	Ausweichbucht an Parallelweg Und Querschnitt WW-Brücke	1:50	26.09.2013
7	Lagepläne		
Blatt Nr. 1A	Lageplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 2A	Lageplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 3A	Lageplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 4A	Lageplan	1:1.000	26.09.2013
8	Höhenpläne		
Blatt Nr. 1A	Höhenplan	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 2A	Höhenplan	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 3A	Höhenplan	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 4	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009

Ordner 2

Weiter Unterlage 8:

Blatt Nr. 1.1	Höhenplan B 33	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 1.2	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 1.3A	Höhenplan	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 2.1A	Höhenplan	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 2.2 neu	Höhenplan Anschluss WW bei BW 3	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 2.3 neu	Höhenplan AS WW an GVStr. Markdorf- Bürgberg	1:1.000/100	26.09.2013
Blatt Nr. 4.1	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 4.2	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 4.3	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 4.4	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 4.5	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 4.6	Höhenplan	1:1.000/100	26.03.2009
Blatt Nr. 4.7 neu	Höhneplan Verlängerung Entwtg. DN 300 zum Lipbach	1:1.000/100	26.09.2013
10.1A	Verzeichnis der Brücken und anderen Ingenieurbauwerke ,		26.09.2013
10.2 Blatt Nr. 1	Querschnitte BW 4, BW 5 und Durchlass bei 6+675	1:50	26.03.2009
11	Lärmuntersuchung		26.03.2009
12	Landschaftspflegerische Begleitplanung		
12.1	Erläuterungsbericht (einschließlich der Anhänge A, B, C, D, E, F, G, H und I)		26.03.2009
12.1a	Änderungen und Ergänzungen des Landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes		26.09.2013

Ordner 3

12.2 Plan Nr. 1	Bestandsplan	1:5.000	26.03.2009
12.3 Plan Nr. 1	Eingriffsanalyse	1:5.000	26.03.2009
12.4A Plan Nr. 1A	Maßnahmenübersichtsplan	1:5.000	26.09.2013

12.5A	Maßnahmenpläne		
Plan Nr. 0A	Maßnahmenlegende		26.09.2013
Plan Nr. 1A	Maßnahmenplan	1:1.000	26.09.2013
Plan Nr. 2A	Maßnahmenplan	1:1.000	26.09.2013
Plan Nr. 3A	Maßnahmenplan	1:1.000	31.03.2013
Plan Nr. 4A	Maßnahmenplan	1:1.000	26.09.2013
Plan Nr. 5.1A	Maßnahmenplan	1:1.000	26.09.2013
Plan Nr. 5.2	Maßnahmenplan	1:1.000	26.03.2009
Plan Nr. 5.3	Maßnahmenplan	1:2.500	26.03.2009
Plan Nr. 6A	Maßnahmenplan	1:1.000	26.09.2013
Plan Nr. 7	Maßnahmenplan	1:1.000	26.03.2009
12.6	Artenschutzfachliche Beurteilung		26.03.2009
12.6A	Ergänzung der artenschutzfachlichen Beurteilung zur Unio crassus (Stand Oktober 2011) mit Anlage		26.09.2013
12.6B	Ergänzende Ausführungen zu bestimmten Aspekten des Artenschutzes (Mai 2013) mit 2 Anlagen		26.09.2013
12.7	Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 BNatSchG mit Anlagen		26.03.2009
<u>Ordner 4</u>			
13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen		26.03.2009
13.1A	Erläuterungsbericht		26.09.2013
13.2	Lagepläne der Einzugsgebiete		
Blatt Nr. 1A	Lageplan der Einzugsgebiete	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 2	Lageplan der Einzugsgebiete	1:1.000	26.03.2009
Blatt Nr. 3	Lageplan der Einzugsgebiete	1:1.000	26.03.2009
Blatt Nr. 4A	Lageplan der Einzugsgebiete	1:1.000	26.09.2013
13.3	Ergebnisse Wassertechnische Berechnungen		26.03.2009
13.4 neu	Nachweis des bestehenden Grabensystems zum Zollbach und Espengraben-Lipbach		26.09.2013
13.5 Blatt Nr. 1 neu	Einzugsgebietsplan Grabensystem	1:5.000	26.09.2013

Ordner 5

14.1.0	Übersichtskarte der Blattschnitte	1:20.000	26.03.2009
14.1	Grunderwerbspläne		
Blatt Nr. 1A	Grunderwerbsplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 2A	Grunderwerbsplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 3A	Grunderwerbsplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 4A	Grunderwerbsplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 5A	Grunderwerbsplan	1:2.500	26.09.2013
Blatt Nr. 6A	Grunderwerbsplan	1:2.500	26.09.2013
Blatt Nr. 7	Grunderwerbsplan	1:2.500	26.03.2009
14.2A	Grunderwerbsverzeichnis		26.09.2013
15.1	Kennzeichnende Querprofile		
Blatt Nr. 1	Kennzeichnende Querprofile	1:200	16.03.2009
Blatt Nr. 2	Kennzeichnende Querprofile	1:200	16.03.2009
15.2	Entwässerungs- und Leitungspläne		
Blatt Nr. 1A	Entwässerungs- und Leitungsplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 2	Entwässerungs- und Leitungsplan	1:1.000	26.03.2009
Blatt Nr. 3A	Entwässerungs- und Leitungsplan	1:1.000	26.09.2013
Blatt Nr. 4A	Entwässerungs- und Leitungsplan	1:1.000	26.09.2013

4. Nebenbestimmungen

1. Die Gesamtbaumaßnahme und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebs auf der Strecke 4500 Ulm-Friedrichshafen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abzustimmen. Erforderlich werdende Streckensperrungen, die Einrichtung von La-Stellen (Langsamfahrstellen) und sonstige Schutzmaßnahmen sind auf Grund der vorgegebenen Fristen der DB Netz AG bereits in der Ausführungsplanung der Gesamtmaßnahme mit der DB Netz AG abzustimmen und festzulegen.

2. Bei der Durchführung der Gesamtmaßnahme sind hinsichtlich der Bahnstrecke 4500 Ulm-Friedrichshafen die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der DB

Netz AG, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu beachten.

3. Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift des Eisenbahn-Bundesamtes für die Bauaufsicht über Signal-, telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) in der bei der Bauausführung aktuellen Fassung und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (VV BAU) in der bei der Bauausführung aktuellen Fassung sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart - sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge über die DB Netz AG zu stellen.

4. Entlang der ganzen Strecke der Ortsumgehung Markdorf (OUM) sind die Baumpflanzungen bei den Einschnitten sowie bei den vorgesehenen Wällen auf diesen Einschnitten bzw. Wällen, jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen nicht auf der straßenseitigen Böschung vorzusehen. Um Schattenwurf auf landwirtschaftlich genutzte Flächen möglichst zu vermeiden, hat die Bepflanzung der Böschungen und Einschnitte entlang der Trasse der OUM aufgelockert zu erfolgen und ist darauf zu achten, dass der Schattenwurf der Bepflanzung überwiegend die Verkehrsgrünflächen, die Straße der OUM oder parallel verlaufende Wirtschaftswege betrifft.

5. Bei Anpflanzungen von neuen Bäumen und Pflanzen ist auf das Vorhandensein von bestehenden Telekommunikationsanlagen zu achten und sind die dafür einschlägigen Normen und Richtlinien zu beachten.

6. Das Einbringen von Schadstoffen, insbesondere von Zementabwässern, Betonzusatzmitteln, Ölen, Schmierstoffen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen in Gewässer ist zu unterlassen.

7. Die Bauarbeiten am Lipbach im Zusammenhang mit der Verlegung eines Abschnitts des Lipbachs dürfen nicht in der Laichzeit und in der Zeit des Brutaufkommens der vorhandenen Fischfauna (Oktober bis April) durchgeführt werden. Dies gilt nicht für Bauarbeiten zur Herstellung des neuen Gewässerabschnitts, die ohne Verbindung zum bisherigen Verlauf des Lipbachs „trocken“ durchgeführt werden.

8. Rechtzeitig vor der Durchführung von Baumaßnahmen sind in den in dem Bericht zur geophysikalischen Archäoprospektion „Haslacher Hof“ vom 27.05.2010 dargestellten Verdachtsbereichen A, B, C1 und C2 Baggersondagen zur näheren archäologischen Untersuchung vorzunehmen. Die Durchführung der Baggersondagen ist mit Referat 26 - Denkmalpflege - des Regierungspräsidiums Tübingen oder der ggf. nachfolgend zuständigen Stelle

der Landesverwaltung abzustimmen. Über die Ergebnisse dieser Sondagen ist die vorgenannte Stelle zu unterrichten.

9. Die Erdbaumaßnahmen - insbesondere die Oberbodenabträge - sind im Hinblick auf dabei nicht ausgeschlossene Aufdeckungen und Zerstörungen bislang unerkannter archäologischer Zeugnisse archäologisch zu begleiten; dabei ist gegebenenfalls die angemessene Möglichkeit zur Fundbergung und Dokumentation einzuräumen. Hinsichtlich solcher Funde und Befunde, die im Rahmen von Baumaßnahmen zufällig entdeckt werden, ist zumindest § 20 des Denkmalschutzgesetzes zu beachten.

10. Die oben in A. 1. genannten notwendigen Folgemaßnahmen hinsichtlich des Segelfluggeländes des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. dürfen erst dann durchgeführt werden, wenn mit dem Bau der Trasse der OUM begonnen wird.

11. Die in Abschnitt 17 des Luftfahrttechnischen Gutachtens von Dezember 2007 der Start- und Landebahn des Segelfluggeländes des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. angesprochenen Markierungen sind vom Vorhabenträger durchzuführen, soweit diese im Zusammenhang mit der Durchführung der in A. 1. genannten notwendigen Folgemaßnahmen stehen.

12. Die neue Start- und Landebahn des Segelfluggeländes des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. ist vom Vorhabenträger in der für den Betrieb des Segelfluggeländes erforderlichen Qualität, insbesondere als ebenerdige Fläche und mit einer Tragfähigkeit der Start- und Landebahn für Luftfahrzeuge mit einem Fluggewicht von mindestens 1.000 kg, in jedem Fall aber höchstens in derselben Qualität der bisherigen Start- und Landebahn auf dessen Kosten herzustellen; dabei sind auch im Rahmen der Gewährleistung spätere Setzungsvorgänge bei verfüllten Gräben auszugleichen.

13. Von dem anfallenden Überschuss an Boden von ca. 4.400 m³ ist so viel wie möglich im Rahmen der landschaftspflegerischen Gestaltung der Anschlussoren beim Knoten Haslach-Hof zu verwenden.

14. Die Abgrabungen zur Anlage von Kleingewässern im Rahmen der LBP-Maßnahmen Nr. 6.1, 11.1 und 11.4 dürfen für jedes einzelne Kleingewässer maximal eine Tiefe bis 2 m und eine Gesamtfläche von 500 m² aufweisen. Die Anlage des Kleingewässers nach der LBP-Maßnahme Nr. 11.4 hat so zu erfolgen, dass dessen Verlandung vermieden wird.

15. Die im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 12.1) in dessen Maßnahmenblättern auf den Seiten 94 bis 129 sowie in dessen Ergänzung bzw. Änderung in Planunterlage 12.1a auf den Seiten 6 bis 20 enthaltenen LBP-Maßnahmen sind mit den in diesen Maßnahmenblättern zu den einzelnen Maßnahmen jeweils aufgeführten Maßgaben einschließlich der Ergänzungen bzw. Änderungen durchzuführen.

16. Während der Bauausführung hat eine Fachbauleitung und ökologische Baubegleitung zu erfolgen, mit der insbesondere die räumliche, zeitliche und fachliche Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgesetzten Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überwacht wird. Die mit der Fachbauleitung und ökologischen Baubegleitung beauftragte Stelle ist rechtzeitig vor Baubeginn der zuständigen unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

17. Zur frühzeitigen Berücksichtigung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Bauabwicklung ist der Bauzeitenplan vor Beginn der Bautätigkeit mit den naturschutzfachlichen Erfordernissen im Rahmen der Aufstellung eines integrierten Bauzeitenplans nach Nr. 1.2.6 RAS-LP 2 abzustimmen.

Während der Bauausführung hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass eine fortlaufende Abstimmung der landschaftspflegerischen Baudurchführung mit der unteren Naturschutzbehörde erfolgt, der Einsatz einer qualifizierten Fachbauleitung gewährleistet ist und eine Funktions- und Effizienzkontrolle der durchgeführten Maßnahmen i. S. v. Nr. 1.4 RAS-LP 2 durch fachlich geeignete Personen erfolgt.

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

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

Während der Bauausführung hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO mindestens einmal jährlich, nach Baufertigstellung im dritten und im fünften Jahr schriftlich zu berichten. Bei vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen ist schon vor Beginn der Bauausführung entsprechend zu berichten. Darüber hinaus hat der

Vorhabenträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten. Soweit die Berichte über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger in eine Arbeitskopie der jeweils gemeldeten Maßnahme zum Kompensationsverzeichnis eingegeben und der Planfeststellungsbehörde zur Freigabe übermittelt werden, wird der Berichtspflicht Genüge getan. Die Berichte bzw. die Eintragung sind der Planfeststellungsbehörde spätestens einen Monat nach Fälligkeit der Berichtspflicht bzw. nach sonstiger Anforderung zur Kenntnis zu geben.

Hinweise zur Dateneingabe in das Kompensationsverzeichnis können dem Merkblatt Kompensationsverzeichnis für Vorhabenträger entnommen werden.

19. Die in den Maßnahmenplänen des LBP (Planunterlage 12.5) gekennzeichneten schützenswerten Gehölz- und Baumbestände sowie Biotope sind gemäß RAS-LP 4 durch eine stabile Absperrung (z. B. Bretter, Knotengeflecht, Baustahlgewebe) vor baubedingten Beeinträchtigungen zu schützen. Soweit Eingriffe in den Kronen- und/oder Wurzelraum erforderlich sind, ist eine fachgerechte Vorbereitung und Versorgung der betroffenen Gehölze und Bäume sicherzustellen (insbesondere durch Stammschutz, Anlage eines Wurzelvorhanges, fachgerechtes Kürzen von Ästen und Wurzeln).

20. Die Arbeitsstreifen sind auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken.

21. Auf ökologisch wertvollen Flächen darf keine Lagerung von Oberboden, Aushub, Arbeitsmaterialien oder sonstigen Materialien erfolgen.

22. Im Zuge von Baumaßnahmen entstehende Schlämme, Betonwässer oder sonstige baulich bedingte Verunreinigungen sind unbedingt von Gewässern fernzuhalten zu behandeln und soweit erforderlich getrennt zu entsorgen. Mit erodiertem Bodenmaterial und Schwebstoffen befrachtetes, aus dem Baufeld stammendes Oberflächenwasser ist zum Schutz der Vorfluter über temporäre Sandfänge und Absetzbecken abzuleiten.

23. Zu Beginn der Baumaßnahme ist der humose Oberboden abzuschleppen und bis zur Wiederverwertung in begrünten Mieten mit einer maximalen Höhe von 2,5 m zu lagern, wobei nach Maßgabe der DIN 19731 vorzugehen ist.

24. Erdaushub unterschiedlicher Eignung ist getrennt in Lagen auszubauen, getrennt zu lagern und spezifisch zu verwerten. Die Lage und Größe von Zwischenlagerflächen sind in der Ausführungsplanung darzustellen und der unteren Bodenschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn bekannt zu geben.

25. Für den Umgang mit Böden, die zu Rekultivierungszwecken vorgesehen sind, sind die Maßgaben der DIN 19731 zu beachten.

26. Im Bereich von flächenhaften Auffüllungen und Retentionsflächen dürfen Bodenarbeiten nur mit Kettenfahrzeugen mit einem maximalen Bodendruck von 4 N/cm² durchgeführt werden.

27. Aus dem Baubetrieb herrührende unvermeidliche Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen) sind auf das engere Baufeld zu beschränken.

28. Baustoffe, Bauabfälle und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass Stoffeinträge oder Vermischungen mit Bodenmaterial vermieden werden.

29. Nach Fertigstellung der Straße der OUM sind die Baustellenflächen und nach Beendigung der jeweiligen Inanspruchnahme sind die bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommenen Arbeitsstreifen und Baubetriebsflächen so zu rekultivieren, dass durch den Bau entstandene Verdichtungen und Vermischungen mit bodenfremden Stoffen vollständig beseitigt werden.

30. Unbrauchbare und/oder belastete Böden sind von verwertbarem Bodenaushub zu trennen und aufzubereiten oder geordnet zu entsorgen.

31. Bei den Baum- und Gehölzpflanzungen entlang der Straße der OUM sind die Maßgaben in Abschnitt 9.2 auf Seite 165 des LBP (Planunterlage 12.1) zu beachten. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass die Zusammenstellung der für die Pflanzungen vorgesehenen Arten erforderlichenfalls während der Baudurchführung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde noch weiter an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse angepasst werden kann. Ferner sind die Belange des Pflanzenschutzes im Intensivobstbau (insbesondere die Gefährdung durch die Übertragung des Feuerbrandes) zu berücksichtigen. Bei Pflanzmaßnahmen abseits der Straße der OUM können auch hochstämmige Obstbäume gepflanzt werden, wobei geeignete Obstsorten der Empfehlungsliste des Landkreises Bodenseekreis für den Bodenseekreis zu entnehmen sind.

32. Zur Vermeidung von Florenverfälschungen sind gebietseigene Gehölze zu pflanzen, wobei das Pflanzgut dem Herkunftsgebiet „Alpen und Alpenvorland“ entstammen muss.

33. Im Hinblick auf die Zielsetzung nach dem LBP, bei Landschaftsrasen schwachwüchsige Rasen- und Wiesenflächen zu entwickeln, ist dort der Oberbodenauftrag außerhalb der Pflanzfläche auf maximal 5 - 10 cm zu reduzieren, artenreiches, standortgemäßes Saatgut mit einem möglichst geringen Leguminosenanteil zu verwenden und, sofern kein Erosionsschutz erforderlich ist, stellenweise auf eine Einsaat zu verzichten, um verstärkt Pionierstandorte zu schaffen, die einer natürlichen, allenfalls durch Pflege gelenkten Sukzession überlassen bleiben.

Geeignete Ansaatmischungen sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zusammenzustellen. Um gebietseigenes Material zu verwenden, sollte das Saatgut möglichst im Bereich „Alpen und Alpenvorland“ gewonnen worden sein.

34. Die LBP-Maßnahmen Nr. 1.3, 2.3, 2.4, 5.1, 6.4, 8.1 und 8.2 (jeweils ausgenommen Bepflanzung), 10.1 (nur Begrenzung des Baufeldes), 11.5, 13 und 14 (auch schon vor Baubeginn) sind bereits vor Baubeginn so durchzuführen, dass zwischen dem Erfolg der jeweiligen LBP-Maßnahme und dem jeweiligen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht.

35. Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 4, 5.4, 6.1, 6.2, 6.3, 7, 8.1 bezüglich des Gewässerrandstreifens, 9, 9.1, 10.1, 10.2, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 12, 12.1 und S2 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, da nur so deren Funktionsfähigkeit dauerhaft sichergestellt werden kann. Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 3.2, 5.2 und 8.2 wird kein Unterhaltungszeitraum festgesetzt, da diese Maßnahmen nach ihrer Realisierung keiner weiteren Unterhaltung oder Pflege mehr bedürfen. Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 5.5 und 15 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, um die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Durchlasses und der Leitzäune sowie der Wildwarnreflektoren sicherzustellen. Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 13 und 14 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, um die dauerhafte Wirksamkeit dieser artenschutzrechtlich veranlassten funktionserhaltenden Maßnahmen sicherzustellen. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, beginnt dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen.

36. Während der Bauphase sind die brachliegenden Arbeitsstreifen und Baubetriebsflächen regelmäßig zu mähen, um das Aufkommen von Neophyten zu unterbinden.

37. Der Standort des Ameisenhügels am Knoten Haslacher Hof westlich an der B 33 ist bauzeitlich durch Umzäunung und Kennzeichnung zu sichern.

38. Das Freimachen des Baufeldes einschließlich der Beseitigung von Gehölzen und das Fällen von Bäumen dürfen nur außerhalb der Brutzeit von Vögeln, also in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar, erfolgen.

39. Hinsichtlich der in der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 vorgesehenen Umsiedlung von Bachmuschelbeständen im Bereich der Querung des Lipbachs durch die Trasse der OUM ist eine Fachbauleitung zur Koordinierung und Überwachung dieser Maßnahme einzurichten. Diese Fachbauleitung hat sich darüber hinaus auch auf die Abstimmung der Baustellenabwicklung und des Bauablaufs (insbesondere die Baustellenentwässerung) in Bezug auf deren Auswirkungen auf die Bachmuschelbestände im Lipbach zu erstrecken. Sämtliche Arbeitsschritte zur Sicherung dieser Bachmuschelbestände sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Bestandssituation der von der Umsiedlung betroffenen Bachmuschelbestände ist vor und nach Beendigung der Umsiedlungsmaßnahme zu kontrollieren und zu dokumentieren. Nach Beendigung der Umsiedlungsmaßnahme hat zudem hinsichtlich der Bachmuschel-Population im Lipbach für einen Zeitraum von 20 Jahren ein Monitoring zur Kontrolle des Populationszustandes, der Habitatqualität sowie eventueller Beeinträchtigungen unter Beachtung der Maßgaben auf den Seiten 29f. in der Planunterlage 12.6 zu erfolgen, wobei im Falle eines nicht oder nur eingeschränkt eintretenden Erfolges der hier zunächst vorgesehenen Maßnahmen kurzfristig auf die Maßnahmen zurückgegriffen werden kann, die in den „Untersuchungen zum aktuellen Bestand der Kleinen Flussmuschel (*Unio crassus*) auf der Gemarkung von Friedrichshafen“ von Herrn Stefan Heitz vom 02.09.2005 auf den Seiten 19f. aufgeführt sind.

40. Der zu verlegende Abschnitt des Lipbachs ist vor der Umleitung des Wassers mit Elektrofischerei (ggf. zusätzlich mit Keschern) abzufischen und in Ergänzung der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 sind die dabei geborgenen Fische anschließend in andere benachbarte Abschnitte des Lipbachs umzusetzen.

41. Der Einbau des Kleintierdurchlasses nach der LBP-Maßnahme Nr. 5.5 hat bei ca. Bau-km 6+635 zu erfolgen, die Errichtung von beidseitigen Leitzäunen mit Überkletterschutz erfolgt beidseits der Trasse jeweils von Bau-km 6+585 bis 6+725. Das Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme Nr. 5.5 sowie der Maßnahmenplan in Planunterlage 12.5 Plan-Nr. 3a gelten nur mit diesen Maßgaben. Soweit in den Planunterlagen von den Bestimmungen in Satz 1 abweichende Darstellungen enthalten sind, gelten diese abweichenden Darstellungen nicht.

5. Zusagen

Die folgenden Zusagen des Landratsamts Bodenseekreis für den Landkreis Bodenseekreis als Vorhabenträger werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten (die Gliederungsangaben beziehen sich auf die Gliederung der Begründung des Beschlusses):

Zu 7.2.11:

Der Vorhabenträger sagt zu, die genaue Lage der in der LBP-Maßnahme Nr. 6.1 vorgesehenen Kleingewässer auf der zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehenen Teilfläche von Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf unter Berücksichtigung des Vorschlags eines Einwenders in der Ausführungsplanung festzulegen; zudem wird vom Vorhabenträger zugesagt, dass die Kleingewässer keinen Anschluss an ein anderes Gewässer oder einen Graben erhalten und bei Bedarf abgedichtet werden.

Zu 7.5.3:

Der Vorhabenträger sagt zu, dass der Deutschen Bahn AG für die Herstellung und Unterhaltung der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 keine Kosten entstehen und der laufende Bahnbetrieb durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt wird.

Zu 8.2.2:

1. Der Vorhabenträger sagt zu, den Wirtschaftsweg nördlich der Trasse der OUM durchgängig von Bau-km 4+860 bis zum Anschluss an die Gemeindeverbindungsstraße Stüb-lehof-Bürgberg sowie den Wirtschaftsweg nördlich der Trasse der OUM im Bereich des Endes der Start- und Landebahn von Bau-km 7+040 bis Bau-km 7+130 zusätzlich bituminös zu befestigen.

2. Der Vorhabenträger sagt zu, dass die neu anzulegenden Wirtschaftswege eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m und beidseitig befahrbare Bankette mit je 0,75 m Breite und damit eine befestigte Kronenbreite von 4,50 m erhalten.

3. Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Brücken Bauwerk BW 2, 5 und 7 mit einer Breite zwischen den Hochborden von 4,00 m statt nur 3,50 m ausgeführt werden.

4. Um den Begegnungsverkehr auf den neuen Wirtschaftswegen zu erleichtern, sagt der Vorhabenträger die Anlage von insgesamt 12 Ausweichbuchten an den neuen Wirtschaftswegen entsprechend der Anlage 43 Blatt Nr. 1 bis 11 zu.

5. Der Vorhabenträger sagt zu, dass der Anschluss des Weges Flst. Nr. 889 der Gemarkung Kluffern an den neuen, nördlich parallel zur Trasse der OUM verlaufenden Wirtschaftsweg sichergestellt wird.

6. Zur Sicherstellung der Erschließung der zwischen dem bisherigen Graben und dem neuen, verlegten Graben beim Segelfluggelände liegenden Flächen sagt der Vorhabenträger zu, diesen neuen Graben zur Fortführung des Wegs Flst. Nr. 3226/1 der Gemarkung Markdorf zu verdolen.

Zudem sagt der Vorhabenträger zu, diesen neuen Graben zur Fortführung des Wegs Flst. Nr. 3193/1 der Gemarkung Markdorf zu verdolen, um eine Verknüpfung mit dem Weg Flst. Nr. 3201 der Gemarkung Markdorf zur Vermeidung einer Sackgassenbildung zu erreichen.

Zu 8.5:

1. Hinsichtlich des Oberbodenüberschusses von ca. 17.100 m³ sagt der Vorhabenträger zu, hierfür ein Verwertungskonzept zu erstellen und dieses mit der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde des Landratsamts Bodenseekreis abzustimmen.

2. Der Vorhabenträger sagt zu, einen Fachbauleiter Altlasten und Erdbau frühzeitig zu bestimmen. Er sagt ferner zu, diesen Fachbauleiter mit Weisungsbefugnis auszustatten und dafür verantwortlich zu machen, dass

a) das noch aufzustellende Verwertungskonzept für den anfallenden Überschuss an Erdaushubmaterial erstellt, mit der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde abgestimmt und entsprechend umgesetzt wird,

b) bei der Beanspruchung von Sonderkulturflächen, beim Um-/Rückbau vorhandener Verkehrsflächen und bei der Herstellung der Bahnunterführung die erforderlichen Schadstoffuntersuchungen des anfallenden Bodens und der Baureststoffe (z. B. Schwarzdecken, Gleis-schotter) durchgeführt und die Materialien entsprechend der Ergebnisse entsorgt bzw. wiederverwendet werden,

c) beim Umgang mit Boden die einschlägigen fachlichen Normen (wie z. B. die DIN 19731) beachtet werden,

d) die Rekultivierung von nur vorübergehend benötigten oder von zu rekultivierenden Flächen fachgerecht und unter Berücksichtigung der Wetterverhältnisse erfolgt,

e) unbefestigte Lagerflächen zum Schutz des Bodens vor Verdichtung mit entsprechenden Auflagen (Geotextil, Kies) geschützt werden,

f) Bereiche außerhalb des unmittelbar benötigten Arbeitsfeldes nicht baubedingt beeinträchtigt werden,

g) dennoch aufgetretene Beeinträchtigungen des Bodens dokumentiert und fachgerecht beseitigt werden.

Zu 8.6:

Die Anbindung des von der Ortsumgehung Markdorf im Zuge der K 7743 betroffenen land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes an öffentliche Straßen wird vom Vorhabenträger zugesagt.

Zu 8.10.1:

In Bezug auf Um- und Neubeschilderungen nach den Wegeveränderungen betreffend Wander- und Radwege wird vom Vorhabenträger zugesagt, die Beschilderung im Rahmen der Ausführungsplanung zu erarbeiten und mit den fachlich zuständigen Stellen abzustimmen.

Zu 8.11:

1. Die vom Vorhaben betroffenen Leitungen der EnBW Regional AG werden gesichert und erforderlichenfalls an den neuen Zustand angepasst. Die Kontaktaufnahme mit dem Regionalzentrum Oberschwaben der EnBW Regional AG erfolgt rechtzeitig vor Baubeginn.
2. Die vom Vorhaben betroffenen Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG werden gesichert und erforderlichenfalls an den neuen Zustand angepasst. Die Kontaktaufnahme mit der Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Gartenstraße 107, 88212 Ravensburg, erfolgt rechtzeitig (mindestens vier Monate) vor Baubeginn.
3. Die Umlegung bzw. Tieferlegung der Gashochdruckleitung DN 200 der Technischen Werke Friedrichshafen bei Bau-km 7+167 wird nur im Zeitraum Mai bis einschließlich September durchgeführt.
4. Der Vorhabenträger wird die Technischen Werke Friedrichshafen (TWF) hinsichtlich einer von der TWF im Verlauf der Trasse der OUM beabsichtigten Wasserversorgungsleitung DN 250 in seine weiteren Planungen zur OUM einbeziehen.

Zu 8.12:

1. Der Vorhabenträger sagt zu, auf die Gehölzpflanzung als Sichthindernis im Bereich der Sichtdreiecke am Knoten Haslacher Hof an der B 33 zu verzichten und das Gestaltungskonzept zur Einbindung der Anschlussstelle anzupassen. Der Vorhabenträger sagt weiter zu, in die Planunterlagen 7 Blatt 1 und 12.5 Blatt 1 die Sichtdreiecke bezogen auf die untergeordneten Rechtseinbieger am Knoten Haslacher Hof an der B 33 ab durchgehendem Fahrbahnrand der bevorrechtigten Straße im Abstand von 10 m und entsprechend der V 85 einzutragen.
2. Hinsichtlich der Sichtverhältnisse bei der Radwegunterführung mit Bauwerk BW 9 sagt der Vorhabenträger zu, dass beim Radweg der Radius der Kurven vor der Unterführung zur Verbesserung der Sicht im Rahmen der Ausführungsplanung aufgeweitet wird.
3. Der Vorhabenträger sagt zu, bei den die Ortsumfahrung Markdorf querenden Bauwerken 4,70 m als lichte Höhe für die Durchfahrt nicht zu unterschreiten.
4. Der Vorhabenträger sagt hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit zu, den Bau der Anschlüsse der Ortsumfahrung Markdorf an das bestehende Verkehrsnetz vorher mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, der Stadt Markdorf und der Polizeidirektion Friedrichshafen abzustimmen und erforderlichenfalls verkehrsrechtliche Anordnungen einzuholen.

Zu 8.15.6:

1. Die Fischereiberechtigten, die von der Verlegung eines Abschnitts des Lipbachs betroffen sind, werden vom Vorhabenträger rechtzeitig (mindestens zwei Wochen) vor Beginn der Verlegung dieses Lipbachabschnitts schriftlich über diese Baumaßnahme informiert.

2. Der Vorhabenträger sagt zu, dass der gleichmäßige Abfluss der beim Lipbach ankommenden Wassermengen während der Bauzeit sichergestellt wird und dass kein Wasser in Rückhalteanlagen zurückgehalten oder stoßweise abgelassen wird.

3. Die Einzelheiten zur Gewässergestaltung, die erforderlich sind, um in dem verlegten Lipbachabschnitt eine vielgestaltige und naturnahe Struktur zu erhalten, die die Entwicklung und dauerhafte Erhaltung einer vielfältigen Lebensgemeinschaft mit Fischen, Fischnährtieren und übrigen Organismen mit ihrem biologischen Gleichgewicht gewährleisten, werden laut Zusage des Vorhabenträgers im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

Zu 9.2.4:

Der Vorhabenträger sagt zu, die südlich der Trasse der OUM verbleibende Restflächen von Flst. Nr. 2659 der Gemarkung Markdorf, die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden kann, zu erwerben.

Zu 9.3:

Der Vorhabenträger sagt zu, nicht mehr benötigte Wirtschaftswegeflächen zu rekultivieren, und erklärt sich bereit, darauf hinzuwirken, dass diese Flächen jeweils angrenzenden Flurstücken als Tauschfläche oder gegen Entgelt zugeschlagen werden. Es handelt sich dabei um folgende Flächen:

Flst. Nr. 1591 (Gem. Ittendorf), Rampe 1 Süd, ca. 90 m Länge, ca. 270 m²,

Flst. Nr. 2746 (Gem. Markdorf), Bau-km 4+700 bis 4+900 links, ca. 170 m Länge, ca. 510 m²,

Flst. Nr. 2774 (Gem. Markdorf), Bau-km 5+380 bis 5+460 rechts, ca. 90 m Länge, ca. 270 m²,

Flst. Nr. 1549/1 (Gem. Ittendorf), Bau-km 5+500 bis 5+665 rechts, ca. 65 m Länge, ca. 200 m²,

Flst. Nr. 2807 (Gem. Markdorf), Bau-km 5+665 bis 5+685 rechts, ca. 20 m Länge, ca. 60 m²,

Flst. Nr. 2824 (Gem. Markdorf), GV-Straße nach Bürgberg, ca. 70 m Länge, ca. 210 m²,

Flst. Nr. 900 (Gem. Kluftern), Bau-km 6+500 bis 6+550 links, ca. 60 m Länge, ca. 180 m²,

Flst. Nr. 813 (Gem. Kluftern), Bau-km 6+650 bis 6+760 links, ca. 110 m Länge, ca. 300 m²,

Flst. Nr. 881 (Gem. Kluftern), Bau-km 6+940 bis 7+030 links, ca. 80 m Länge, ca. 240 m²,

Flst. Nr. 3304/1 (Gem. Markdorf), Bau-km 7+385 links, ca. 60 m Länge, ca. 180 m²,

Flst. Nr. 870/1 (Gem. Kluftern), Bau-km 7+400 links, ca. 40 m Länge, ca. 120 m²,

Flst. Nr. 2807 (Gem. Markdorf), Bau-km 5+630 links, ca. 40 m Länge, ca. 310 m².

Zu 9.4.2:

Der Vorhabenträger sagt zu, die Möglichkeiten für einen Flächentausch zu prüfen, durch den beim Betrieb Nr. 1 zumindest der Flächenanteil, der von Flst. Nr. 2836 der Gemarkung Markdorf für die LBP-Maßnahme Nr. 6.2 benötigt wird, durch eine Verschiebung der Grundstücksgrenze zu Flst. Nr. 2835 oder 2837 der Gemarkung Markdorf ausgeglichen werden könnte. Falls möglich, kommt auch ein Flächentausch mit einer Fläche südlich der Trasse der OUM in Betracht.

Zu 9.4.3:

1. Der Vorhabenträger sagt zu, in Anlage 25 die Flächenangaben zu den Flst. Nr. 888, 890/1 und 892 der Gemarkung Kluffern hinsichtlich der von Kaltluftstagnation betroffenen Flächen zu überprüfen und erforderlichenfalls zu korrigieren.
2. Der Vorhabenträger sagt zu, im Grunderwerbsverzeichnis die Streichung der bei den Flst. Nr. 894 und 895 der Gemarkung Kluffern als zu erwerbend angegebenen Flächen zu korrigieren.
3. Um eine sinnvolle Bewirtschaftung der verbleibenden Fläche bei Flst. Nr. 894 der Gemarkung Kluffern (auch in Verbindung mit Flst. Nr. 893) sicherzustellen, sagt der Vorhabenträger zu, zur Sicherstellung des Vorgewendes den Verbindungsgraben, der parallel zum südlich der Trasse der OUM verlaufenden Wirtschaftsweg geplant ist, zwischen den beiden Gräben auf dem Flst. Nr. 894 verdolt auszuführen.
4. Der Vorhabenträger sagt zu, unter Berücksichtigung der Situation bei den Flst. Nr. 893, 894 und 895 der Gemarkung Kluffern dem Inhaber des Betriebs Nr. 2 ein Angebot über Tauschflächen zu unterbreiten.

Zu 9.4.5:

1. Der Vorhabenträger sagt zu, die südlich der Trasse der OUM verbleibende Restfläche von ca. 275 m² von Flst. Nr. 2802 der Gemarkung Markdorf, die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden kann, zusätzlich zu erwerben.
2. Der Vorhabenträger sagt zu, dass der Eigentümer von Flst. Nr. 2802 der Gemarkung Markdorf rechtzeitig vor Baubeginn über den bevorstehenden Bau informiert wird, so dass der Eigentümer sich hinsichtlich seiner spezifischen betrieblichen Organisation darauf vorbereiten kann.

Zu 9.4.6:

Der Vorhabenträger sagt im Hinblick auf die vom Vorhaben teilweise in Anspruch genommene Eigentumsfläche von Flst. Nr. 884 der Gemarkung Kluffern zu, sich hinsichtlich des Betriebs Nr. 6 um für Erdbeeranbau geeignete (nach Süden und Westen fallende, obstbau-

fähige, nahegelegene) Tauschflächen zu bemühen und - wenn möglich - ein Angebot zu unterbreiten.

Zu 9.5:

Der an dem neu anzulegenden Graben vorgesehene Gewässerrandstreifen wird, soweit er sich im Bereich eines Streifens von 10 m Breite entlang der Start- und Landebahn des Segelfluggeländes des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. befindet, laut Zusage des Vorhabenträgers so angelegt, dass dort nahezu die gleichen Voraussetzungen wie auf der Start- und Landebahn herrschen; dies gilt insbesondere für die Bodenfestigkeit und den Bewuchs (Höhe maximal 8 cm, Quergefälle des Streifens maximal 6%, keine Hindernisse).

Zu 9.6.5:

Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Teilrekultivierung des Wirtschaftswegs Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf erst erfolgt, sobald der neue Wirtschaftsweg nördlich der OUM auf den Flst. Nr. 2816 und 2818/1 der Gemarkung Markdorf gebaut ist und genutzt werden kann.

6. Entscheidungsvorbehalt

Um vorsorglich ein hinreichendes Instrumentarium zur Verfügung zu haben für den Eventualfall, dass das Monitoring ergibt, dass die vorgesehenen LBP-Maßnahmen wider Erwarten nicht ausreichen sollten, um eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Bachmuschel-Population im Lipbach zu vermeiden, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung nach § 74 Abs. 3 LVwVfG vor hinsichtlich der in Planunterlage 12.7 auf Seite 44 beschriebenen Maßnahmen eines Risikomanagements mit der Maßgabe, dass ggf. der Vorhabenträger zu den jeweiligen einzelnen Maßnahmen des Risikomanagements Unterlagen der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorzulegen hat.

7. Entscheidung über die Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen, Einsprüche und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Die Einwendungen Nr. 1960 und 1961 sind zudem präkludiert, d.h. diese Einwendungen wurden erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben und sind damit nach § 37 Abs. 9 StrG im Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen. Die beiden Einwendungen, die hinsichtlich der im Jahr 2013 erfolgten ergänzenden Anhörung am 06.09.2013 eingingen, wurden erst nach Ablauf der Frist erhoben und sind damit ebenfalls nach § 37 Abs. 9 StrG im Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Soweit die Einwendungen nicht in Abschnitt 9.4 der Begründung ausdrücklich bei den jeweiligen einzelnen Einwendern inhaltlich behandelt werden, erfolgt - aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs - die Befassung mit dem Inhalt der Einwendungen im thematischen Zusammenhang mit den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Themen in den vorherigen Abschnitten der Begründung. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen allgemeine Fragen zur Verkehrsprognose, zur Planrechtfertigung, zur Einstufung als Kreisstraße, zu Planungsalternativen, zur Betroffenheit mit Lärm und Schadstoffen, zu Eingriffen in Natur, Landschaft und Erholung, zum Artenschutz sowie zu den Auswirkungen auf die Landwirtschaft angesprochen worden sind.

8. Kostenentscheidung

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

Hinweis:

Soweit in diesem Beschluss Unterlagen nur als „Anlage xy“ angegeben sind, handelt es sich um die Anlagen zur Stellungnahme des Vorhabenträgers im Argumenten-Katalog.

B. Begründung

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde (§ 37 Abs. 8 StrG) den vorliegenden Plan zum Neubau der K 7743 Ortsumgehung Markdorf mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das vom Landkreis Bodenseekreis als Vorhabenträger geplante Vorhaben des Neubaus der K 7743 Ortsumgehung Markdorf verwirklicht werden kann.

1. Verfahren

Mit Schreiben vom 30.03.2009 beantragte das Landratsamt Bodenseekreis für den Landkreis Bodenseekreis als Vorhabenträger beim Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der K 7743 Ortsumgehung Markdorf (im Folgenden OUM) nach § 37 StrG.

Soweit es durch dieses Straßenbauvorhaben zu notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere im Bereich des Knotens Haslacher Hof an der B 33 und im Bereich des Wagner-Knotens an der L 207 sowie beim Wirtschaftswegenetz und beim Segelfluggelände des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e.V.) kommt, werden diese nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG mit diesem Planfeststellungsbeschluss mit festgestellt. Soweit mit der Herstellung der neuen Bahnüberführung im Bereich des Wagner-Knotens eine Bahnanlage von dem Vorhaben betroffen wird, beschränkt sich dies auf die erforderlichen Anpassungen an das jetzige Straßenbauvorhaben, so dass es sich bei den Anpassungen an den Bahnanlagen ebenfalls um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG handelt.

Mit Schreiben vom 04.05.2009 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten jeweils Gelegenheit, bis zum 17.07.2009 eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte zuvor am 30.04.2009 im Amtsblatt der Stadt Markdorf. Die Stadt Friedrichshafen hat durch Veröffentlichung jeweils am 29.04.2009 im Südkurier und in der Schwäbischen Zeitung die Planauslegung ortsüblich bekannt gemacht.

Die Planunterlagen lagen vom 04.05.2009 bis einschließlich 03.06.2009 im Rathaus von Markdorf sowie im Technischen Rathaus, Stadtbauamt, von Friedrichshafen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Markdorf vom 04.05.2009 benachrichtigt. Seitens der Stadt Friedrichshafen waren keine nicht ortsansässigen Betroffenen zu benachrichtigen.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 17.06.2009 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Es sind dabei annähernd 2.000 Einwendungen eingegangen.

Im Hinblick auf Änderungen der Verkehrsuntersuchung, des Luftschadstoffgutachtens und der Lärmuntersuchung im Zuge einer Aktualisierung dieser Unterlagen einschließlich der Untersuchung mittelbarer Lärmauswirkungen der OUM auf die Ortsdurchfahrten von Stetten, Ittendorf, Markdorf, Leimbach, Hepbach, Kluftern und Lipbach im Zuge der B 33, L 205, L 207 und L 328b erfolgte eine nochmalige Auslegung nach § 73 Abs. 8 LVwVfG.

Dabei wurden in der Gemeinde Stetten sowohl die ursprünglichen Planunterlagen als auch die geänderten Planunterlagen ausgelegt, da in der Gemeinde Stetten die Planunterlagen im Hinblick auf die mittelbaren Lärmauswirkungen erstmalig ausgelegt wurden. Die ortsübliche Bekanntmachung dieser Auslegung erfolgte zuvor am 22.06.2011 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Stetten. Die Planunterlagen lagen vom 27.06.2011 bis einschließlich 26.07.2011 im Rathaus von Stetten zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden aus. Seitens der Gemeinde Stetten waren keine nicht ortsansässigen Betroffenen zu benachrichtigen.

In der Stadt Markdorf und in der Stadt Friedrichshafen wurden die geänderten Planunterlagen (zur besseren Nachvollziehbarkeit und zur Information einschließlich der ursprünglichen Planunterlagen) ebenfalls in der Zeit vom 27.06.2011 bis einschließlich 26.07.2011 zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden im Rathaus von Markdorf und im Technischen Rathaus, Stadtbauamt, von Friedrichshafen ausgelegt. Die ortsübliche Bekanntmachung dieser Auslegung erfolgte zuvor am 24.06.2011 im Amtsblatt der Stadt Markdorf. Die Stadt Friedrichshafen hat durch Veröffentlichung jeweils am 25.06.2011 im Südkurier und in der Schwäbischen Zeitung diese Planauslegung ortsüblich bekannt gemacht. Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über diese öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Markdorf vom 22.06.2011 benachrichtigt. Seitens der Stadt Friedrichshafen waren keine nicht ortsansässigen Betroffenen zu benachrichtigen.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 09.08.2011 Einwendungen gegen diese Planänderungen, bezüglich Stetten auch gegen den ursprünglichen Plan zu erheben. Es sind dabei 262 Einwendungen eingegangen.

Im Hinblick auf weitere Planänderungen erfolgte eine weitere Anhörung der von diesen weiteren Planänderungen Betroffenen gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG.

Dazu wurden die Naturschutzverbände mit Schreiben vom 20.10.2011 bezogen auf die Aktualisierung der Bestandserfassung zur Bachmuschel im Lipbach/Espengraben nochmals angehört. Ferner wurden mit Schreiben vom 19.10.2011 die Eigentümer und Pächter von Grundstücken, die von den weiteren Planänderungen betroffen werden, nochmals angehört. In beiden Fällen konnten Einwendungen innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung des Schreibens erhoben werden. Die Naturschutzverbände wurden zusätzlich mit Schreiben vom 27.10.2011 zu einer zusätzlichen Kompensationsmaßnahme im Umfeld des Leimba-

cher-Hepbacher Rieds mit Gelegenheit, bis zum 14.11.2011 Einwendungen zu erheben, angehört.

Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 06.12.2011 bis 08.12.2011 in der Stadthalle Markdorf mit Einwendern, Verbänden und Trägern öffentlicher Belange erörtert.

Dieser Erörterungstermin war zuvor durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Markdorf vom 18.11.2011 ortsüblich bekannt gemacht worden. Die Stadt Friedrichshafen hat durch Veröffentlichung jeweils am 19.11.2011 im Südkurier und in der Schwäbischen Zeitung den Erörterungstermin ortsüblich bekannt gemacht. Die Gemeinde Stetten hat den Erörterungstermin im Mitteilungsblatt der Gemeinde Stetten am 17.11.2011 ortsüblich bekannt gemacht. Ferner wurde der Erörterungstermin im Staatsanzeiger als amtlichem Veröffentlichungsblatt des Regierungspräsidiums Tübingen am 18.11.2011 öffentlich bekannt gemacht. Da außer der Benachrichtigung der Behörden und des Vorhabenträgers wegen der Vielzahl der Einwender mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären, konnten die Benachrichtigungen über den Erörterungstermin nach § 73 Abs. 6 Satz 4 und 5 LVwVfG durch die öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Mit der Bekanntmachung im Südkurier und in der Schwäbischen Zeitung wurde der Erörterungstermin auch in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Mit Schreiben bzw. E-Mail vom 11.11.2011 bzw. vom 14.11.2011 wurden die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzverbände über den Erörterungstermin informiert bzw. eingeladen.

Zum Verlauf des Erörterungstermins wird auf die Niederschrift Bezug genommen.

Im Hinblick auf weitere Planänderungen erfolgte eine nochmalige weitere Anhörung der von diesen Planänderungen Betroffenen gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG.

Dazu wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange sowie die Naturschutzverbände mit Schreiben vom 23.07.2013 bezogen auf Änderungen beim LBP-Maßnahmenkonzept nochmals angehört. Ferner wurden mit Schreiben vom 05.08.2013 die Eigentümer und Pächter von Grundstücken, die von den weiteren Planänderungen hinsichtlich der Ergänzung bzw. Änderung des Wirtschaftswegenetzes südlich des Stüblehofs betroffen werden, nochmals angehört. In beiden Fällen konnten Einwendungen innerhalb von vier Wochen nach Zustellung des Schreibens erhoben werden. Die Frist von vier statt nur zwei Wochen (wie in § 73 Abs. 8 Satz 2 LVwVfG vorgesehen) wurde im Hinblick auf die Ferienzeit gewählt. Es gingen hierbei drei Einwendungen von vier Einwendern ein, denen das Schreiben jeweils am 07.08.2013 zugestellt wurde; mithin lief die einwendungsfrist bei diesen beiden Einwendern nach vier Wochen am 04.09.2013 ab, so dass die beiden jeweils am 06.09.2013 beim Regierungspräsidium Tübingen eingegangenen Einwendungen verspätet nach Fristablauf erhoben wurden und daher nach § 37 Abs. 9 StrG präkludiert sind. Die dritte Einwendung hat sich erledigt.

In einer Einwendung wird kritisiert, dass im Erläuterungsbericht bei zahlreichen Belangen angegeben werde, dass noch weiterer Klärungs- oder Abstimmungsbedarf mit Fachbehörden bestehe. Damit gebe es keine Möglichkeit, gegen das Abstimmungsergebnis Einwendungen zu erheben. Hierzu ist anzumerken, dass es ausreicht, wenn die Planunterlagen dem Erfordernis genügen, die Anstoßfunktion zu erfüllen. Dafür reicht es aus, wenn sich aus den Planunterlagen die Auswirkungen des Vorhabens für mögliche Betroffene ausreichend ableiten lassen. Dies ist vorliegend nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den vielfältigen Angaben im Erläuterungsbericht und in allen anderen Planunterlagen (insbesondere die Lagepläne, die Grunderwerbspläne, das Grunderwerbsverzeichnis sowie die Lärmuntersuchung und die Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung) der Fall. Die Planunterlagen einschließlich der Angaben im Erläuterungsbericht informieren so umfassend über die Art und das Ausmaß vorhabenbedingter Betroffenheiten, dass jeder Betroffene sich darüber schlüssig werden konnte, ob seine Belange durch das Vorhaben berührt werden und ob er Einwendungen erheben will oder nicht. Damit ist die Anstoßfunktion der Auslegung einschließlich der Planänderungen hier im gebotenen Maß erfüllt worden (s. hierzu auch Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl., § 73 Rn 45f). Einzelergebnisse zu Klärungs- und Abstimmungsbedarf zu einzelnen Fragen brauchen hingegen nicht zusätzlich gesondert ausgelegt zu werden, da es im Planfeststellungsverfahren ausreicht, wenn mit den ausgelegten Planunterlagen der Anstoßfunktion genügt wird, was vorliegend der Fall ist. Im Übrigen ist festzuhalten, dass gerade auch das Planfeststellungsverfahren dazu dient, die Klärung von einzelnen Fachfragen herbeizuführen; mithin liegt es in der Natur der Sache, dass in den ausgelegten Planunterlagen nicht alle Einzelaspekte ausführlich und abschließend behandelt werden müssen.

In einer anderen Einwendung wird bemängelt, dass in der amtlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Markdorf vom 24.06.2011 nicht explizit darauf hingewiesen worden sei, ob ein Verfahren nach § 73 Abs. 8 LVwVfG oder ein neues Planfeststellungsverfahren nach § 73 Abs. 2 LVwVfG durchgeführt werde. Hierzu ist festzuhalten, dass es im Bekanntmachungstext ausdrücklich heißt: „Nur die Planänderungen sind Gegenstand der erneuten Anhörung.“ Damit ist klar, dass es sich um eine Auslegung im Rahmen von § 73 Abs. 8 LVwVfG handelt.

Weiter wird in dieser Einwendung bemängelt, dass diese Bekanntmachung vom 24.06.2011 nicht geeignet gewesen sei, die Anstoßfunktion zu erfüllen. Aus der Bekanntmachung sei nicht erkennbar, welche Konsequenzen sich aus der Überarbeitung der Planunterlagen für Privatbetroffene ergeben würden. Der Bekanntmachung sei nicht zu entnehmen, inwiefern das Vorhaben „geändert“ worden sei. Hier ist darauf hinzuweisen, dass in der Bekanntmachung explizit angegeben ist, dass die Verkehrsuntersuchung, die Lärmuntersuchung und das Luftschadstoffgutachten geändert wurden. Im Bekanntmachungstext wurde angegeben, welche einzelnen Punkte in die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung infolge von Änderungen der Randbedingungen seit 2008 eingeflossen sind. Da die Verkehrsuntersuchung wesentliche Grundlage für die Lärmuntersuchung und das Luftschadstoffgutachten ist, wurden diese beiden Untersuchungen ebenfalls aktualisiert. Bei diesen drei Untersuchungen handelt es sich um wichtige Grundlagen für die Planung, deren aktualisierte Fassungen zur

Einsicht für jeden ausgelegt wurden, um im Sinne einer auf Transparenz hin orientierten Bürgerbeteiligung eine optimale Information der Bürger vor Ort zu gewährleisten. Zudem wurde in der Bekanntmachung im Zusammenhang mit der Lärmuntersuchung explizit darauf hingewiesen, dass auch die mittelbaren Lärmauswirkungen des Neubaus der Ortsumgebung Markdorf auf die Ortsdurchfahrten von Stetten, Ittendorf, Markdorf, Leimbach, Hepbach, Kluffern und Lipbach im Zuge der B 33, L 205, L 207 und L 328b untersucht wurden. In Verbindung mit den zusätzlich mit ausgelegten Planunterlagen konnte sich jeder Bürger umfassend über den aktuellen Planungsstand und seine jeweilige Betroffenheit (insbesondere beim Lärm) informieren. Damit wurde die Anstoßfunktion aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt, zumal in der aktualisierten Lärmuntersuchung detailliert gebäudebezogenen Lärmwerte und das Erfordernis für passiven Lärmschutz dargestellt werden. Vor diesem Hintergrund wird der Forderung nach einer erneuten Auslegung mit geänderter Bekanntmachung nicht entsprochen.

Weiter wird in dieser Einwendung vorgetragen, dass die Erläuterungen zu den aktualisierten Gutachten vom 06.06.2011 keine Darstellung zu Änderungen des Vorhabens enthielten und nur auf mittelbare Lärmauswirkungen hingewiesen würde. Dies ist jedoch nicht zutreffend, da in den Erläuterungen unter „2. Betroffenheiten“ und unter „3.2 Lärm“ ausdrücklich mit örtlichem Bezug auf das Erfordernis für gegenüber der vorherigen Planung zusätzlichen passiven Lärmschutz eingegangen wird.

Soweit in dieser Einwendung bemängelt wird, dass bei der in den Erläuterungen verwendeten Bezeichnung „Prognose-Nullfall mit K 7743 neu / OU Markdorf“ nicht nachvollziehbar sei, welcher Planungsfall damit gemeint sei, ist anzumerken, dass an verschiedenen Stellen in diesen Erläuterungen im Zusammenhang mit dieser Bezeichnung angegeben wird, dass es sich dabei um den Planungsfall mit der Ortsumgebung Markdorf als alleinige Maßnahme handelt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Erläuterungen bei aufmerksamer Lektüre in diesem Sinne hinreichend nachvollziehbar.

Soweit von Einwanderseite moniert wird, dass in den Planunterlagen unzutreffend angegeben sei, dass die Planung zur OUM von allen Mitgliedern eines projektbegleitenden Arbeitskreises mitgetragen werde, obwohl nicht alle Teilnehmer dieses Arbeitskreises die Planung zur OUM mitgetragen hätten, ist anzumerken, dass es zutrifft, dass nicht alle Teilnehmer dieses Arbeitskreises die Planung zur OUM mitgetragen haben. Insoweit ist die Darstellung auf Seite 30 in Planunterlage 1 falsch. Allerdings wird auf Seite 65 in Planunterlage 1 angegeben, dass die Planung in Sitzungen dieses Arbeitskreises entwickelt worden sei. Diese Formulierung lässt offen, ob die Planung zur OUM von allen Teilnehmern mitgetragen wurde oder nicht. Im Übrigen ist es für die Entscheidung über das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben der OUM im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens unerheblich, ob alle Teilnehmer des projektbegleitenden Arbeitskreises die Planung zur OUM mitgetragen haben oder nicht. Der Vorhabenträger ist auch nicht verpflichtet gewesen, diesen Arbeitskreis so lange zu betreiben, bis alle Teilnehmer einer bestimmten Planung zustimmen.

Petition

Im Februar 2012 wurde die Petition 15/1015 beim Landtag von Baden-Württemberg eingereicht. Diese Petition hatte insbesondere auch die Ortsumfahrung Markdorf zum Gegenstand. Der Landtag hat am 07.11.2013 entsprechend der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses entschieden, dass dieser Petition nicht abgeholfen werden kann. In den Ausführungen zu dieser Petition in der Landtags-Drucksache 15/4184 unter Nummer 8 wurde auf verschiedene Aspekte hingewiesen, die Bezüge zum laufenden Planfeststellungsverfahren aufweisen. Dazu ist Folgendes anzumerken:

Die Verkehrszahlen aus den Prognosen der Verkehrsuntersuchungen wurden auch im Lichte der Ergebnisse von Verkehrszählungen wie dem Verkehrsmonitoring auf ihre Plausibilität überprüft. Ebenso wurden unter Zugrundelegung verschiedener Planfälle die Auswirkungen der Ortsumfahrung Markdorf auf andere Straßenabschnitte einschließlich der Ortsdurchfahrten von Lipbach, Kluftern und Efrizweiler unter besonderer Berücksichtigung mittelbarer Lärmauswirkungen untersucht. Dadurch, dass die verschiedenen untersuchten Planfälle unterschiedliche Umsetzungsstadien des Planungsfalls 7.5 widerspiegeln, ist gerade sichergestellt, dass die eventuellen Auswirkungen des Umsetzungszeitpunkts der Ortsumfahrung Markdorf in diesem Beschluss berücksichtigt werden. Da dieser Planfeststellungsbeschluss nach § 38 Abs. 2 StrG eine Geltungsdauer von acht Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit mit der Möglichkeit einer Verlängerung um weitere fünf Jahre hat, ist davon auszugehen, dass der Realisierungszeitpunkt für dieses Vorhaben innerhalb des Geltungszeitraums dieses Planfeststellungsbeschlusses liegen wird.

Sowohl die Beschlussfassung zu diesem Petitionsverfahren als auch die Ausführungen in der LT-Drucksache 15/4184 zu dieser Petition geben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Anlass zu weiteren Prüfungen. Vielmehr wurde den angesprochenen Aspekten bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren eingehend nachgegangen.

2. Planungsgegenstand

Das vom Landratsamt Bodenseekreis zur Planfeststellung beantragte Vorhaben umfasst den Neubau der Kreisstraße K 7743, die südlich der Stadt Markdorf als Ortsumgehung von Markdorf (OUM) in relativ direkter Linie in Ost-West-Richtung verläuft. Die neue Umgehungsstraße wird im Westen in Höhe des Haslacher Hofes an die B 33 und im Osten in Höhe der Fa. Wagner an die L 207 angebunden. Die Länge der durchgehenden Straße beträgt 2,938 km, die der Anschlüsse 1,145 km. Soweit die OUM nicht in Einschnitten verläuft, erfolgt überwiegend zu beiden Seiten eine Verwallung, wobei die begleitenden Wälle eine Wallhöhe von 2,5 m über der Gradierte und eine Kronenbreite von 1,0 m aufweisen (mit Ausnahme des Walles vor der Einmündung der OUM in die L 207 auf der südlichen Seite, der eine Höhe von 2,75 m mit einer Neigung von 1:10 statt 1:1,5 aufweist).

Regelquerschnitt

Für diese neue Straße ist als Regelquerschnitt nach der RAS-Q 1996 der RQ 10,5 gewählt worden. Zwar könnte im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen auch der RQ 15,5 in Betracht kommen, allerdings ist ein Verkehrsaufkommen auf der OUM von mehr als 20.000 Kfz/24h nur in Planungsfällen zu erwarten, die Zwischenzustände darstellen. Mit Fertigstellung des Planungsfalles 7.5 ist ein Verkehrsaufkommen von deutlich unter 20.000 Kfz/24h auf der OUM zu erwarten, so dass der RQ 10,5, der bei Verkehrsaufkommen von bis zu 20.000 Kfz/24h verwendet werden kann, für die OUM angemessen ist. Dies gilt erst recht im Hinblick auf die in stärkerem Maße als realistisch anzusehenden Planungsfälle PNF mit OUM mit 11.900 Kfz/24h und PNF mit OUM und OUB mit 16.400 Kfz/24h. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist vor diesem Hintergrund ein hinsichtlich des prognostizierten Verkehrsaufkommens vertretbarer Querschnitt für die OUM gewählt worden. Wegen des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens von mehr als 900 Fz/24h auf der OUM werden die Seitenstreifen (in Übereinstimmung mit Nr. 3.1.3 i. V. m. Nr. 2.4.1.2 der RAS-Q 1996) jeweils mit einer Breite von 0,5 m statt 0,25 m ausgeführt. Beim RQ 10,5 werden die Bankette an sich jeweils mit einer Breite von 1,5 m ausgeführt, jedoch kann nach Nr. 2.4.4 der RAS-Q 1996 im Bereich von Einschnitten oder von Lärmschutzwällen an der Straße die Breite der Bankette auf jeweils 1,0 m reduziert werden; da die OUM in Einschnitten oder innerhalb von Wällen verläuft, ist die vorgesehene Reduktion der Bankette auf jeweils 1,0 m möglich. Damit beträgt die Gesamtbreite der Fahrstreifen, Seitenstreifen und Bankette bei der OUM 10,00 m. Dass im Erläuterungsbericht in Abschnitt 4.2.1 irrtümlich „RQ 11“ angegeben wird, ist ein Redaktionsversehen.

Soweit in einer Einwendung angeführt wird, dass die Fahrbahn der B 33 7,5 m breit sei und dies belege, dass auch für die OUM eine Breite von 7,5 m (mit weniger Flächenverbrauch, geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft und geringeren Kosten) ausreiche, ist ergänzend anzumerken, dass der gewählte RQ 10,5 nach der RAS-Q 1996 an sich eine befestigte Breite von 7,5 m aufweist und die befestigte Breite von 8,0 m hier aus den wegen des zu erwartenden erhöhten Schwerverkehrsaufkommens um jeweils 0,25 m breiteren Seitenstreifen resultiert. Dies erfolgt wie ausgeführt in Übereinstimmung mit der RAS-Q 1996. Dass im Übrigen die vorhandene Breite der B 33 möglicherweise nicht mehr jetzigen Richtlinien, die beim Neubau von Straßen angewandt werden, entspricht, ist für dieses Planfeststellungsverfahren unerheblich. Im Hinblick auf eine weitere Einwendung ist zu ergänzen, dass der gewählte Querschnitt nichts mit der Widmung oder einer eventuellen späteren Umwidmung der Straße zu tun hat.

Knoten Haslacher Hof

Der Knoten Haslacher Hof an der B 33 ist als teilplanfreie Kreuzung von 2 zweistreifigen Straßen mit zwei Rampen zwischen der B 33 und der OUM und einer neuen Überführung der B 33 über die OUM (Bauwerk BW 1) geplant. Der Knoten wird bei beiden Rampen so gestaltet, dass ein Linksabbiegen nicht möglich ist, sondern jeweils nur Geradeausfahrten oder Rechtsabbiegen. Die Rampe 1 liegt südlich der OUM und nimmt insbesondere den

Verkehr aus Richtung Meersburg in Richtung Markdorf auf, wohingegen die nördlich der OUM gelegene Rampe 2 insbesondere den Verkehr aus Richtung Markdorf in Richtung Meersburg aufnimmt. Die OUM erhält einen Beschleunigungsstreifen für den von der B 33 aus Richtung Meersburg kommenden, über die Rampe 1 zur K 7743 geführten Verkehr; für diesen Verkehr ist vor der Rampe 1 ein Verzögerungsstreifen entlang der B 33 vorgesehen. Die Gebäude des Haslacher Hofes sind vorhabenunabhängig bereits beseitigt.

Wagner Knoten

Der Wagner-Knoten an der L 207 ist als höhengleiche Einmündung von 2 an sich zweistreifigen Straßen geplant. An diesem Knoten ist eine Lichtsignalregelung vorgesehen. Am östlichen Rand der in Richtung Osten verschobenen L 207 ist eine Gabionenwand vorgesehen. Im Einmündungsbereich erhalten die Fahrbahnen der L 207 und der OUM im Zulaufbereich 2 Fahrspuren, um das Abbiegen bzw. das Einbiegen zu erleichtern (ausgenommen auf der L 207 von der Einmündung in Richtung Stadtmitte von Markdorf, wo nur eine Fahrspur vorgesehen ist). Die OUM kreuzt unmittelbar vor der Einmündung in die L 207 die dort verlaufende Bahnlinie, die eine neue Überführung über die OUM (BW 8) erhält.

Radweg, Segelflugplatz, Wirtschaftswege

Der am westlichen Fahrbahnrand der L 207 zwischen Markdorf und Lipbach vorhandene Radweg wird durch die OUM unterbrochen. Der Radweg wird daher im Zuge der Wirtschaftswegüberführung (BW 7) mit einer Brücke über die OUM geführt und anschließend in einer Unterführung unter der Bahnlinie (BW 9) an den bestehenden Radweg an der L 207 angeschlossen.

Bei Bau-km 7+185 wird die OUM mit einer Brücke über den dortigen Lipbach (BW 6) geführt. Die im Bereich der Querung des Lipbachs vorhandene Start- und Landebahn für Segelflugbetrieb wird von der OUM tangiert und deshalb vor Ort im erforderlichen Maß verlegt.

Die durch die OUM unterbrochenen Wirtschaftswege führen zum einen zu einer Neuanlage einer Reihe von Wirtschaftsweegen, die auf weiten Strecken nördlich und südlich unmittelbar parallel der Trasse der OUM verlaufen. Die neuen Wirtschaftswege werden mit einer Breite von 3,0 m je nach Bedeutung bituminös oder mit Schotter befestigt. Die Länge der durch den Bau der OUM veränderten, ergänzten bzw. neu angelegten Wirtschaftswege beläuft sich auf ca. 5,590 km. Zum anderen sind 3 Überführungen zur Querung der Trasse der OUM geplant. Es handelt sich dabei einmal um das vorgenannte BW 9 unmittelbar an der Überführung der Bahnlinie über die OUM. Zum anderen ist mit BW 2 eine weitere Überführung eines Wirtschaftsweeges über die OUM in unmittelbarer Nähe zum Knoten Haslacher Hof vorgesehen. Zudem wird mit einer Überführung (BW 3) der Gemeindeverbindungswege zwischen Bürgberg und Stüblehof über die OUM hinweggeführt. Diese Überführungen erhalten eine lichte Breite von 4,0 m.

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt nach der Planung in 4 Abschnitten. Soweit Mulden geplant sind, werden diese als Sickermulden mit Erdschwellen ausgebildet. Unter den Mulden wird ein Teilsickerrohr angeordnet, durch das das durch die Passage der belebten Bodenzone der Mulde vorgereinigte Straßenwasser an geeigneten Stellen in vorhandene Gräben geleitet wird. An geeigneten Stellen werden an den Erdschwellen Muldeneinlaufschächte als Überläufe angeordnet, die in eine unabhängig geführte, geschlossene Rohrleitung (Überlaufleitung) einmünden. Das Wasser aus dieser Überlaufleitung wird stromabwärts des vorhandenen Regenüberlaufbeckens in den Lipbach bzw. über den Zollbach in den Lipbach eingeleitet.

Im Einzugsgebiet A von Bau-km 4+350 bis 5+075 einschließlich der Rampen 1 und 2 des Knotens Haslacher Hof wird das anfallende Straßenwasser über Mulden gesammelt. Im Bereich der Ohren der Rampen werden die Mulden als Versickerungsflächen ausgebildet. Wasser aus den Überläufen der Mulden wird über eine Längsleitung ab etwa dem BW 2 Richtung Süden in ein vorhandenes Grabensystem im Wald und von dort über den Zollbach in den Lipbach geführt.

Im Einzugsgebiet B von Bau-km 5+075 bis 7+150 sind beidseits der Trasse Mulden vorgesehen. Die Überlaufleitung wird bei Bau-km 7+010 unter der dortigen Auffüllfläche stromabwärts des vorhandenen Regenüberlaufbeckens zum Lipbach geführt.

Im Einzugsbereich C von Bau-km 7+150 bis 7+480 wird das anfallende Straßenwasser über Mulden gesammelt und nach einer Planänderung bei Bau-km 7+260 beim Regenüberlaufbecken in den Lipbach eingeleitet.

Im Einzugsbereich D betreffend die L 207 von Bau-km 0+000 bis 0+395 wird das anfallende Straßenwasser über Mulden und Einlaufschächte gesammelt und über eine Längsleitung stromabwärts des vorhandenen Regenüberlaufbeckens dem Lipbach zugeleitet.

Hinsichtlich der vorhandenen, die Trasse der OUM kreuzenden Entwässerungsgräben wird die Systematik der Gräben beibehalten bzw. durch die Neuanlage von Gräben das Grabensystem ergänzt.

Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen

Für den naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleich sind verschiedene Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Schwerpunktmäßig geht es dabei um die naturschutzfachliche Optimierung des Lipbaches/Espengrabens sowie der Minkhofer Halde, die Anlage bzw. Optimierung von Pufferflächen für das Naturschutzgebiet Markdorfer Eisweiher sowie die Förderung der Vernetzungsbeziehungen zum Waldgebiet Gehau und zum Brunachtal, die naturschutzfachliche Optimierung von Flächen im Umfeld des Naturschutzgebiets Hepbacher-Leimbacher Ried und die Sicherung vorhandener Populationen der Bachmuschel. Diese Maßnahmen dienen teilweise auch Belangen des Artenschutzes.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Planunterlagen Bezug genommen.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

3.1 Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung

Für das Vorhaben ergibt sich aus §§ 1 und 2 Abs. 1 Nr. 3 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) i. V. m. § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Eine solche Vorprüfung ist nach Nummer 2.4.2 der Anlage 1 des LUVPG für den Bau einer Kreisstraße, die eine durchgehende Länge von 1 km bis weniger als 10 km aufweist, vorgeschrieben. Diese Voraussetzung ist bei der OUM, deren durchgehende Baustrecke sich auf 2,938 km beläuft, gegeben.

Da bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erkennbar wurde, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des LUVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern mit sich bringen kann, wurde ohne weitere Vorprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die Planunterlagen beinhalten in Planunterlage 1a eine Allgemeinverständliche Zusammenfassung i. S. v. § 6 Abs. 3 und 4 UVPG. Die Planunterlagen umfassen insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich einer artenschutzfachlichen Beurteilung, die Lärmuntersuchung und das Luftschadstoffgutachten; die beiden letzteren wurden ebenso wie das Verkehrsgutachten aktualisiert. Zudem liegt eine Umweltverträglichkeitsstudie vor. Damit liegen der Planfeststellungsbehörde die notwendigen entscheidungserheblichen Unterlagen i. S. v. § 6 UVPG vor, die auch den sonstigen Anforderungen nach § 6 UVPG entsprechen. Diese Unterlagen wurden ausgelegt, und der betroffenen Öffentlichkeit wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben, wobei das Beteiligungsverfahren den Anforderungen nach § 9 Abs. 1 Satz 3 und 4 UVPG entsprach (Einzelheiten hierzu s. o. in Abschnitt 1). Die Anforderungen nach § 9 Abs. 1a und 1b UVPG wurden beachtet.

3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen der anerkannten Naturschutzverbände und der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit können die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen gemäß § 11 UVPG wie folgt zusammengefasst dargestellt werden:

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

Flächeninanspruchnahme

Zunächst sind die Flächeninanspruchnahme und die damit verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden anzuführen. Der Flächenbedarf für die Fahrbahn der OUM, die Anschlüsse und die bituminös befestigten Wege beträgt ca. 6,5 ha. Davon entfallen ca. 0,81 ha auf Flächen, bei denen eine Mitbenutzung vorhandener Verkehrsflächen erfolgt, so dass ca. 5,69 ha Fläche neu versiegelt wird. Zur Anlage von unversiegelten, begrünten Straßenebenflächen (Mulden, Böschungen, Flächen in den Anschlüssen) wird eine Fläche von ca. 11,96 ha (einschließlich ca. 0,25 ha mitbenutzter Straßenebenflächen) beansprucht. Für die Kompensationsmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan werden ca. 13,97 ha Fläche benötigt. Auf den neu versiegelten Flächen einschließlich der Bankette kommt es zu einem völligen Verlust der Bodenfunktionen. Auf den Straßenebenflächen kommt es zu einer Überprägung der bisherigen Bodenverhältnisse und Minderung der Bodenfunktionen. Zudem kommt es zu temporären Bodenfunktionsminderungen auf einer Fläche von ca. 4,5 ha im Bereich der Arbeitsstreifen durch baubedingte Bodenumlagerungen und durch den Baubetrieb.

Massenbilanz

Nach der Massenbilanz wird der Bodenabtrag fast vollständig im Rahmen des Vorhabens als Bodenauftrag wiederverwendet, beim Oberboden wird mehr als 70% des abzutragenden Materials im Rahmen des Vorhabens wieder aufgetragen.

Lärmbelastung

Nach der Verkehrsuntersuchung ist im ungünstigsten Fall - dem Planfall 1.2LV - auf der OUM mit 22.900 Kfz/24h zu rechnen. Dem steht eine Entlastung auf der Ortsdurchfahrt der B 33 in Markdorf durch eine Abnahme des Verkehrs in der Größenordnung von ca. 40-55% (ca. 12.000 bis über 15.000 Kfz/24h innerorts von Markdorf von der L 205 bis zur L 207) je nach Abschnitt gegenüber.

Auch im ungünstigsten Planfall 1.2LV wird durch die OUM auf Grund ihres Verlaufs außerhalb von Bebauung kein Lärmschutz erforderlich, die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV werden bei der OUM überall eingehalten, teilweise sogar deutlich unterschritten. Durch die OUM wird es nach der Verkehrsuntersuchung zu Veränderungen des Verkehrsaufkommens für verschiedene Ortsdurchfahrten im Zuge der B 33, der L 205, der L 207 und der L 328b kommen. Da es dabei auch zu Erhöhungen des Verkehrsaufkommens kommen wird, wurden in der Lärmuntersuchung zusätzlich die sich aus solchen Verkehrsverlagerungen ergebenden Lärmzunahmen (mittelbare Lärmauswirkungen) untersucht. Danach kommt es bei etlichen Gebäuden in Stetten, Ittendorf, Kluffern und Lipbach zu Lärmwerten, bei denen über einen Anspruch auf passiven Lärmschutz zu entscheiden ist, da insoweit infolge

der von der OUM verursachten Verkehrsverlagerungen die Werte von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts überschritten oder weiter erhöht werden, wobei anzumerken ist, dass die Erhöhungen vielfach im Bereich von unter 1,0 dB(A) liegen. Die Lärmentlastung entlang der Ortsdurchfahrt Markdorf beläuft sich im Planfall PNF mit OUM auf 2,8 bis 4,2 dB(A) tags und nachts, wodurch die dortigen hohen Lärmwerte nach dem Prognose-Nullfall (PNF) von 69 bis 79 dB(A) tags und von 62 bis 71 dB(A) nachts deutlich spürbar reduziert werden können.

Luftschadstoffe

Im Nahbereich der Trasse der OUM wird es zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen kommen; allerdings werden im Bereich der Trasse der OUM die prognostizierten Konzentrationswerte die jeweiligen Grenzwerte bei den verschiedenen Luftschadstoffen deutlich unterschreiten.

Im PNF kommt es entlang der Ortsdurchfahrt von Markdorf bezogen auf das Prognosejahr 2015 zu Überschreitungen des Grenzwerts bei NO₂-Immissionen im Jahresmittel sowie bei der Anzahl der Überschreitungen des PM₁₀-Tagesmittelwerts; bezogen auf das Prognosejahr 2025 wird hier im PNF zwar der NO₂-Jahresmittelwert knapp eingehalten (durch Verbesserungen bei der Fahrzeugflotte), jedoch erhöht sich die Anzahl der Überschreitungen des PM₁₀-Tagesmittelwerts weiter. Bei allen anderen untersuchten Untersuchungspunkten einschließlich Kluffern, Lipbach, Ittendorf und Stetten ergeben sich weder für das Prognosejahr 2015 noch für das Prognosejahr 2025 Überschreitungen der Grenzwerte, wobei anzumerken ist, dass der NO₂-Jahresmittelgrenzwert in Kluffern fast erreicht wird.

Mit der OUM kommt es sowohl für das Prognosejahr 2015 als auch für das Prognosejahr 2025 entlang der Ortsdurchfahrt von Markdorf in keinem der untersuchten Planfälle mehr zu Überschreitungen der Grenzwerte. Die Grenzwerte werden stattdessen teilweise erheblich unterschritten. An den anderen untersuchten Untersuchungspunkten werden die Grenzwerte ebenfalls in beiden Prognosejahren eingehalten, wobei anzumerken ist, dass es an einzelnen Untersuchungspunkten je nach Planfall zu geringfügigen Erhöhungen oder Reduzierungen kommen kann, im Wesentlichen sich jedoch an den anderen Untersuchungspunkten nichts ändert.

Oberflächengewässer, Grundwasser

Weiter kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch die Verlegung eines Abschnitts des Lipbachs auf ca. 170 m Länge sowie die abschnittsweise Verlegung und Verdolung von verschiedenen Gräben insbesondere im Bereich des Segelfluggeländes. Diese baulichen Eingriffe führen insbesondere zu Beeinträchtigungen des Lebensraums für wertgebende Fließgewässerarten (insbesondere die Bachmuschel) und des regional- und standorttypischen Bewuchses bei den betroffenen Gewässerabschnitten.

Durch das Vermeiden von tieferen Einschnitten bei der Trasse der OUM wird eine Beeinträchtigung von Grundwasser vermieden.

Kaltluft

Durch die Trasse der OUM wird es zu keinen relevanten Kaltluftstagnationen in der Lipbacher Senke kommen, da der Abfluss der Kaltluft bei Lipbach in Richtung Bodensee trotz der Querung des dortigen Kaltluftstroms durch die Trasse der OUM auf Grund der Mächtigkeit des Kaltluftstroms nicht wesentlich beeinträchtigt werden wird. Insoweit sind keine kleinklimatischen Auswirkungen zu erwarten.

Tiere und Pflanzen

Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen sind vor allem folgende Beeinträchtigungen zu verzeichnen:

Die OUM verläuft am südlichen Rand eines Biotopbereichs einer Grünlandsenke südwestlich des Stüblehofs und führt zu einem Lebensraumverlust von ca. 1,0 ha für die wertgebenden Arten, wovon neben dem Grasfrosch auch die Vogelarten Dorngrasmücke und Teichrohrsänger betroffen sind.

Die Trasse der OUM verläuft in unmittelbarer Nähe am Südrand des Feuchtgebietskomplexes „Minkhofer Halde“, die als Biotop besonders geschützt ist. Die Minkhofer Halde ist auf Grund des Vorkommens von wertgebenden Vogelarten (Teichrohrsänger, Rohrammer, Dorngrasmücke) überwiegend von lokaler Bedeutung, im Hinblick auf eine in einem Teilbereich zu findende Pfeifengras-Streuwiese ist sie als überregional bedeutsam einzuordnen. Zwar wird die Minkhofer Halde nicht unmittelbar von der Trasse der OUM beansprucht, jedoch kommt es durch den Baubetrieb und durch den späteren Verkehrslärm zu Störungen.

Im Zuge der Verlegung eines Abschnitts des Lipbachs kommt es zu erheblichen Eingriffen in das dortige Vorkommen der streng geschützten Bachmuschel. Der von der Verlegung betroffene Bachabschnitt ist artenschutzfachlich hinsichtlich der Bachmuschel von überregionaler Bedeutung.

Der Gehölzbestand des Lipbachs, in den im Zuge von dessen Querung durch die OUM eingegriffen wird, gehört zum Jagdgebiet von streng geschützten Fledermausarten. Die Unterbrechung dieses Gehölzbestands durch die OUM bewirkt Barriereeffekte für strukturgebundene Arten. Durch die OUM kann es auch zu verkehrsbedingten Verlusten von Individuen kommen.

Im Bereich der Querung der Bahnlinie durch die OUM sind Lebensräume der Zauneidechse betroffen.

Die Verlegung und Verdolung von Gräben führt zu Eingriffen in regional- und standorttypischen Bewuchs (aus verschiedenen Röhrichtformationen und Hochstaudenfluren), die floristisch lokal bedeutsam und die teilweise besonders geschützte Biotope sind.

Natura 2000

NATURA 2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht betroffen und nicht erheblich beeinträchtigt.

Landschaft und Erholung

Das Landschaftsbild wird durch den Verlust bestehender Landschaftselemente wie Gehölzbestände oder Einzelbäume einerseits und durch die Veränderung und technische Überprägung andererseits erheblich beeinträchtigt.

Die Erholung in der Landschaft wird insbesondere durch den von der OUM ausgehenden Lärm beeinträchtigt. Hinzukommt ein erschwerter Zugang zu den Landschaftsteilen im Bereich der OUM. Dies gilt vor allem für den Bereich nördlich von Lipbach.

Vermeidung und Minimierung

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

- die Führung der Trasse der OUM außerhalb der Minkhofer Halde und die Sicherung des Wasserzutritts zum Feuchtgebiet von Süden unter der Trasse der OUM durch;
- die Absenkung der Straßengradiente und die Anlage von seitlichen Wällen außerhalb von Einschnittsbereichen zum Schutz landwirtschaftlich genutzter Flächen vor Schadstoffeinträgen, zur Abschirmung hochwertiger Biotopbereiche (gerade der Minkhofer Halde), zur Einbindung der Straße in die Landschaft sowie zur Verringerung der Lärmbänder entlang der Trasse der OUM und damit zur Verringerung der Beeinträchtigung der Erholung im dortigen Bereich;
- der Schutz des Vorkommens der Bachmuschel im Lipbach, der von der Verlegung eines Abschnitts des Lipbachs betroffen ist, durch die Umsiedlung der von dieser Verlegung betroffenen Individuen in oberhalb gelegene Bachabschnitte, durch die naturnahe Gestaltung des neu angelegten Bachabschnitts sowie durch eine Fachbauleitung und ein Monitoring;
- die Querung des Lipbachs erfolgt zudem zum Schutz der Bachmuschelbestände im Lipbach soweit wie möglich stromabwärts, so dass sich möglichst viele Individuen oberhalb und damit außerhalb des Eingriffs in den Bestand der Bachmuschel im Lipbach befinden;
- die Entwässerung der OUM erfolgt zum Schutz der Bachmuschelbestände im Lipbach nicht durch unmittelbare Einleitung des Straßenwassers in die Vorfluter, sondern das anfallende Wasser wird grundsätzlich in Mulden zurückgehalten und dort versickert und gereinigt; soweit anfallendes Wasser nicht auf diese Weise entwässert werden kann, wird es in Leitungen geführt und auf Höhe bzw. unterhalb des Regenüberlaufbeckens bzw. über den Zollbach in den Lipbach eingeleitet;

- die Anlage eines Amphibienschutzzaunes in der Grünlandsenke südwestlich des Stüblehofs zum Schutz der dortigen Grasfroschpopulation gegenüber verkehrsbedingten Individuenverlusten;
- die Sicherung der Mindestvernetzung für Tierarten bei Gewässerquerungen durch die Aufweitung der Bauwerke bzw. Durchlässe;
- die Minimierung der Zerschneidung landwirtschaftlicher Sonderkulturflächen (Obstbau);
- die Beschränkung baubedingter Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch Vorkehrungen für einen schonenden Baubetrieb (insbesondere bauzeitlicher Schutz von Biotopen, Gehölzen und Bäumen; fachgerechte Behandlung, Lagerung und Wiedereinbau des Oberbodens; Rekultivierung bauzeitlich vorübergehend beanspruchter Flächen; fachgerechte Handhabung boden- und wassergefährdender Stoffe).

Kompensationsmaßnahmen

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

- die naturschutzfachliche Optimierung des Lipbachs/Espengrabens sowie der Minkhofer Halde (mit Vergrößerung der Biotopfläche, Nutzungsextensivierung, Wiedervernässung, Anlage einzelner Kleingewässer und von Gewässerrandstreifen);
- die Anlage bzw. Optimierung von Pufferflächen für das Naturschutzgebiet Markdorfer Eisweiher und die Förderung der Vernetzungsbeziehungen zum Waldgebiet Gehau und zum Brunachtal (mit Nutzungsextensivierung und Anlage von Randstreifen an Gewässern);
- die naturschutzfachliche Optimierung von Flächen im Umfeld des Naturschutzgebiets Hepbacher-Leimbacher Ried (mit Nutzungsextensivierung und Wiedervernässung sowie Entwicklung von Seggen- und Schilfbeständen entlang vorhandener Gräben);
- die Sicherung vorhandener Populationen der Bachmuschel und die Stabilisierung der Bestandssituation in Lipbach, Brunnisach und Mühlbach durch Bisambejagung.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wirkt die Einbindung der Trasse der OUM in die Landschaft sowie deren Eingrünung (mit dem Landschaftscharakter angepasster, aufgelockerter Baum- und Strauchpflanzung im Bereich der Straßennebenflächen) kompensierend. Zudem wird das Landschaftsbild durch die Maßnahmen im Bereich der Minkhofer Halde sowie im Umfeld des Markdorfer Eisweihers und des Hepbach-Leimbacher Rieds verbessert.

Wegen weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht, die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und den Land-

schaftspflegerischen Begleitplan und die artenschutzfachliche Beurteilung sowie die Verkehrsuntersuchung, die Lärmuntersuchung und das Luftschadstoffgutachten sowie den Akteninhalt Bezug genommen.

3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG erfolgt bei der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung.

4. Verkehrsuntersuchung und Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

Im Folgenden wird auf die verschiedenen vom Vorhabenträger im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Verkehrsuntersuchungen sowie die Untersuchung zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten und die hierzu vorgetragenen Einwendungen eingegangen.

4.1 Allgemeines und Methodik

4.1.1 Allgemeines

Seitens des Vorhabenträgers wurde zunächst die Verkehrsuntersuchung mit Verkehrsprognose 2025 vom 06.03.2008 (im Folgenden VU 2008 genannt) vorgelegt. In diesem Gutachten wurden neben dem Prognose-Nullfall (im Folgenden PNF genannt) mehrere aus dem Gesamtkonzept des Planungsfalls 7.5, der mit raumordnerischer Beurteilung des Regierungspräsidiums Tübingen vom 05.11.2001 unter mehreren Varianten als raumordnerisch günstigste Lösung zur Neuordnung des Straßennetzes am nördlichen Bodenseeufer beurteilt wurde, abgeleitete Planfälle untersucht; es handelt sich dabei um die Planfälle 1.2, 1.2oK, 1.2LV und 1.2KV. Beim Planfall 1.2, der der Zwischenstufe 2 zum Planungsfall 7.5 entspricht, sind in der Prognose zum Verkehrsaufkommen 2025 mit einbezogen die B 30 neu zwischen Ravensburg und Friedrichshafen, bei der B 31 zweibahnig der Riedleparktunnel und die Weiterführung bis Immenstaad, sowie die Ortsumfahrungen Markdorf, Bermatingen, Kluffern und Schnetzenhausen. Die Planfälle 1.2oK, 1.2LV und 1.2KV enthalten alle keine Ortsumfahrung Kluffern bei unterschiedlichen Fortführungen der K 7743 OU Markdorf in Richtung Osten.

Hierzu wurde in etlichen Einwendungen bemängelt, dass damit in den Planfällen neben der Ortsumfahrung Markdorf (OUM) immer der Bau von anderen neuen Straßen unterstellt werde, deren Realisierung bis 2025 (z. B. bei der B 30 und der B 31) fraglich sei. Dazu wurde die isolierte Betrachtung der OUM allein mit ihren verkehrlichen Auswirkungen in der Verkehrsuntersuchung gefordert. Zudem wird moniert, dass ein Planfall allein mit der OUM und der OU Bermatingen (OUB) fehle.

Im Hinblick auf diese Einwendungen hat der Vorhabenträger die Aktualisierung 2010 der VU 2008 vom 01.06.2011 (im Folgenden VU 2011 genannt) vorgelegt. In der VU 2011 wurde zum einen ergänzend der Analyse-Nullfall 2005 aufgeführt. Zum anderen wurden neben dem aktualisierten PNF und den aktualisierten Planfällen 1.2oK und 1.2LV zusätzlich die Planfälle PNF mit OUM, PNF mit OUB sowie PNF mit OUM und OUB dargestellt. Mit dem Planfall PNF mit OUM und dem Planfall PNF mit OUM und OUB wurde den Forderungen nach isolierter Betrachtung allein der OUM bzw. allein der OUM und OUB mit ihren jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen entsprochen. Zudem sind bei diesen aktualisiert untersuchten Planfällen geänderte Rahmenbedingungen eingeflossen; dabei handelt es sich um zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die neuen bzw. verdichteten Gewerbegebiete Kluffern-Süd und Steigwiesen in Kluffern und Immenstaad, um Knotenpunktzählungen 2008 L 207/Gewerbegebiet und B 31/L 207 (Dornierknoten) sowie um Veränderungen im Straßennetz (niveaufreie Bahnüberquerung Salem im Zuge der K 7759, keine restriktiven Maßnahmen im Zuge der L 205alt Markdorf-Bermatingen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Ortsdurchfahrt L 207 Kluffern (Ortseingangstore, Minikreisel, Geschwindigkeitsbegrenzung), keine Verlängerung der OUM zur K 7742 im Planfall 1.2oK sowie Aktualisierung des Straßennetzes in Friedrichshafen-Ost mit Messezubringer und B 30 neu Friedrichshafen-Meckenbeuren in den Planfällen 1.2oK und 1.2LV.

In Einwendungen sowie im Erörterungstermin wurde von Einwenderseite geäußert, dass möglicherweise der Planfall PNF mit OUM allein oder zusammen mit der bereits bestandskräftig planfestgestellten Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen BA II B (im Folgenden BA II B genannt) wegen der dann zu prognostizierenden Verkehrsbelastungen hinsichtlich mittelbarer Lärmauswirkungen für Ittendorf und Stetten auf der B 33 der worst case sein könnte. Die Planfeststellungsbehörde hat dies zum Anlass genommen zu prüfen, ob noch weitere Planfälle zu untersuchen sind, um für die verschiedenen von durch die OUM bedingten Verkehrsverlagerungen betroffenen Ortschaften jeweils den worst case zu ermitteln; insoweit wurde auch Forderungen von Einwendern Rechnung getragen.

Auf Grund dessen hat der Vorhabenträger in einer weiteren Verkehrsuntersuchung vom 12.04.2012 (im Folgenden VU 2012 genannt) ergänzende Planfälle mit B 31 BA II B vorgelegt. Darin wurden die Planfälle PNF mit BA II B allein, PNF mit BA II B und OUM sowie PNF mit BA II B und OUM und OUB dargestellt. Damit wurde auch den Ausführungen in Einwendungen Rechnung getragen, nach denen die Realisierung des weiteren Ausbaus der B 30 und der B 31 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg zeitlich ungewiss sei.

In der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 mit einem Belastungsvergleich der verschiedenen Planfälle zum PNF bezogen auf das Prognosejahr 2025 ist zudem auch der Planfall PNF mit BA II B und OUB enthalten. In dieser Übersicht sind für verschiedene Streckenabschnitte an der B 33, der L 205, der L 207, der L 328b, der K 7749 und der K 7782 für die verschiedenen Planfälle und den PNF das jeweilige für 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen angegeben.

Damit hat der Vorhabenträger alle von Einwendern geforderten und von der Planfeststellungsbehörde für erforderlich gehaltenen Planfälle im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen untersucht und vorgelegt.

Ein zusätzlicher Planfall unter Einbeziehung einer OU Kluffern ist in diesem Planfeststellungsverfahren zur OUM entgegen der Ansicht von Einwendern nicht zu prüfen, da die verkehrlichen Auswirkungen einer OU Kluffern in einem Planfeststellungsverfahren zu einer OU Kluffern zu prüfen und zu beurteilen sind, nicht aber in diesem Planfeststellungsverfahren zur OUM. In diesem Verfahren geht es nur um die Prüfung und Beurteilung der Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens der OUM.

4.1.2 Methodik

In mehreren Einwendungen wird nach dem methodischen Vorgehen bei der Erstellung der Verkehrsuntersuchungen gefragt, insbesondere ob Verkehrsbefragungen durchgeführt worden seien und ob das verwendete Verkehrsmodell kalibriert worden sei.

Den vorgelegten Verkehrsuntersuchungen liegt ein für die Raumschaft Bodensee-Oberschwaben vorhandenes Verkehrsmodell zugrunde, das nicht nur bei der OUM, sondern auch bei der B 31 BA II B und der OUB Verwendung fand bzw. findet. Dabei handelt es sich um ein EDV-Umlegungsmodell, das detailliert die Infrastruktur (Siedlungsflächen, Hauptverkehrsstraßen) im Untersuchungsraum, der sich von Ravensburg über Friedrichshafen und Immenstaad bis nach Meersburg und Überlingen sowie Salem unter Einbeziehung der ganzen B 33 bis Ravensburg erstreckt, berücksichtigt. Dadurch können auch großräumigere Veränderungen nachvollzogen werden. Mit Hilfe des Verkehrsmodells wird das Verkehrsgeschehen eines Normalwerktags unter Einbeziehung von Wegewahl und Streckenwiderständen simuliert. Den Berechnungen des Analyse-Nullfalls 2005, d. h. der Verkehrsbelastungen im Straßennetz 2005, lagen umfassende Verkehrserhebungen mit Querschnitt- und Knotenpunktzählungen vom 05.07.2005 zugrunde. Zur Ermittlung der Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum werden neben Verkehrszählungen zu Verkehrs- menge, Fahrzeugart, Tagesganglinien und der Verteilung an Knotenpunkten auch Verkehrsbefragungen der Verkehrsteilnehmer nach Herkunft und Ziel ihrer Fahrt durchgeführt, um so die Durchgangs-, Quell- und Zielbeziehungen in Bezug auf den Untersuchungsraum zu erhalten, die dann in das Verkehrsmodell eingearbeitet werden. Anhand der erhobenen und vorliegenden Verkehrsdaten, aber auch durch die wiederholten Aktualisierungen und Fortschreibungen im Hinblick auf die verschiedenen Vorhaben wurde das verwendete Verkehrsmodell fortlaufend kalibriert.

Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass mit der den Verkehrsuntersuchungen zugrunde liegenden Methodik in der Größenordnung zutreffende Ergebnisse zu den für das Prognosejahr 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den verschiedenen Straßenabschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz und insbesondere auch zu den zu erwartenden Verlagerungspotentialen erzielt werden können. Schließlich können mit einem Verkehrsmodell, wie es hier verwendet wird, Wechselwirkungen innerhalb eines Verkehrsnetzes dargestellt werden. Im Übrigen liegt es in der Natur der Sache und ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar und auch im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in öffentliche und private Belange hinzunehmen, dass jede Prognose wegen der immer bestehenden Ungewissheiten über die künftige weitere Ent-

wicklung mit Unsicherheiten verbunden ist. Dass bei Verwendung eines Verkehrsmodells auch Vereinfachungen vorgenommen werden, die sich in der Realität so nicht exakt wiederfinden, ist ebenfalls plausibel und hinzunehmen, um den Vorteil einer das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz im Untersuchungsraum mit seinen Wechselwirkungen erfassenden Verkehrsprognose zu erreichen. Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Verkehrsprognosen in den vorgelegten Verkehrsuntersuchungen unter Verwendung anerkannter Methoden erstellt worden sind. Für Gegenteiliges sind keine durchgreifenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insbesondere sind die Erstellung des Analyse-Nullfalls 2005 und die Berechnung des Prognose-Nullfalls 2025 als Grundlage für die weiteren Verkehrsprognosen zu den einzelnen Planungsfällen methodisch nicht zu beanstanden.

Soweit von einem Einwender im Erörterungstermin ein weiter reichender Untersuchungsraum unter Einbeziehung der Räume Tettnang und Überlingen gewünscht wurde, ist darauf hinzuweisen, dass der Untersuchungsraum sich bereits bis Überlingen und Ravensburg erstreckt. Diese Dimensionierung des Untersuchungsraums als Grundlage des Verkehrsmodells ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für das Vorhaben der OUM auf jeden Fall ausreichend, eher käme sogar eine kleinräumigere Darstellung in den Verkehrsuntersuchungen in Betracht.

Soweit von Einwenderseite in Frage gestellt wird, ob die Aussage auf Seite 4 der VU 2011, dass das Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag zum Teil deutlich über dem durchschnittlichen täglichen Verkehr des Jahres liege, auch für die zu betrachtende Region gelte, ist anzumerken, dass die jahreszeitlichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens, wie sie an der Dauerzählstelle Harlachen an der B 31 zu verzeichnen sind, zeigen, dass das Spitzenaufkommen bis zu 20% über dem durchschnittlichen täglichen Verkehr des Jahres liegen kann. Dann aber ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der im Vergleich zum durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen des Jahres etwas höhere Wert des normalwerktäglichen Verkehrsaufkommens gut geeignet, um die tatsächlich auftretenden Verkehrsbelastungen insbesondere im Hinblick auf die Dimensionierung der Straße wie auch im Hinblick auf die Belastungen mit Lärm und Schadstoffen realistisch abzubilden.

In einer Einwendung werden die Angaben zu den Entlastungswirkungen in Plan 2.6 der VU 2011 bezogen auf deren Verteilung an den Knotenpunkten der Einmündung der L 205 in die B 33 und der Straße „Am Stadtgraben“ in die B 33 als nicht nachvollziehbar bemängelt. Rechnet man die Entlastungswirkungen der einzelnen Streckenabschnitte zusammen, kommt man nicht auf nachvollziehbare Ergebnisse. Hier wird übersehen, dass die in Differenzplänen wie dem Plan 2.6 dargestellten Zu- und Abnahmen bei den einzelnen Streckenabschnitten sich aus der Summe aller Verkehrsbeziehungen ergeben. Dabei sind bei einer Einmündung sechs Verkehrsbeziehungen und bei Kreuzungen zwölf Verkehrsbeziehungen im Knotenpunkt zu betrachten, die sich bei der Summenbildung überlagern und so zu nur scheinbar unstimmgigen, methodisch jedoch zutreffenden Gesamtergebnissen bei den einzelnen Streckenabschnitten führen.

Die als in den Verkehrsuntersuchungen zu gering veranschlagt kritisierten Lkw-Anteile wurden anhand der durchgeführten Verkehrserhebungen, bei der auch die Fahrzeugarten erhoben werden, ermittelt. Da die gängigen Navigationssysteme die Nutzer nicht auf Nebenstrecken, sondern auf Hauptverkehrsstrecken leiten, und gerade Lkw-Fahrer eher Hauptverkehrsstrecken wählen, ist nicht davon auszugehen, dass es hierdurch zu methodisch relevanten Verzerrungen bei der Prognose des Verkehrsaufkommens kommt. Soweit in Einwendungen das Fehlen einer Darstellung zum Schwerverkehrsaufkommen 2005 bemängelt wird, ist anzumerken, dass dies in Plan 0.2 der VU 2011 als Güterschwerverkehr für den Analyse-Nullfall 2005 dargestellt ist.

Soweit in einer Einwendung das Fehlen der Darstellung des Ist-Zustands 2009 in der VU 2008 kritisiert wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit der VU 2011 der Analyse-Nullfall 2005 als Grundlage mit angegeben wird, was auch in weiteren Einwendungen verlangt wurde. Damit ist ein Vergleich mit den Werten des PNF für das Prognosejahr 2025 möglich. Soweit in dieser Einwendung die Annahme des Gutachters in der Verkehrsumlegung, dass bis zum Eintreten der Prognose der Ausbaustandard der Knotenpunkte den verkehrlichen Erfordernissen angepasst werde, kritisiert wird, ist darauf hinzuweisen, dass die als Negativbeispiel angeführte, angeblich nicht ausbaubare Kreuzung Markdorfer Straße/Immenstaader Straße in Kluffern inzwischen zu einem Mini-Kreisel und damit leistungsfähiger ausgebaut ist.

Soweit in Einwendungen bemängelt wird, dass keine detaillierte Verkehrsanalyse nach Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr über alle Verkehrsträger und differenziert nach Wirtschafts- und Freizeitverkehr vorliege, ist anzumerken, dass es im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht um die umfassende wissenschaftliche Untersuchung und Analyse des Verkehrsgeschehens im Bodenseeraum geht, sondern um eine größenordnungsmäßige Darstellung der straßenverkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens der OUM in einer auf das Jahr 2025 bezogenen Verkehrsprognose. Dazu bedarf es dieser geforderten Detaillierung nicht.

4.2 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen

Zu den in den VU 2008, 2011 und 2012 dargestellten Ergebnissen der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Streckenabschnitten in den verschiedenen Planfällen wurden in etlichen Einwendungen verschiedene Aspekte angesprochen. Darauf wird im Folgenden näher eingegangen:

Zu hohes Verkehrsaufkommen im Analyse-Nullfall

1. Von Einwendern wird angeführt, dass das Verkehrsaufkommen im Analyse-Nullfall 2005 bezogen auf den DTVW um 3,7% und bezogen auf den DTV um 5,1% zu hoch angesetzt sei; dies ergebe sich aus dem Vergleich der Werte der Dauerzählstelle (DZ) Harlachen an der B 31 zwischen Hagnau und Meersburg einerseits und dem Verkehrsaufkommen nach dem Analyse-Nullfall 2005 andererseits. Da der DTVW-Wert regelmäßig etwas höher ausfällt, als der DTV-Wert, sollte kein DTVW-Wert mit einem DTV-Wert verglichen werden. Da

in den Verkehrsuntersuchungen immer ein DTVW-Wert angegeben ist, um im Hinblick auf die Dimensionierung der Straße als auch im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffbelastungen eine realistische Abbildung zu erhalten, ist hier für einen Vergleich mit den Zählergebnissen der DZ Harlachen auf deren DTVW-Werte abzustellen. Da eine Verkehrsuntersuchung nicht die Aufgabe hat, absolut exakte Werte für das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Streckenabschnitten zu ermitteln, sondern es um die Abbildung einer zutreffenden Größenordnung für die Verkehrsbelastungen im Ist-Zustand wie im jeweiligen Prognose-Fall sowie um die Darstellung der Größenordnung der Belastungsdifferenzen zwischen dem jeweiligen Planfall und dem PNF als Bezugsfall geht, ist eine Abweichung von lediglich 3,7% zwischen den Werten der DZ Harlachen und dem Ergebnis im Analyse-Nullfall 2005 nicht nur vertretbar, sondern letztlich als Bestätigung der im Analyse-Nullfall 2005 angegebenen Größenordnung zu werten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die jahreszeitlichen Schwankungen der Ergebnisse der DZ Harlachen erheblich sind; so liegt etwa der Wert für Juli 2005 ca. 19% über dem Jahresmittelwert. Vor diesem Hintergrund ist eine Differenz von nur 3,7% bei den Jahreswerten vernachlässigbar.

Zu hohe Verkehrszuwächse

2. In etlichen Einwendungen wird der in den VU 2008 und 2011 im PNF für das Prognosejahr 2025 aufgezeigte Verkehrszuwachs gegenüber dem Analyse-Nullfall 2005 als nicht nachvollziehbar, da zu hoch angesehen. Es sei wegen der demographischen Entwicklung und Verknappung und Verteuerung von Energie zu bezweifeln, ob es überhaupt zu einem Verkehrszuwachs und nicht eher zu einer Verkehrsabnahme kommen werde. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Laut Gutachter wird im Zeitraum von 2005 bis 2025 im Untersuchungsraum Friedrichshafen - Markdorf - Bermatingen - Meersburg insgesamt ein Verkehrszuwachs um durchschnittlich etwa 20% erwartet (s. Seite 2 unten in Anlage 8), wobei hinsichtlich der einzelnen Streckenabschnitte Abweichungen gegenüber diesem Durchschnittswert auftreten können. Dass diese Annahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durchaus plausibel ist, zeigt etwa die Entwicklung der Ergebnisse der DZ Harlachen (s. Abbildung 1 in Anlage 8). Danach erhöhte sich das dortige DTVW-Aufkommen von 18.610 Kfz/24h in 2005 auf 19.842 Kfz/24h in 2010, also eine Steigerung um ca. 6,62% in 5 Jahren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es wegen der in den Sommermonaten gegebenen, insbesondere auch touristisch bedingten hohen Auslastung der B 31 zu Überlastungen der B 31 und damit capacity restraints mit daraus resultierender Verkehrsverdrängung ins nachgeordnete Straßennetz kommt. Insoweit ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn der Gutachter auf Seite 2 in Anlage 8 angibt, dass die anhand der Ergebnisse der DZ Harlachen und des Ergebnisses der Verkehrsprognose allein für die B 31 abzulesende Verkehrsentwicklung nicht unbedingt der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Ost-West-Verkehr bzw. im Untersuchungsraum entspricht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass insoweit noch nicht die Verkehrsbeziehungen zwischen Friedrichshafen und Markdorf bzw. Salem erfasst werden, die gerade auch für das künftige Verkehrsaufkommen auf der OUM wie im Untersuchungsraum insgesamt ebenfalls bedeutsam sind.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend weist der Gutachter auf die Bedeutung der Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung sowie der siedlungsstrukturellen Planungen für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens von 2005 bis 2025 hin. Nach dessen Angaben im Erörterungstermin resultiert die Verkehrszunahme bis 2025 um 20% je zur Hälfte, also mit 10% aus der Siedlungsentwicklung und mit 10% aus der Motorisierungsentwicklung.

Zur Motorisierungsentwicklung wird in Anlage 3 vom Gutachter dargelegt, dass nach einer vom BMVBS beauftragten Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in 2007 bis 2025 eine Erhöhung der Pkw-Dichte um 13,7% von 550 auf 625 Pkw/1.000 Einwohner und des Pkw-Bestands um 12,5% zu erwarten ist. Auch in den Shell Pkw-Szenarien bis 2030 wird von einer Erhöhung des Motorisierungsgrads bis 2030 von 570 auf 630 Pkw/1.000 Einwohner und damit einer Steigerung um ca. 10,5% ausgegangen. Aus Angaben des Kraffahrt-Bundesamts geht hervor, dass sowohl Baden-Württemberg als auch der Bodenseekreis eine über dem Bundesdurchschnitt liegende Motorisierungsdichte aufweisen. So stieg in den Jahren 2005 bis 2010 der Fahrzeugbestand im Bodenseekreis um ca. 6% von 522 auf 555 Pkw/1.000 Einwohner. Vor diesem Hintergrund ist die Annahme des Gutachters, dass sich aus der Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung von 2005 bis 2025 eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um 10% erwarten lässt, für die Planfeststellungsbehörde plausibel. Dies gilt umso mehr, als trotz einer zeitweise rückläufigen Wirtschaftsentwicklung im Zeitraum von 2005 bis 2010 im Bodenseekreis der Fahrzeugbestand um ca. 6% zunahm.

In Anlage 4 wird vom Gutachter weiter dargelegt, dass nach der Bevölkerungsprognose des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung zwischen 2007 und 2025 für die Region Bodensee-Oberschwaben eine Bevölkerungszunahme um 4,2% und für den Bodenseekreis eine Bevölkerungszunahme von 8,8% prognostiziert wird. Diese Entwicklung wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der Tendenz durch Angaben des Statistischen Landesamts zur Bevölkerungsentwicklung im Bodenseekreis bestätigt. Danach nahm im Bodenseekreis die Bevölkerungszahl vom 31.12.2006 mit 205.832 bis zum 30.06.2012 auf 211.070 Personen und damit um ca. 2,55% zu.

Es ist ohne weiteres nachvollziehbar, dass eine solche Entwicklung der Bevölkerungszunahme auch zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens durch eine Steigerung der Verkehrsleistung der privaten Haushalte beiträgt.

Ergänzend ist hier zu berücksichtigen, dass auch die siedlungsstrukturellen Planungen, d. h. die in der Flächennutzungsplanung ausgewiesenen Flächen für Baugebiete, insbesondere die Planungen von Markdorf und Salem, bedeutsam sind, wodurch auf den Hauptverkehrsstraßen von und nach Friedrichshafen entsprechend Mehrverkehr über dem Bundes- oder Landesdurchschnitt zu erwarten ist (s. Seite 2 in Anlage 8).

Nach allem hält die Planfeststellungsbehörde infolge der überdurchschnittlichen Motorisierungs- und Bevölkerungsentwicklung im Bodenseekreis die gutachterliche Prognose einer durchschnittlichen Verkehrszunahme von 2005 bis 2025 um 20% in der Größenordnung durchaus für plausibel und als Grundlage für die Verkehrsuntersuchungen für geeignet.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass prognostizierte Verkehrsbelastungen, die tendenziell höher ausfallen, sich bei der Beurteilung der Lärm- und Schadstoffbelastungen zugunsten der Betroffenen auswirken.

Hinsichtlich der Hinweise auf die künftige allgemeine Entwicklung des Angebots und des Preises von Energie ist darauf hinzuweisen, dass solche allgemeinen Prognosen und Spekulationen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, zumal weitere technische Neuerungen (z. B. bei den Fördertechniken) auch zu einer Vergrößerung und Verbilligung des Energieangebots beitragen können.

Widerspruch zu Bundesbedarfsplänen

3. Von Einwendern wird darauf hingewiesen, dass in dem vom BMVBS im November 2010 vorgelegten Bericht über die Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundes-schienenwege und Bundesfernstraßen für den Zeitraum von 2015 bis 2025 von einer Abnahme des Verkehrsaufkommens in der Region Bodensee-Oberschwaben ausgegangen werde. Daher sei nicht nachvollziehbar, weshalb in den Verkehrsuntersuchungen zum Vorhaben der OUM noch von einer Verkehrszunahme ausgegangen werde. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Auf den Seiten 4 und 14 dieses Berichts wird ausgeführt, dass der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 die Verkehrsprognose 2015 aus dem Jahr 2001 zugrunde lag. Der Überprüfung der Bedarfspläne lag die Straßenverkehrsprognose 2025 nach der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 aus dem Jahr 2007 zugrunde. Die Prognose aus 2007 stellte ab auf das Analysejahr 2004 und das Prognosejahr 2025. Anlage 7 des genannten Berichts, deren Quelle die Prognose aus 2007 ist, stellt kreisbezogen die Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens von 2004 bis 2025 dar. Danach kommt es beim Bodenseekreis im Zeitraum von 2004 bis 2025 zu einer Zunahme des Pkw-Verkehrsaufkommens in Höhe von 19% bis 24%. Wie sich aus Tabelle 5 auf Seite 17 des genannten Berichts ergibt, nimmt das Pkw-Verkehrsaufkommen von 2015 bis 2025 bundesweit um 13,0% und in Baden-Württemberg um 15,1% zu. Auch vor diesem Hintergrund ist die Angabe in Anlage 7, wonach im Bodenseekreis von 2004 bis 2025 das Pkw-Verkehrsaufkommen um 19% bis 24% zunimmt, plausibel. Dem widerspricht die Anlage 10 des genannten Berichts nicht. Zwar ist dort angegeben, dass in der Region Bodensee-Oberschwaben, die neben dem Bodenseekreis auch die Landkreise Ravensburg und Sigmaringen umfasst und schon deshalb nicht mit der kreisbezogenen Angabe in Anlage 7 vergleichbar ist, das Pkw-Fahrtenaufkommen (dies entspricht dem Pkw-Verkehrsaufkommen) von 2015 bis 2025 um -1% bis -10% abnimmt. Jedoch bedeutet diese Angabe entgegen der Ansicht von Einwendern nicht, dass von 2015 bis 2025 das Pkw-Verkehrsaufkommen um -1% bis -10% abnehmen wird. Vielmehr geht es bei der Anlage 10 des genannten Berichts um die Darstellung eines Vergleichs zwischen den beiden Verkehrsprognosen 2015 und 2025, worauf auf Seite 19 des genannten Berichts hingewiesen wird. Die Darstellung in dieser Anlage 10 gibt also nicht die Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens von 2015 bis 2025 an, sondern nur, inwiefern - bezogen auf das

Pkw-Verkehrsaufkommen - die Verkehrsprognose 2025 von der Verkehrsprognose 2015 abweicht. Mithin wurde bezogen auf die Region Bodensee-Oberschwaben in der Verkehrsprognose von 2007 ein Pkw-Verkehrsaufkommen bis 2025 prognostiziert, das um -1% bis -10% niedriger liegt als in der Verkehrsprognose von 2001 für 2015. Es kommt mithin nicht zu einer Abnahme des Verkehrsaufkommens, sondern der prognostizierte Zuwachs fällt etwas geringer aus, Im Übrigen bestätigt die Prognose von 2007 für 2025 in Anlage 7 des genannten Berichts mit einem prognostizierten Zuwachs des Pkw-Verkehrsaufkommens von 19% bis 24% im Bodenseekreis in der Größenordnung das Ergebnis der Verkehrsuntersuchungen zum Vorhaben der OUM mit einem prognostizierten Verkehrszuwachs von 2005 bis 2025 im Untersuchungsraum Friedrichshafen - Markdorf - Bermatingen - Meersburg von ca. 20%.

Höhere Verkehrszunahme in VU 2011

4. In einer Einwendung wird gefragt, weshalb in der VU 2011 eine höhere allgemeine Verkehrszunahme erwartet werde. Als wesentliche Rahmenbedingungen, die der Aktualisierung in der VU 2011 zugrunde gelegt wurde, wurden insbesondere neue Gewerbegebiete und die Verdichtung bestehender Gewerbegebiete berücksichtigt. Dass es dadurch zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen kommt, das sich in der Verkehrsprognose niederschlägt, ist unmittelbar einleuchtend. Nach Angaben des Gutachters wird die Siedlungsstruktur wie hier Gewerbegebiete mit einem pauschalen Ansatz je Flächeneinheit mit einem prognostischen Neuverkehrsaufkommen belegt und mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen überlagert. Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nicht zu beanstanden. Damit erklärt sich beispielsweise die in Einwendungen angesprochene Erhöhung des für 2025 im PNF prognostizierten Verkehrsaufkommens auf der Andreas-Strobel-Straße (B 33) in Ittendorf um 300 Kfz/24h im Vergleich der VU 2008 zur VU 2011. Die Verringerung des für 2025 prognostizierten Verkehrsaufkommens auf der Andreas-Strobel-Straße im Planfall 1.2LV von 19.400 Kfz/24h in der VU 2008 auf 18.500 Kfz/24h in der VU 2011 lässt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel damit begründen, dass infolge des wegen der zusätzlichen bzw. verdichteten Gewerbegebiete im Bereich Kluftern und Immenstaad höheren Verkehrsaufkommens auf der L 207 in Lipbach und Kluftern und des damit erhöhten Streckenwiderstands eine geringere Verkehrsverlagerung von der B 31 auf die B 33 und die OUM zur L 207 OD Kluftern stattfinden dürfte; Beleg hierfür ist auch die höhere Belastung auf der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen in der VU 2011 im Vergleich zur VU 2008.

Differenzen zwischen VU 2011 und VU 2008

5. Im Erörterungstermin wurde die Frage aufgeworfen, warum in der VU 2011 im Planfall 1.2oK auf der OD Kluftern eine geringere Mehrbelastung prognostiziert werde als in der VU 2008.

Nach den beiden VU 2008 und 2011 sehen die Ergebnisse auf der L 207 für die ODs Lipbach und Kluffern im PNF und im Planfall 1.2oK wie folgt aus:

Verkehrsuntersuchung:		2008	2011
Lipbach:	PNF:	14.100 Kfz/24h	16.000 Kfz/24h
	PF 1.2oK	16.500 Kfz/24h	17.600 Kfz/24h
	Zunahme:	+ 2.400 Kfz/24h	+ 1.600 Kfz/24h
Kluffern:	PNF:	15.000 Kfz/24h	16.800 Kfz/24h
	PF 1.2oK	17.600 Kfz/24h	18.500 Kfz/24h
	Zunahme:	+ 2.600 Kfz/24h	+ 1.700 Kfz/24h

Aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, dass die Verkehrszunahme in der VU 2011 auf der L 207 in der OD Lipbach und OD Kluffern tatsächlich jeweils geringer ausfällt, als in der VU 2008 angegeben. Dies beruht jedoch darauf, dass die im PNF dargestellte Ausgangsgröße in der VU 2011 bereits um 1.800 bzw. 1.900 Kfz/24h größer ist als in der VU 2008. Dies wiederum beruht darauf, dass in der aktualisierten VU 2011 insbesondere den Bereich Kluffern betreffende geänderte Rahmenbedingungen berücksichtigt sind. Dabei handelt es sich um die neuen Gewerbegebiete Kluffern-Süd (Friedrichshafen) und Steigwiesen II Erweiterung (Immenstaad) einschließlich des bei Kluffern angesiedelten Materialwirtschaftszentrums sowie um die Verdichtung der Gewerbegebiete Steigwiesen/Ziegelei (Immenstaad), was insgesamt zu einem prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 2.600 Kfz/24h je Fahrtrichtung führt (s. hierzu Anlage 5). Dies bewirkt eine Zunahme der Verkehrsmenge im Zuge der L 207 in der OD Lipbach und im Norden der OD Kluffern von ca. 1.700 Kfz/24h, was sich in einer entsprechenden Erhöhung beim PNF auswirkt. Wegen dieser geänderten Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen im weiteren Straßennetz liegt dem PNF 2011 eine andere Ausgangsgröße mit mehr Verkehr zugrunde, der in der VU 2008 noch einen Teil der prognostizierten Zunahme gebildet hat. In der Folge fällt die in der VU 2011 prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich des Planungsfalls 1.2oK zum PNF in den beiden Ortsdurchfahrten geringer aus. Diese Darstellung des Gutachters ist für die Planfeststellungsbehörde überzeugend.

Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass sowohl das Materialwirtschaftszentrum wie auch die vorgenannten neuen und verdichteten Gewerbegebiete bei der VU 2011 angemessen berücksichtigt wurden. Die von Einwendern geforderte detaillierte Darlegung insbesondere zu den Inhalten der Planungen bei diesen Gewerbegebieten, ob die Aufsiedlung bis 2025 stattfindet, mit welchem Neuverkehrsaufkommen daraus gerechnet und wie dieses auf das Verkehrsnetz umgelegt werde, ist hier hingegen nicht erforderlich. Zunächst einmal geht es

in diesem Planfeststellungsverfahren um die OUM und nicht um eine Planung zur L 207 bzw. zu einer OU Kluffern; dies darf nicht verkannt werden. Ebenso wenig sind die sich aus dem bereits vorhandenen Verkehr auf der L 207 in den Ortsdurchfahrten von Lipbach und Kluffern sowie die sich aus dem dortigen zusätzlichen Verkehr durch neue oder verdichtete Gewerbegebiete bei Kluffern/Immenstaad ergebenden Auswirkungen im Rahmen des Vorhabens der OUM zu bewältigen; vielmehr handelt es sich insoweit um Verkehrsbelastungen, die hier in den Verkehrsuntersuchungen im PNF bezogen auf das Jahr 2025 als Ausgangswerte eingehen und damit Bestandteil des Bezugsfalls sind, mit dem die einzelnen Planfälle verglichen werden. Schließlich sind hier im Planfeststellungsverfahren zur OUM nur die sich aus der OUM ergebenden Auswirkungen zu betrachten und zu bewältigen. Hinsichtlich der Aufsiedlung bis 2025 ist darauf zu verweisen, dass das Materialwirtschaftszentrum bereits besteht und angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung im Bodenseekreis von einer tendenziell eher rascheren Aufsiedlung ausgegangen werden kann. Zudem reichen die vom Gutachter für die Berücksichtigung der Entwicklung von Gewerbegebieten im Raum Kluffern/Immenstaad herangezogenen Ansätze (s. Anlage 5) aus, um die Folgewirkungen beim Verkehrsaufkommen in der Größenordnung hinreichend in die Prognose einbeziehen zu können. Schließlich geht es bei der Verkehrsprognose nicht darum, das künftige Verkehrsaufkommen auf einem Straßenabschnitt absolut exakt zu ermitteln, sondern um die Darstellung einer vertretbaren Größenordnung. Mehr ist für die Beurteilung des Vorhabens der OUM nicht erforderlich.

Berücksichtigung des Materialwirtschaftszentrums

6. In einer Einwendung wird zur Untermauerung, dass in den Verkehrsuntersuchungen zur OUM mit überhöhten Verkehrszahlen gerechnet werde, darauf verwiesen, dass die Ergebnisse zur OD Kluffern in der VU 2011 im Vergleich zu einer im Oktober 2008 vom selben Gutachter veranlassenen Zählung im Zusammenhang mit dem Materialwirtschaftszentrum bei Kluffern um ca. 20% überhöht seien. Laut Gutachter ging es bei der Untersuchung zum Materialwirtschaftszentrum um eine Fortschreibung des Flächennutzungsplans, was mit den Verkehrsuntersuchungen zur OUM nicht vergleichbar sei. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, da in der VU 2011 nicht nur dieses Materialwirtschaftszentrum mit einbezogen wurde, sondern zudem die neuen Gewerbegebiete, soweit sie über dieses Zentrum hinausgehen, sowie die Verdichtung bestehender Gewerbegebiete und zusätzlich die in der Untersuchung zum Materialwirtschaftszentrum empfohlenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der OD Kluffern im Zuge der L 207 einschließlich der aus diesen veränderten Rahmenbedingungen sich ergebenden Rückwirkungen in der Verkehrsverteilung im Verkehrsnetz. Vor diesem Hintergrund ist es für die Planfeststellungsbehörde durchaus plausibel, dass in der Untersuchung zum Materialwirtschaftszentrum bezogen auf 2010/2015 für die OD Kluffern 16.700 Kfz/24h und in der VU 2011 bezogen auf 2025 16.800 Kfz/24h prognostiziert werden.

Soweit in Einwendungen angeführt wird, dass sich im Falle des Baus der OUM der Verkehr von Salem nach Kluffern (Gewerbegebiete) und Friedrichshafen, der bisher über Uhldingen und die B 31/Immenstaad fahre, auf die OUM verlagere und zu mehr Verkehr in der

OD Kluffern führe, ist zu entgegnen, dass es sich hier um eine spekulative Behauptung handelt. Angesichts der erheblichen Umwegigkeit und der erheblichen Verkehrsbelastungen auf der B 31 ist davon auszugehen, dass der Verkehr von Salem Richtung Friedrichshafen bereits heute über Bermatingen und Markdorf und damit über die OD Kluffern fährt. Dann aber ändert sich insoweit bezogen auf die OD Kluffern nichts Wesentliches durch die OUM.

Widerspruch zum Luftschadstoffgutachten

7. Von Einwenderseite wird angesprochen, dass es nicht plausibel sei, dass im Luftschadstoffgutachten für die dortige Prognose für 2015 15% vom für 2025 prognostizierten Verkehr abgezogen würden, was bedeute, dass im Zeitraum von 2015 bis 2025 von einer Verkehrszunahme von 15% ausgegangen werde, sich mithin die Hauptzunahme des Verkehrs um 20% im Zeitraum von 2005-2025 in der Zeit ab 2015 abspiele. Bei dem Abschlag von 15% handelt es sich laut Gutachter nur um eine Annahme für die Schadstoffprognose, nicht aber um eine Verkehrsprognose. Für die Planfeststellungsbehörde ist nachvollziehbar, dass mit einer bloßen Annahme im Rahmen des Schadstoffgutachtens nicht die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen in Frage gestellt werden können. Dass der Abschlag von 15% für den Zeitraum 2015 bis 2025 durchaus vertretbar ist, ergibt sich daraus, dass sich die in die Verkehrsprognose von 2005 bis 2025 einbezogene Siedlungsentwicklung hauptsächlich in der Zeit ab 2015 auswirken wird.

Widerspruch zur Straßenverkehrszählung 2005

8. In Einwendungen werden die im Analyse-Nullfall 2005 in der VU 2011 (Plan 0.1) angegebenen Verkehrsbelastungen unter Hinweis auf Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 und des Verkehrsmonitorings 2010 als überhöht in Frage gestellt. Dazu werden beispielhaft für mehrere Straßenabschnitte den Werten des Analyse-Nullfalls 2005 die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung und des Verkehrsmonitorings gegenübergestellt und ausgeführt, dass selbst 2010 nicht die Werte des Analyse-Nullfalls für 2005 erreicht würden. Diese aus Sicht von Einwendern überhöhten Werte im Analyse-Nullfall würden folgerichtig sowohl im PNF als auch in jedem Planfall zu entsprechend überhöhten Prognosewerten führen und damit die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen in Frage stellen.

Sowohl bei der Straßenverkehrszählung 2005 als auch beim Verkehrsmonitoring 2010 handelt es sich um Straßenverkehrszählungen, die von der Straßenverkehrsverwaltung Baden-Württemberg, insbesondere von der Landesstelle für Straßentechnik (Abt. 9 des Regierungspräsidiums Tübingen), durchgeführt wurden. Aus Angaben dieser Landesstelle ergibt sich Folgendes:

Die Straßenverkehrszählung 2005 wurde noch mit manuellen Zählungen mit 18 bzw. 28 Zählstunden durchgeführt, wohingegen beim Verkehrsmonitoring 2010 erstmals ein neues Verfahren mit automatischen Verkehrszählungen mit Leitpfostenzählgeräten eingesetzt wurde. Die Zählungen beim Verkehrsmonitoring dauerten je Zählstelle eine Woche oder zwei Wochen und beinhalten auch Samstage, Sonn- und Feiertage sowie - je nach Zählzeit-

raum - ggf. auch Ferienzeiten. Sowohl die manuell erhobenen Zählergebnisse im Jahr 2005 als auch die im Rahmen des Verkehrsmonitorings 2010 erhaltenen Zählergebnisse der jeweiligen Zähltag(e) müssen hochgerechnet werden, um auf einen über das ganze Jahr hinweg bezogenen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) zu kommen, da jede Zählung zeitlich nur einen geringen Bruchteil des Jahresverkehrs an einer Zählstelle abdeckt. Die Hochrechnung beim Verkehrsmonitoring 2010 erfolgte zwecks besserer Vergleichbarkeit nach derselben Methode wie bei der Straßenverkehrszählung 2005; diese Methode wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) empfohlen und bei den Straßenverkehrszählungen bundesweit verwendet. Um aus den Zählergebnissen von einem oder mehreren Zähltag(en) auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr schließen zu können, muss eine Jahresganglinie gezählter Verkehrsdaten vorliegen. Diese Jahresganglinie wird aus den Daten gewonnen, die von den Dauerzählstellen des Landes vorliegen. Um die statistische Verlässlichkeit zu erhöhen, wird ein Mittelwert aller Dauerzählstellen einer Flächenregion gebildet, wobei Flächenregion jeweils ein Landkreis ist. Da mehrere, auch räumlich voneinander getrennte Landkreise jeweils einem von insgesamt fünf möglichen Flächenregionstypen angehören, kann die gemittelte Jahresganglinie der jeweiligen Flächenregion keine regionalen oder lokalen Besonderheiten wiedergeben. Für die einzelnen Zähltag(e) wird auf Basis der gemittelten Jahresganglinie der Flächenregion für jede Fahrzeugklasse getrennt der Anteil des Zähltag(e) am Jahresverkehr berechnet. Schließlich werden die Zähltag(e) mit diesen Faktoren auf das Jahr hochgerechnet, um den auf das ganze Jahr bezogenen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) zu erhalten.

Der Landkreis Bodenseekreis gehört der Flächenregion 0803 an, der ebenfalls die Stadt Mannheim sowie die Landkreise Rhein-Neckar-Kreis, Rastatt, Ortenaukreis, Freudenstadt, Rottweil, Breisgau-Hochschwarzwald und Reutlingen angehören. Die Zuordnung des Bodenseekreises zu diesem Flächenregionstyp erfolgte allein auf der Grundlage der Ergebnisse der beiden Dauerzählstellen Harlachen (B 31) und Walchesreute (L 333).

Demgegenüber liegt den Verkehrsuntersuchungen zur OUM eine andere Methodik zugrunde. Danach basieren die diesen Untersuchungen zugrunde gelegten Verkehrszahlen des Analyse-Nullfalls 2005 auf einem verwendeten Verkehrsnetzmodell, zu dessen Eichung am 05.07.2005 eine Verkehrserhebung durchgeführt und ausgewertet wurde. Näheres hierzu s. o. in Abschnitt 4.1. Diese Verkehrserhebung erfolgte entsprechend den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Juli und damit in der empfohlenen Zeit von März bis September außerhalb von Ferienzeiten und mit einem Dienstag auch an einem Normalwerktag (Dienstag bis Donnerstag). Damit erfolgte die Verkehrserhebung zu einem fachlich als repräsentativ zu wertenden Zeitpunkt. Die Zählungen erfolgen dabei von 6 Uhr bis 20 Uhr und werden mit dem Faktor 1,15 als Nachtzuschlag auf 24 Stunden hochgerechnet. Eine Hochrechnung auf einen Jahreswert entfällt hier, da man mit der Zählung an einem Normalwerktag unter Berücksichtigung eines Nachtzuschlags den durchschnittlichen normalwerktaglichen Verkehr (DTVW) erhält. Bei dieser Vorgehensweise nach EVE handelt es sich um einen bei Verkehrsuntersuchungen üblichen Standard.

An dieser Stelle ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde darauf hinzuweisen, dass - entgegen einer weit verbreiteten Ansicht - die ausgewiesenen Werte der Straßenverkehrszählung 2005 und des Verkehrsmonitorings 2010 nicht allein Zählungen und deren Ergebnisse wiedergeben, sondern Ergebnisse darstellen, die aus auf das Jahr bezogenen Hochrechnungen von mehrtägigen Zählungen berechnet wurden. Je nach Methodik der Hochrechnung, etwa mit einer anderen Jahresganglinie, ergeben sich andere Rechenwerte, wobei nach Angaben der Landesstelle für Straßentechnik nicht pauschal beziffert werden kann, in welcher Größenordnung diese Abweichungen liegen. Infolge dessen können die Werte der Straßenverkehrszählung 2005 bzw. des Verkehrsmonitorings 2010 nicht einfach den Werten des Analyse-Nullfalls 2005 gegenübergestellt und miteinander verglichen werden. Nach Angaben der Landesstelle für Straßentechnik kommt es zu teilweise erheblichen Abweichungen zwischen den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2005 und des Verkehrsmonitorings 2010 infolge des Wechsels sowohl des Erhebungszeitraums wie auch der Erhebungstechnik, so dass schon hier bei gleicher Hochrechnungsmethodik nur eine eingeschränkte Vergleichbarkeit der erzielten Ergebnisse gegeben ist; diese eingeschränkte Vergleichbarkeit macht sich umso mehr bemerkbar, wenn wie bei den Verkehrsuntersuchungen zur OUM eine gänzlich andere Methodik zur Anwendung kommt. Dabei ist auch zu beachten, dass bei den Verkehrsuntersuchungen zur OUM DTVW-Werte angegeben werden, hingegen bei der Straßenverkehrszählung 2005 bzw. beim Verkehrsmonitoring 2010 vorrangig tendenziell niedrigere DTV-Werte angegeben werden, was bei einem Vergleich zu beachten ist. Weiter ist zu beachten, dass mit einer Zuordnung des Bodenseekreises zu einem anderen Flächenregionstyp eine andere Jahresganglinie verwendet werden würde, was wiederum zu anderen Ergebnissen führen würde. Im Übrigen erfolgt die Zuordnung des ganzen Landkreises zu einem bestimmten Flächenregionstyp allein anhand der Ergebnisse von zwei Dauerzählstellen auf einer Basis, die auch aus Sicht der Landesstelle für Straßentechnik nicht geeignet ist, regionale oder lokale Besonderheiten zu berücksichtigen und abzubilden, was hingegen mit dem Verkehrsnetzmodell als Grundlage der Verkehrsuntersuchungen zur OUM gerade erreicht werden kann und soll. Darüber hinaus geben die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 bzw. des Verkehrsmonitorings 2010 nur die jeweiligen Verhältnisse genau am Ort der Zählstelle wieder, wohingegen die Darstellung in den Verkehrsuntersuchungen zur OUM auf ganze Straßenabschnitte abstellt; auch insoweit ist eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse nur eingeschränkt gegeben. Nicht zuletzt ist zu berücksichtigen, dass bei Zählungen als Grundlage für die Ermittlung von Verkehrsbelastungen unvermeidlicherweise immer gewisse Tagesschwankungen zu verzeichnen sind, was ebenfalls - selbst bei Anwendung derselben Methode - zu unterschiedlichen Ergebnissen führt.

Im Folgenden wird näher auf die von Einwendern angeführten Beispiele eingegangen, anhand derer sich die überhöhten Werte des Analyse-Nullfalls 2005 belegen lassen sollen (s. hierzu auch Anlage 37):

Laut Einwendung sind im Analyse-Nullfall 2005 14.200 Kfz/24h im Abschnitt L 205 Bermatingen-Markdorf angegeben, laut Straßenverkehrszählung 2005 im Abschnitt Bermatingen-Markdorf 12.212 Kfz/24h, mithin eine Abweichung von ca. 16%. Der Wert der Straßenver-

kehrszählung 2005 wurde hier - wie auch z. T. an anderen Zählstellen - nur als DTV-Wert geschätzt und ist schon insoweit nicht mit dem DTVW-Wert des Analyse-Nullfalls 2005 vergleichbar. Zudem kann die innerörtlich in Bermatingen gelegene Zählstelle nicht mit den Werten des Analyse-Nullfalls 2005 zur freien Strecke zwischen Bermatingen und Markdorf verglichen werden. Von daher erübrigt sich hier auch ein Vergleich mit den Werten des Verkehrsmonitorings 2010.

Laut Einwendung sind im Analyse-Nullfall 2005 12.000 Kfz/24h im Abschnitt B 33 Ittendorf-Markdorf angegeben, laut Straßenverkehrszählung 2005 im Abschnitt Stetten-Markdorf 11.330 Kfz/24h, mithin eine Abweichung von ca. 6%. Der für die 1,0 km nördlich von Ittendorf gelegenen Zählstelle angegebene DTVW-Wert der Straßenverkehrszählung 2005 ist zutreffend; die im Verkehrsmonitoring 2010 erhobenen normalwerktäglichen Verkehrsstärken zwischen 10.675 und 11.431 Kfz/24h bestätigen diesen Wert. Eine Abweichung von ca. 6% kann vor dem Hintergrund der oben geschilderten methodischen Unterschiede jedoch ohne weiteres als Bestätigung der Größenordnung des Analyse-Nullfalls 2005 gewertet werden.

Laut Einwendung sind im Analyse-Nullfall 2005 23.900 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt Markdorf (ODM) der B 33 beim Schloss angegeben, laut Straßenverkehrszählung 2005 in der ODM zwischen Ittendorfer Straße und Zeppelinstraße 20.886 Kfz/24h, mithin eine Abweichung von ca. 14%. Der für diese Zählstelle angegebene DTVW-Wert der Straßenverkehrszählung 2005 ist zutreffend. Allerdings lag die Zählstelle an der ODM zwischen der Bahnhof- und Marienstraße. Für diesen Abschnitt gibt der Analyse-Nullfall 2005 einen DTVW-Wert von 22.000 Kfz/24h an und nicht 23.800 Kfz/24h, die für den Abschnitt Am Stadtgraben und Bahnhofstraße angegeben sind. Vergleicht man die 22.000 Kfz/24h mit den 20.886 Kfz/24h, erhält man mit einer Abweichung von nicht einmal 6% hier ebenfalls ohne weiteres eine Bestätigung der Größenordnung des Analyse-Nullfalls 2005. Im Rahmen des Verkehrsmonitorings 2010 erfolgten hier keine Erhebungen.

Laut Einwendung sind im Analyse-Nullfall 2005 16.700 Kfz/24h im Abschnitt B 33 Markdorf-Leimbach angegeben, laut Straßenverkehrszählung 2005 im Abschnitt Markdorf-Bitzenhofen 13.317 Kfz/24h, mithin eine Abweichung von ca. 25%. Für die östlich von Hepbach gelegene Zählstelle ist nicht der DTVW-Wert von 16.700 Kfz/24h zutreffend, sondern hier weist der Analyse-Nullfall 2005 eine Verkehrsstärke von 15.100 Kfz/24h aus. Damit beträgt die Abweichung ca. 11,8%. Dies kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gerade noch als eine Bestätigung der Größenordnung des Analyse-Nullfalls 2005 gewertet werden. Dass hier im Rahmen des Verkehrsmonitorings 2010 ein DTVW-Wert von 11.820 Kfz/24h ausgewiesen wird, muss vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass die Zählungen hier vom 17.08. - 19.08.2010 und damit in der Ferienzeit erfolgten. Zudem wurden hier Verkehrsstärken von bis zu 14.097 Kfz/24h erhoben.

Laut Einwendung sind im Analyse-Nullfall 2005 12.700 Kfz/24h im Abschnitt L 207 Markdorf-Lipbach angegeben, laut Straßenverkehrszählung 2005 im Abschnitt Kluftern-Markdorf Industriegebiet 10.390 Kfz/24h, mithin eine Abweichung von ca. 22%. Der Wert der Straßenverkehrszählung 2005 wurde hier nur als DTV-Wert geschätzt und ist schon insoweit nicht mit dem DTVW-Wert des Analyse-Nullfalls 2005 vergleichbar. Dass hier im Rahmen

des Verkehrsmonitorings 2010 ein DTVW-Wert von 8.101 Kfz/24h ausgewiesen wird, muss vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass die Zählungen hier vom 31.08. - 02.09.2010 und damit in der Ferienzeit erfolgten. Zudem wurden hier Verkehrsstärken von bis zu 9.900 Kfz/24h erhoben. Insgesamt lassen sich die Werte aus der Straßenverkehrszählung 2005 wegen der Schätzung eines DTV-Werts bzw. des Verkehrsmonitorings 2010 wegen der Zählung in der Ferienzeit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ohne weiteres mit dem Analyse-Nullfall 2005 vergleichen. Berücksichtigt man diese Umstände, spricht viel für die Annahme, dass die Abweichung entsprechend spürbar geringer ausfallen dürfte, so dass damit die Plausibilität des Analyse-Nullfalls 2005 nicht maßgeblich erschüttert wird.

Laut Einwendung sind im Analyse-Nullfall 2005 10.100 Kfz/24h im Abschnitt K 7742 Markdorf-Raderach angegeben, laut Straßenverkehrszählung 2005 im Abschnitt Unterraderach-Markdorf Industriegebiet 9.456 Kfz/24h, mithin eine Abweichung von ca. 7%. Der Wert der Straßenverkehrszählung 2005 wurde hier nur als DTV-Wert geschätzt und ist schon insoweit nicht mit dem DTVW-Wert des Analyse-Nullfalls 2005 vergleichbar. Im Rahmen des Verkehrsmonitorings 2010 erfolgten hier Zählungen vom 31.08. - 02.09.2010. Diese Zählungen in der Ferienzeit führten zu einem DTVW-Wert von 10.923 Kfz/24h und damit zu einem um ca. 9% höheren Wert als im Analyse-Nullfall 2005. Auch hier erachtet die Planfeststellungsbehörde das Ergebnis des Analyse-Nullfalls als in der Größenordnung bestätigt.

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 bzw. des Verkehrsmonitorings 2010 einerseits und der Verkehrsuntersuchungen zur OUM, insbesondere den Analyse-Nullfall 2005 betreffend, andererseits nicht ohne Weiteres miteinander verglichen werden können. Da jeweils unterschiedliche Methoden zur Anwendung kommen und unterschiedliche Werte - einmal DTV-Werte und einmal DTVW-Werte - ermittelt werden, können die Werte der Straßenverkehrszählung 2005 bzw. des Verkehrsmonitorings 2010 nur dann den Verkehrsuntersuchungen zur OUM wirksam entgegengehalten werden, wenn danach die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen zur OUM schon im Ansatz in der Größenordnung völlig verfehlt erscheinen. Dies ist jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier nicht der Fall. Vielmehr hat gerade die nähere Betrachtung der von den Einwendern angeführten Beispiele aufgezeigt, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen zur OUM insgesamt in der Größenordnung ein realistisches Abbild der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßenabschnitten darstellen. Generell ist es hinzunehmen, dass verschiedene Untersuchungen über Verkehrsbelastungen, bei denen unterschiedliche methodische Ansätze verwendet werden, teilweise größere Differenzen bei den Ergebnissen mit sich bringen, ohne dass deshalb die methodische Qualität der einzelnen Untersuchungen in Zweifel gezogen werden kann. Es zeigt sich, dass auch Erhebungen zum Istzustand einer Verkehrsbelastung innerhalb einer größeren Bandbreite immer nur gerechnete Näherungswerte darstellen, solange nicht über ein ganzes Jahr durchgehend gezählt wird, was jedoch eine Überspannung der Anforderungen darstellen würde, da es für die Beurteilung eines Vorhabens auf eine fachlich noch vertretbare Größenordnung der ermittelten Werte der Verkehrsbelastung der einzelnen Straßenabschnitte ankommt. Schließlich reicht es für die verkehrliche Beurtei-

lung eines Straßenbauvorhabens aus, wenn unter Zugrundelegung einer fachlich anerkannten Methode eine fachlich vertretbare Größenordnung zum Verkehrsaufkommen ermittelt wird, nicht jedoch ist dessen absolut exakte Ermittlung gefordert. Ersteres ist hier mit den Verkehrsuntersuchungen zur OUM nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gegeben.

Eigene Zählungen 2010

9. Von einem Verband wird auf eigene Zählungen im Oktober 2010 mit einem automatischen Zählgerät an der B 33 von Meersburg Richtung Markdorf und an der K 7742 Markdorf-Unterraderach hingewiesen. Die Zählergebnisse lägen im Bereich der Zahlen des Verkehrsmonitorings, von der Prognose in den Verkehrsuntersuchungen würden sie um bis zu 25% abweichen. Auf der L 207 und der K 7742 gebe es eine Verkehrsabnahme und keine Zunahme, wie in den Untersuchungen prognostiziert. Generell finde eher eine Verkehrsabnahme statt. Die Zählung des Gutachters im Juli 2005 wird kritisiert, da zu diesem Zeitpunkt einige Bundesländer bereits Sommerferien gehabt hätten.

Hierzu ist anzumerken, dass ein Vergleich von Zählergebnissen aus 2010 mit Prognosewerten, die sich auf 2025 beziehen, von vornherein unzulässig ist, da insoweit die prognostizierte Verkehrsentwicklung zwischen 2010 und 2025 völlig ausgeblendet wird. Für die Planfeststellungsbehörde überzeugend hat der Gutachter zum Vorbringen des Verbands darauf hingewiesen, dass bei den Zählergebnissen 2010 zudem zu berücksichtigen ist, dass es davor infolge der Wirtschaftskrise eine Verkehrsabnahme gegeben hat, dass ab 2010 jedoch mit der wirtschaftlichen Erholung wieder eine Verkehrszunahme zu verzeichnen ist, so dass nicht von einer kontinuierlichen generellen Verkehrsabnahme ausgegangen werden kann. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist auch der Hinweis des Gutachters plausibel, dass die Zählung im Juli 2005 zu Ferienzeiten in anderen Bundesländern deshalb sinnvoll gewesen ist, da so der für den Bodenseekreis stärker relevante Tourismusverkehr mit erfasst werden konnte.

Verkehrsverlagerungen in Markdorf

10. In verschiedenen Einwendungen wird moniert, dass nach der VU 2011 (s. Plan 2.6) im Planfall PNF mit OUM auf einem Teil der innerörtlichen Straßen von Markdorf Verkehrszunahmen prognostiziert würden. So komme es etwa auf der Hauptstraße zu einer Zunahme um 1.500 Kfz/24h, obwohl zuvor argumentiert worden sei, dass die OUM auch zu einer Entlastung im innerörtlichen Straßennetz führen würde. Vor diesem Hintergrund sei zu fragen, ob diese Verkehrszunahmen nicht in der Realität auf der ODM verbleiben würden und so die Entlastungswirkung für die ODM geringer als prognostiziert ausfalle.

Hierzu ist zu bemerken, dass es infolge der Entlastung auf der ODM durch die OUM zu Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten innerörtlichen Straßennetz in Markdorf kommen wird. Die Entlastung auf der ODM führt zu veränderten Zufahrtssituationen von den Nebenstraßen auf die ODM, so dass sich in der Folge die Verkehrsteilnehmer teilweise hinsichtlich

der Zufahrt auf die ODM in ihrer Wegewahl umorientieren. Dies führt dazu, dass es im innerörtlichen Straßennetz von Markdorf teilweise zu Verkehrszunahmen, teilweise aber auch zu Verkehrsabnahmen kommt (s. Plan 2.6 der VU 2011). Dabei ist laut Gutachter zu berücksichtigen, dass die Verkehrsuntersuchungen nur Hinweise auf innerörtliche Verkehrsverlagerungen infolge veränderter Einspeisevorgänge in die ODM und keine exakten Größen dieser Änderungen im innerörtlichen Straßennetz geben, was darauf beruht, dass der Untersuchungsraum in Verkehrszellen untergliedert ist, die an die Hauptstraßen angebunden werden. Dabei werden innerörtliche Straßen nicht detailliert erfasst. Eine Abschätzung der Wirkungen der OUM im innerörtlichen Straßennetz infolge veränderter Einspeisevorgänge nach einer Größenordnung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Beurteilung hinsichtlich der OUM ausreichend. Eine im Erörterungstermin zugesagte Überprüfung hat keinen Anlass zu einer veränderten Beurteilung gegeben.

Entlastung auf der ODM

11. Auf die Frage im Erörterungstermin, wie es sein könne, dass es auf der ODM nach Plan 2.6 in der VU 2011 zu einer Entlastung von 13.300 Kfz/24h komme, wenn die OUM nur eine Belastung von 11.900 Kfz/24h aufweise, hat der Gutachter überzeugend erklärt, dass dies Folge von Überlagerungen von Verkehrsströmen und Fahrbeziehungen an einzelnen Knotenpunkten ist, was bedeutet, dass die Straßenabschnitte der ODM einerseits und die OUM andererseits nicht unmittelbar miteinander verglichen werden können. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Entlastung um 13.300 Kfz/24h nicht für die ganze ODM ausgewiesen ist, sondern auf anderen Abschnitten der ODM die Entlastung zwischen 12.100 und 12.900 Kfz/24h liegt.

Veränderungen im Straßennetz

12. In Einwendungen werden einige der in der VU 2011 auf Seite 1 aufgeführten Veränderungen im Straßennetz thematisiert:

Zur Frage nach den Auswirkungen der niveaufreien Bahnüberquerung Salem im Zuge der K 7759 ist anzumerken, dass diese Veränderung nur der Vollständigkeit halber erwähnt wurde. Allein aus der Schaffung der Niveaufreiheit eines Bahnübergangs ergeben sich allenfalls marginale Änderungen beim Verkehrsaufkommen, die in Bezug auf das Vorhaben der OUM vernachlässigt werden können.

Bei den angesprochenen restriktiven Maßnahmen im Zuge der L 205alt Bermatingen-Markdorf handelt es sich nach Angaben des Gutachters um einen nach Realisierung der OU Bermatingen unterstellten Rückbau dieses Streckenabschnitts zu einer zwischenge-meindlichen Verkehrsrelation. Im Hinblick auf die über diesen Streckenabschnitt führende Großraumstrecke 2 von Friedrichshafen über Markdorf und Salem Richtung Tuttlingen wird ein solcher Rückbau in der Aktualisierung in der VU 2011 nicht mehr unterstellt. Dass vor diesem Hintergrund im Planfall 1.2LV auf diesem Streckenabschnitt nach der VU 2011 mit 5.200 Kfz/24h mehr Verkehr verbleibt als nach der VU 2008 mit 3.700 Kfz/24h, ist einleuch-

tend. Soweit kritisiert wird, dass für diesen Streckenabschnitt im Analyse-Nullfall 2005 (Plan 0.1 in VU 2011) 14.200 Kfz/24h und im PNF (Plan 1.1 in VU 2011) mit 16.200 Kfz/24h nur eine Steigerung von ca. 15% angegeben werde, obwohl die allgemeine Verkehrszunahme in der Verkehrsuntersuchung höher angesetzt werde, ist festzuhalten, dass die allgemeine Verkehrszunahme nicht einfach pauschal mit demselben Prozentsatz zu den Werten des Analyse-Nullfalls hinzugerechnet wird, sondern differenziert im Verkehrsnetzmodell auf die einzelnen Streckenabschnitte verteilt wird, so dass sich bei den einzelnen Streckenabschnitten unterschiedlich hohe Verkehrszunahmen ergeben. Im Übrigen ist bemerkenswert, dass die Verkehrsprognose hier kritisiert wird, weil die prognostizierte Verkehrszunahme zu gering ausfalle, obwohl sonst eher bemängelt wird, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu hoch angegeben werde. Soweit in den Einwendungen behauptet wird, dass völlig offen bleibe, woraus sich die Reduzierung der Verkehrsbelastung auf diesem Streckenabschnitt der L 205 Markdorf-Bermatingen im Vergleich zwischen PNF und PNF mit OUM um 1.000 Kfz/24h (s. Plan 2.5 der VU 2011) ergeben solle, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Antwort ohne Weiteres aus diesem Plan 2.5 selbst ergibt: Verkehr aus Ahausen und westlich davon wird im Falle der OUM sich in entsprechender Größenordnung auf die K 7782 und die B 33 von Ittendorf Richtung Markdorf hin verlagern. Im Übrigen gilt: Da auf Seite 1 der VU 2011 ausdrücklich angegeben ist, dass als wesentlicher Ansatz in diese Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung eingeflossen ist, dass keine restriktiven Maßnahmen auf der L 205alt Markdorf-Bermatingen erfolgen, ist ohne weiteres klar, dass auch beim PNF in Plan 1.1 keine solchen restriktiven Maßnahmen enthalten sind; etwas Anderes kann hier nicht unterstellt werden.

Soweit in diesem Zusammenhang im Erörterungstermin gefragt wurde, ob es einen Zusammenhang verkehrsberuhigender Maßnahmen in der OD Bermatingen mit der OUM gebe, wurde vom Gutachter angegeben, dass solche Maßnahmen (etwa Tempo 30) nicht in der Aktualisierung enthalten sind. Die Einschätzung des Gutachters, dass solche Maßnahmen in der OD Bermatingen keine Auswirkungen auf den Verkehr von Bermatingen nach Markdorf und infolgedessen auch nicht auf die OUM haben, ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, da sich deutliche Verkehrszunahmen aus Richtung Bermatingen auf der OUM erst mit der OUB ergeben (s. Vergleich der beiden Planfälle PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB in Anlage 1 zur VU 2012).

Soweit bemängelt wird, dass die als Veränderungen im Straßennetz auf Seite 1 der VU 2011 aufgeführten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Ortsdurchfahrt L 207 Kluffern nicht konkret dargestellt seien, ist anzumerken, dass an derselben Stelle ergänzend angegeben ist, dass es hier um Ortseingangstore, Minikreisel und Geschwindigkeitsreduzierung geht. Dass der Minikreisel am Knoten L207/L328b liegt und es um eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h im Abschnitt nördlich dieses Minikreisels geht, kann als vor Ort bekannt vorausgesetzt werden. Weshalb diese Maßnahmen im Jahr 2025 nicht mehr bestehen sollten, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht; jedenfalls ist es sachgerecht, diese Maßnahmen in der VU 2011 auch für die Prognose 2025 zu berücksichtigen. Da es für die Beurteilung der Auswirkungen der OUM maßgeblich auf die Größenordnung der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßenabschnitten ankommt,

ist es nicht erforderlich, bis ins Einzelne die Veränderungen infolge dieser genannten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen darzulegen.

Soweit in Einwendungen darauf hingewiesen wird, dass als Veränderung im Straßennetz das für Hagnau (und ggf. für Fischbach) vorgesehene bzw. beantragte Tempo-30-Limit fehle, hat der Gutachter angegeben, dass diese nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierungen mit den entsprechenden Widerständen im Verkehrsmodell zwar in die Verkehrsuntersuchung einbezogen worden seien, diese Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sich jedoch nicht auf die OUM auswirken, mithin zu keinen relevanten Veränderungen in der Verkehrsprognose führen. Wegen der entfernteren Lage dieser Orte im Verhältnis zur OUM ist diese gutachterliche Einschätzung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel.

Verkehrsuntersuchung mit OU Neufrach

13. Im Hinblick auf einen im Erörterungstermin gestellten Antrag, eine Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der Ortsumgehung Neufrach zu erstellen, wurde die Prüfung der Erforderlichkeit einer solchen ergänzenden Untersuchung zugesagt. Zutreffend ist, dass in den Verkehrsuntersuchungen zur OUM mit der Aktualisierung nur die höhenfreie Bahnüberquerung der K 7759 mit berücksichtigt ist, nicht aber eine solche OU Neufrach. Die Überprüfung ergab Folgendes: In der Verkehrsuntersuchung zur OU Neufrach wurden je nach Variante für die L 205 südöstlich Neufrach 11.500 bis 12.200 Kfz/24h ermittelt, in der VU 2011 wurden für die L 205 nordöstlich Bermatingen vor Neufrach 11.100 bis 12.400 Kfz/24h ermittelt. Aus diesem in der Größenordnung vergleichbaren Verkehrsaufkommen zwischen Neufrach und Bermatingen lässt sich ableiten, dass eine OU Neufrach keine relevanten Auswirkungen auf die OUM hat. Vor diesem Hintergrund wird der vorgenannte Antrag abgelehnt, da mit der beantragten zusätzlichen Untersuchung mangels relevanter Auswirkungen einer OU Neufrach auf die OUM keine entscheidungserheblichen Erkenntnisse zu erwarten sind.

Übertrieben dargestellte Verkehrsentlastung ODM

14. In Einwendungen wird angeführt, dass die Verkehrsentlastungswirkung für die ODM von mehr als 50% übertrieben dargestellt sei. Dazu wird auf 21 Straßenabschnitte der Anlagen 1-3 der VU 2011 Bezug genommen, wonach nur an 4 dieser 21 Abschnitte Entlastungen von mehr als 50% prognostiziert würden. Es sei grob irreführend, wenn auf Seite 7 des Erläuterungsberichts vom 06.06.2011 zur „Änderung des Planfeststellungsantrags vom 26.03.2009“ dargestellt werde, dass im Innenbereich der Stadt Markdorf Verkehrsentlastungen von in der Regel mehr als 50% zu verzeichnen seien.

An dieser Stelle hätte sich die Planfeststellungsbehörde von beiden Seiten eine sorgfältigere und zurückhaltendere Formulierung gewünscht. Zunächst einmal müssen Einwender beachten, dass sich die Aussage auf Seite 7 auf den Innenbereich von Markdorf und damit auf die ODM im Zuge der B 33 bezieht und nicht auf andere Landesstraßen in Markdorf oder auf die Ortsdurchfahrten Stetten, Ittendorf, Leimbach und Hepbach; insoweit sind die

21 Straßenabschnitte übertrieben ausgewählt. Maßgeblich für die ODM im Zuge der B 33 sind allein die sieben Abschnitte 4.2 bis 10 in Anlage 1 der VU 2011. Auf diesen Abschnitten kommt es im Planfall PNF mit OUM zu Verkehrsabnahmen von 43 bis 55%; insoweit wäre es besser gewesen, seitens des Vorhabenträgers die Formulierung „in der Regel >50%“ nicht zu wählen und etwas zurückhaltender zu formulieren. Dies ändert jedoch nichts daran, dass es auf der ODM im Zuge der B 33 zu solchen erheblichen Verkehrsabnahmen von 43 bis 55% kommt. Von daher kann nicht von einer groben Irreführung gesprochen werden. Ebenso wenig kann davon gesprochen werden, dass mit Verkehrsabnahmen auf der ODM im Zuge der B 33 von 43 bis 55% das Planungsziel einer erheblichen Verkehrsentslastung auf dieser Ortsdurchfahrt nicht erreicht werden würde.

Entlastungswirkung der OUM

15. Laut Einwendungen sei nicht nachvollziehbar, wie es nach der VU 2011 zu einer höheren Entlastungswirkung der OUM auf der ODM komme. Hierzu wird in Vergleichen angeführt, dass es auf einzelnen Streckenabschnitten der ODM Unterschiede im Bereich einstelliger Prozentpunktwerte gebe. Die Unterschiede beruhen darauf, dass die Verkehrsuntersuchung von Januar 2003 eine Prognose für 2010 angab, wohingegen die VU 2011 auf das Jahr 2025 abstellt. Bei Vergleichen zwischen der VU 2011 und der Lärmuntersuchung ist zu beachten, dass die Streckenabschnitte nicht immer deckungsgleich sind. Soweit angeführt wird, dass die höher prognostizierte Verkehrsentslastung östlich der Bischofsschloss-Kreuzung überraschend sei, da dort eher mehr Fahrzeuge Richtung Osten orientiert seien, ist anzumerken, dass diese Beobachtung zwar insoweit stimmt, als der nach Osten orientierte Verkehr aus den zur ODM nachgeordneten Straßen zwar doppelt so hoch ausfällt wie der nach Westen orientierte Verkehr, jedoch wegen der vielfältigen Verkehrsbeziehungen innerhalb einer Stadt wie Markdorf nicht allein von der Verkehrsverteilung an einem Knotenpunkt auf die Gesamtverkehrsbeziehungen, die auf einen Streckenabschnitt einwirken, geschlossen werden kann.

Zusätzliches Verkehrsszenario

16. In Einwendungen wird zur Darstellung der Entlastungswirkung durch die OUM verlangt, dass dem durchgehenden Bau der B30/B31 von Immenstaad bis Ravensburg ohne OUM als Bezugsfall der Fall mit der OUM gegenübergestellt werde, da die Bündelungstrasse der B 30/B31 allein schon zu einer erheblichen Verkehrsentslastung in Markdorf führe. Ein solches zusätzliches Verkehrsszenario braucht es jedoch nicht. Vergleicht man den Planfall PNF mit OUM mit dem Planfall PNF mit OUM und OUB, erkennt man, dass die zusätzliche OUB eine zusätzliche Entlastung in der ODM mit sich bringt. Eine weitere zusätzliche Verkehrsentslastung in der ODM ergibt sich im Planfall 1.2LV, der zusätzlich auch den Bau der B30/B31 von Immenstaad bis Ravensburg enthält. Allerdings zeigt der Vergleich nach Anlage 1 in der VU 2012, dass die jeweilige zusätzliche Verkehrsentslastung auf der ODM durch die zusätzlichen Straßen gegenüber der Entlastungswirkung durch die OUM allein eher gering ausfällt, d. h., der wesentliche Entlastungseffekt auf der ODM ergibt sich durch

die OUM. Dies wird tendenziell bestätigt durch die Stromverfolgung in den Plänen 6 und 7 der VU 2008. Danach macht im PNF der Durchgangsverkehr auf der B 33 von Meersburg über Markdorf Richtung Ravensburg und umgekehrt 4.700 Kfz/24h aus bei einer Gesamtbelastung auf der ODM von bis zu 26.600 Kfz/24h. Da diese 4.700 Kfz/24h nur einen theoretischen Maximalwert der Verlagerung von der B 33 auf die B30/B31 darstellen, wird deutlich, dass der Entlastungseffekt durch die OUM allein mit einer Verkehrsentslastung von bis zu 13.300 Kfz/24h auf der ODM um ein Mehrfaches größer ist.

Fortführung der OUM

17. Entgegen einer Interpretation in einer Einwendung kann aus dem letzten Absatz auf Seite 1 der VU 2008 nicht geschlossen werden, dass der Gutachter unterschwellig davon abrate, die OUM nicht nach Südosten in Richtung B 31 verkehrswirksam fortzuführen. Vielmehr wird dort ausgeführt, dass die OUM allein in der ODM zu einer deutlichen Verkehrsentslastung führt, dass eine noch stärkere weiträumige verkehrliche Wirkung in Verbindung mit einer Weiterführung nach Südosten verbunden ist. Im Übrigen kann ein Verkehrsaufkommen von knapp über 20.000 Kfz/24h auch mit dem für die OUM gewählten RQ 10,5 noch abgewickelt werden.

Großräumige Verkehrsverlagerungen

18. In etlichen Einwendungen wird kritisiert, dass in den Verkehrsuntersuchungen großräumige Verkehrsverlagerungen, insbesondere im Planfall 1.2, vernachlässigt worden seien. Dabei wird insbesondere auch angeführt, dass die Auswirkungen der Lkw-Autobahnmaut seit 2005 im Hinblick auf den Ferntransit des Schwerverkehrs zwischen Basel und München nicht berücksichtigt seien. Die Verbindung zwischen Basel und München durch die Bodenseeregion sei deutlich kürzer als die Verbindung über die A5 und A8 und zudem mautfrei. Jede Verbesserung des Straßennetzes im mautfreien Bereich werde eine Verstärkung des Lkw-Verkehrs nach sich ziehen, was hier bedeutsam sei, da die OUM zu einer Beschleunigung des überregionalen Verkehrs auf der B 33 führen werde wie auch der Ausbau in der Region Bodensee die Route über Friedrichshafen interessanter mache. Dabei wird auch auf Ergebnisse der Dauerzählstelle Harlachen an der B 31 verwiesen, nach denen seit 2005 der Schwerverkehr zugenommen habe.

Zunächst ist anzumerken, dass aus Ergebnissen einer Dauerzählstelle allein nicht auf eine Veränderung in den Verkehrsbeziehungen, hier in Bezug auf den weiträumigen Schwerverkehr, geschlossen werden kann, da eine solche Verkehrszählung nur die Verkehrsmenge erfasst, jedoch nichts über Herkunft und Ziel dieses Verkehrs aussagt. Nach Angaben des Gutachters haben Verkehrsbefragungen gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen im nördlichen Bodenseeraum und damit auch im Untersuchungsraum in starkem Maß durch regionale Bezüge geprägt ist, wohingegen weiträumig orientiertem Verkehr bzw. Transitverkehr geringere Bedeutung zukommt; danach macht etwa auf der B 30 der Fernverkehr 4% des Gesamtverkehrs aus, im Raum Friedrichshafen/Ravensburg gibt es laut Gutachter ver-

hältnismäßig wenig Fernverkehr. Zudem ist zu beachten, dass weiträumigere Ost-West-Verkehrsbeziehungen nördlich des Bodensees vor allem über die B 31 (und in der Folge über die B 30) verlaufen, nicht aber über nachrangige Straßen wie die OUM; dies gilt erst recht mit dem Bau der planfestgestellten B 31 BA II B. Anzumerken ist noch, dass die Ergebnisse der Dauerzählstelle Harlachen folgendes Bild ergeben (die Zahlen finden sich in Abbildung 1 und 2 der Anlage 8): Danach erhöhte sich das Schwerverkehrsaufkommen von 2.259 Kfz/24h in 2005 auf 2.719 Kfz/24h in 2010, also eine Zunahme um 460 Kfz/24h. Bei einem dortigen Gesamtverkehrsaufkommen von im Schnitt ca. 19.000 Kfz/24h macht diese Zunahme ca. 2,4% aus - eine Größenordnung, die nicht mehr relevant ist, zumal nicht davon ausgegangen werden kann, dass diese Zunahme allein aus weiträumig verlagertem Verkehr herrührt, sondern auch die allgemeine Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens (auch im Hinblick auf die regionale Wirtschaftsentwicklung) beinhaltet. Letztlich lässt sich damit sogar belegen, dass es seit 2005 zu keiner nennenswerten weiträumigen Verlagerung gerade von Schwerverkehr gekommen ist. Dies wird auch bestätigt durch einen „Bericht der Bundesregierung über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut“ (Bundestags-Drucksache 16/13739) vom 29.06.2009, wonach laut Gutachter keine nennenswerten Verkehrsverlagerungen durch die Einführung der Lkw-Maut 2005 im Untersuchungsraum eingetreten sind. Für die Dauerzählstelle Harlachen werden sowohl für die Jahre 2004/2005 als auch für den Zeitraum 2004-2007 in dem Bericht mautbedingte Zunahmen von weniger als 50 Lkw > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht angegeben; die Planfeststellungsbehörde teilt vor diesem Hintergrund die Auffassung des Gutachters auf Seite 3 in Anlage 8, dass es sich um keine nennenswerten mautbedingten Verkehrsverlagerungen handelt.

Dass es allein durch die OUM zu einer deutlichen Zunahme von Verkehrsverlagerungen im Schwerverkehr zwischen Basel und München kommen soll, ist für die Planfeststellungsbehörde schon wegen des geringen Streckenanteils der OUM an der Gesamtstrecke nicht nachvollziehbar. Zudem hat der Gutachter im Erörterungstermin zutreffend darauf hingewiesen, dass durch den bereits erfolgten bzw. weiter betriebenen sechsstreifigen Ausbau der A5 und A8 die Autobahnverbindung an Attraktivität für den Fernverkehr gewinnt, was wiederum der von den Einwendern befürchteten großräumigen Verkehrsverlagerung entgegenwirkt.

Anzumerken bleibt, dass hier von Einwenderseite eine Verkehrszunahme in relevanter Größenordnung behauptet wird, was in den Verkehrsuntersuchungen nicht berücksichtigt worden sei, obwohl zugleich kritisiert wird, dass die Zahlen der Verkehrsprognosen in diesen Verkehrsuntersuchungen insgesamt zu hoch seien. Inhaltlich konsequent ist diese Argumentation von Einwendern aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

Verkehrsverlagerung vom ÖPNV zur Straße

19. In einer Einwendung wird moniert, dass es durch die OUM (insbesondere in Verbindung mit der OUB und ggf. der OU Kluffern) zu Verlagerungen vom ÖPNV, insbesondere vom SPNV auf die Straße kommen werde. Im Hinblick auf Bestrebungen, gerade die Bodensee-

gürtelbahn zu verbessern - so wurde im Oktober 2011 ein Interessenverband Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen-Radolfzell, an dem die von dieser Bahnlinie berührten Landkreise, Gemeinden, Regionalverbände und IHKs beteiligt sind, gegründet, der sich die zukunftsorientierte und nachhaltige Weiterentwicklung der Bodenseegürtelbahn (insbesondere deren Elektrifizierung) zum Ziel gesetzt hat -, kann davon ausgegangen werden, dass der ÖPNV und hier gerade der SPNV in der Region auch mit einer OUM zumindest in der bisherigen Größenordnung seinen Verkehrsanteil behält, so dass insoweit keine erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrsuntersuchungen zu erwarten sind.

Induzierter Verkehr

20. In etlichen Einwendungen wird ausgeführt, dass in den Verkehrsuntersuchungen das Thema induzierter Verkehr vernachlässigt worden sei. Durch neue Straßen wie die OUM werde zusätzlich Kfz-Verkehr erzeugt, was das Planungsziel der Reduzierung der Belastungen durch den Kfz-Verkehr in Frage stelle und zu einer Überschätzung der Entlastungswirkung durch die OUM führe. Durch die Beschleunigung des Verkehrs zwischen Salem und Friedrichshafen sowie mit der Entzerrung des Verkehrs auf der B 33 und auch der Beschleunigung des Verkehrs auf der B 33 und des innerörtlichen Verkehrs in Markdorf werde es zu Verkehrszunahmen kommen. Da die tägliche Unterwegszeit (Fahrzeit) konstant bleibe, führe eine Beschleunigung zu einer entsprechenden Verkehrszunahme. Der künftig durch die OUM induzierte Verkehr sei in realistischer Höhe zu berücksichtigen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durften in den Verkehrsuntersuchungen zutreffend die Auswirkungen von durch die OUM induziertem Verkehr für die Verkehrsprognose als vernachlässigbar betrachtet werden. Induzierter Verkehr bezeichnet die mittelbare Änderung des Verkehrsverhaltens infolge einer Straßenbaumaßnahme, bei der die Wirkung über die Umlenkung und Verlagerung von Verkehr hinausgeht. Bei primär induziertem Verkehr geht es um den durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur unmittelbar neu angeregten Verkehr, bei sekundär induziertem Verkehr geht es um den mittelbaren, infolge langfristiger Wirkungen durch siedlungsstrukturelle Veränderungen bedingten Verkehr. Der sekundär induzierte Verkehr wird durch die auch an der siedlungsstrukturellen Entwicklung ausgerichtete Verkehrsprognose in Verbindung mit der OUM hinreichend berücksichtigt, zumal die Verkehrszunahme infolge der nach jetziger Planung zu erwartenden siedlungsstrukturellen Entwicklung die durch die OUM erzeugte siedlungsstrukturelle Entwicklung in der Größenordnung deutlich übersteigen wird. Zum primär induzierten Verkehr gibt es nach Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2005 zum einen noch keine allgemein gültige Definition, zum anderen liegen bislang zur Quantifizierung nur vielfältige, z. T. kontrovers diskutierte Ansätze vor. Laut Verkehrsgutachter gibt es Annahmen, dass 5% des Verkehrszuwachses auf primär induzierten Verkehr entfällt, was bei einem hier prognostizierten gesamten Verkehrszuwachs von 20% bedeutet, dass 1% des gesamten Verkehrszuwachses primär induzierter Verkehr ist. Selbst wenn man davon ausgehe, dass 20% des Verkehrszuwachses auf primär induzierten Verkehr entfielen, wären nur 4% des gesamten Verkehrszuwachses primär induzierter Verkehr. Selbst dies wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Größenordnung des prognostizier-

ten Gesamtverkehrs nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Letztlich ist festzuhalten, dass dem Thema induzierter Verkehr nicht die von Einwendern beigemessene Bedeutung zukommt. Dies wird auch unterstrichen durch den Umstand, dass laut Verkehrsgutachter der Großteil des täglichen Verkehrs mit 60-70% aus stabilen Verkehrsbeziehungen wie z. B. Wegen zum und vom Arbeitsplatz herrührt. Laut Verkehrsgutachter sind im zugrunde gelegten Verkehrsmodell auch Umstände wie das Zeit-Wege-Verhältnis und das Reisezeitbudget berücksichtigt; dabei ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel, dass sich durch ein Vorhaben wie die OUM lediglich begrenztere Auswirkungen auf diese Aspekte ergeben werden. Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde den eingewandten Belang des induzierten Verkehrs angesichts von dessen Größenordnung und der bei Prognosen immer gegebenen Schwankungsbreite der Prognose und Ansätze des Verkehrsmodells für nicht geeignet, die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen als in der Größenordnung unzutreffend zu widerlegen. Wegen der letztlich eher geringen Größenordnung brauchte in den Verkehrsuntersuchungen hinsichtlich der Verkehrsprognose auch nicht der Anteil des induzierten Verkehrs am gesamten Verkehrszuwachs - auch nicht differenziert nach einzelnen Streckenabschnitten - dargestellt zu werden. Im Übrigen bleibt auch hier anzumerken, dass hier von Einwenderseite eine Verkehrszunahme in relevanter Größenordnung behauptet wird, was in den Verkehrsuntersuchungen nicht berücksichtigt worden sei, obwohl zugleich kritisiert wird, dass die Zahlen der Verkehrsprognosen in diesen Verkehrsuntersuchungen insgesamt zu hoch seien. Inhaltlich konsequent ist diese Argumentation von Einwendern aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

Verkehrszunahme in der OD Leimbach

21. Von etlichen Einwendern wird im Unterschied zu Planfällen mit zusätzlichen Straßen für den Planfall PNF mit OUM allein eine Verkehrszunahme auf der B 33 OD Leimbach befürchtet. In der VU 2011 wurde explizit auch der Planfall PNF mit OUM allein untersucht. Wie sich der Tabelle in Anlage 1 der VU 2012 entnehmen lässt, ist das Verkehrsaufkommen auf der B 33 in der OD Leimbach - Entsprechendes gilt auch für die OD Hepbach - im PNF am höchsten und in allen Planfällen geringer. So beträgt das Verkehrsaufkommen in der OD Leimbach im PNF 19.300 Kfz/24h und im Planfall PNF mit OUM 18.700 Kfz/24h, in der OD Hepbach im PNF 18.000 Kfz/24h und im Planfall PNF mit OUM 17.400 Kfz/24h. Diese Ergebnisse sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, da insbesondere nicht erkennbar ist, wie die zur Entlastung der ODM gedachte OUM signifikant zu einer Verkehrszunahme auf der B 33 von Markdorf Richtung Ravensburg beitragen soll.

Soweit die prognostizierte Verkehrsabnahme auf der B 33 in den ODs Leimbach und Hepbach im Planfall PNF mit OUM um 600 Kfz/24h und im Planfall PNF mit OUM und OUB um 1.100 Kfz/24h in einer Einwendung bezweifelt wird, ist darauf hinzuweisen, dass sich durch einzelne Straßenbaumaßnahmen nicht nur in deren unmittelbarem Nahbereich Änderungen im Verkehrsaufkommen ergeben, sondern auch im weiteren Straßennetz Folgewirkungen mit Verlagerungen von Verkehrsströmen auftreten können. Je nach Zielort kann für einen Teil der Verkehrsteilnehmer etwa anstelle einer Fahrt über die B 33 Richtung Ravensburg auch eine Fahrt über die B 31 in Betracht kommen.

Anzumerken ist, dass die im Planfall 1.2oK prognostizierte Abnahme des Verkehrs auf der B 33 in den ODs Leimbach und Hepbach von ca. 5.000 Kfz/24h im Vergleich zu einer Verkehrszunahme von ca. 1.700 Kfz/24h in Teilen der ODs Lipbach und Kluffern darauf beruht, dass im Planfall 1.2oK der Ausbau der B 30 und B 31 mit enthalten ist, was insbesondere auf der B 33 zu einer deutlichen Verkehrsentslastung führt, hingegen die Bündelungswirkung der ausgebauten B 30 und B 31 eine Verkehrszunahme auf der OD Kluffern bewirkt.

Verkehrszunahme in Bergheim

22. In mehreren Einwendungen wird befürchtet, dass es durch die OUM zu mehr Verkehr auf der Muldenbachstraße in Bergheim kommen werde, da dann die Muldenbachstraße als Abkürzung zur B 33 genutzt werde. Ebenso wird auf der Bergheimer Straße zwischen Bergheim und Leimbach eine Verkehrszunahme durch die OUM infolge Schleichverkehr befürchtet. In allen Planfällen kommt es auf dem nördlichen Abschnitt der Muldenbachstraße zwischen Bergheimer Straße und B 33 zu Verkehrsabnahmen. Auf dem südlichen Abschnitt der Muldenbachstraße zwischen der K 7742 und der Bergheimer Straße bzw. auf der Bergheimer Straße von Bergheim Richtung Leimbach kommt es in einigen Planfällen zu keinen signifikanten Änderungen oder zu Verkehrsabnahmen, im Planfall PNF mit OUM nach der VU 2011 zu Verkehrszunahmen von 800 Kfz/24h bzw. von 400 Kfz/24h. Dies beruht jedoch nicht auf Schleichverkehr, da in den Verkehrsuntersuchungen am Knoten L 207/Otto-Lilienthal-Straße eine Beschränkung auf Rechtsabbiegen in die und von der Otto-Lilienthal-Straße, was einem Schleichverkehr vorbeugt, zugrunde gelegt ist. Dem befürchteten Schleichverkehr auf der Muldenbachstraße wird auch mit der Widmungsbeschränkung der Stadt Markdorf vom 10.10.2012, mit der im nördlichen Abschnitt der Muldenbachstraße zwischen der B 33 und der Bergheimer Straße die Widmung auf Anliegerverkehr beschränkt wurde, entgegengewirkt. Soweit es zu den genannten Verkehrszunahmen kommt, handelt es sich hier um auch sonst im innerörtlichen Straßennetz von Markdorf sich mit der OUM einstellende Änderungen auf Grund von Verkehrsverlagerungen (auch örtlichen Verkehr von Bergheim und Leimbach betreffend) und von veränderten Verknüpfungen von und zur B 33.

Ausweichverkehr ab Meersburg

23. In einer Einwendung wird bemängelt, dass in den Verkehrsuntersuchungen der Ausweichverkehr von der B 31 ab Meersburg über die B 33, die OUM und die L 207 OD Kluffern zur B 31 BA II B nicht berücksichtigt sei. Dieser Ausweichverkehr werde bei hohem Verkehrsaufkommen und Staus auf der B 31 im Bereich Hagnau auftreten. Die hier angesprochene Fallkonstellation entspricht dem Planfall PNF mit OUM und BA II B, der in der VU 2012 untersucht wurde. Aus Plan 9.9 in der VU 2012, der die Differenz zwischen den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und BA II B darstellt, ist ersichtlich, dass die B 31 BA II B eine Verkehrsabnahme auf der B 33 und der OUM mit sich bringt und nicht, wie in der Einwendung unterstellt, zu Mehrverkehr auf der OUM führt. Der Mehrverkehr auf der L 207 ODs Lipbach und Kluffern rührt nicht von der OUM her, sondern von der allge-

meinen Bündelungswirkung der B 31 BA II B. Diese Wirkungen sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, da sie mit der Verbesserung der Verkehrsqualität auf der B 31 durch den BA II B korrespondieren.

OUM und Planungsfall 7.5

24. Von einem Einwender wird in Frage gestellt, ob sich die OUM noch lohne, wenn der Planungsfall 7.5 realisiert sei. Abgesehen davon, dass die OUM ein Bestandteil dieses Planungsfalls 7.5 ist, ist festzuhalten, dass mit dem Ausbau der B 30 und B 31 durch deren Bündelungswirkung zwar Verkehr von der OUM abgezogen wird, jedoch noch hinreichend Verkehr auf der OUM verbleibt. Dies wird in der Größenordnung durch einen Vergleich der Planfälle 1.2LV und 1.2oK deutlich. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Planfall 1.2LV mit 22.900 Kfz/24h auf der OUM gegenüber 15.600 Kfz/24h im Planfall 1.2oK tritt ein als Folge einer Verlagerung im Falle einer Umfahrlösung für die OD Kluffern im Zuge der L 207. Es kann erwartet werden, dass maximal diese Differenz wieder zurückverlagert wird auf die B 31, wenn diese von Immenstaad aus weiter Richtung Überlingen ausgebaut wird. Dies korrespondiert in etwa auch mit der etwas geringeren Änderung der Verkehrsbelastung auf der B 33 in der OD Stetten im Vergleich der beiden Planfälle 1.2LV und 1.2oK.

Verkehrszunahme in Stetten

25. Die im Erörterungstermin für Stetten durch die OUM auf der B 33 befürchtete erhebliche Verkehrszunahme fällt im Planfall PNF mit OUM mit 400 Kfz/24h eher gering aus im Vergleich zum PNF. Erst im Planfall 1.2LV mit Hinzukommen einer OU Kluffern kommt es hier zu einer deutlich größeren Verkehrszunahme infolge der dann eintretenden Verkehrsverlagerung weg von der B 31 hin zur OUM und einer OU Kluffern mit Anschluss an die B 31 BA II B. Diese Verlagerungswirkung ist jedoch einer OU Kluffern und nicht der OUM zuzurechnen und damit nicht in diesem Planfeststellungsverfahren abzuhandeln.

Soweit im Erörterungstermin Unterschiede beim PNF und in den Planfällen zwischen den VU 2008 und 2011 betreffend Stetten und Ittendorf als nicht plausibel angesprochen wurden, ist anzumerken, dass sich durch die der VU 2011 zugrunde liegenden geänderten Rahmenbedingungen im Verkehrsnetz Verschiebungen im Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Streckenabschnitten ergeben können, die bei grober Betrachtung unplausibel erscheinen, jedoch den komplexen Verkehrszusammenhängen und Wechselwirkungen geschuldet sind. Dabei spielen vorliegend insbesondere die zusätzlich berücksichtigten neuen und verdichteten Gewerbegebiete im Bereich Kluffern und Immenstaad eine bedeutende Rolle.

Schwerverkehr auf der ODM

26. Auf die Frage eines Einwenders im Erörterungstermin, ob es berücksichtigt sei, die ODM für den Schwerverkehr zu sperren und diesen auf die OUM zu verlagern, wenn die

ODM Bundesstraße bleibe, hat der Gutachter ausgeführt, dass wegen der innerörtlichen Knotenpunkte der Schwerverkehr eher nicht auf der ODM verbleiben wird. Im Übrigen ist die Frage einer Sperrung der ODM für den Schwerverkehr nicht - mangels Notwendigkeit auch nicht als Folgemaßnahme im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG - Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Auslegung von Unterlagen zur Verkehrsprognose

27. Der im Erörterungstermin gestellte Antrag, dass in einer späteren Auslegung detaillierte Unterlagen zu den Grundlagen der Verkehrsprognose ausgelegt werden sollen, wird mit diesem Beschluss zurückgewiesen, da nach den vorstehenden Ausführungen zu den Verkehrsuntersuchungen nicht erkennbar ist, dass bei den Grundlagen der Verkehrsprognose entscheidungserhebliche Fehler enthalten sind. Vielmehr lässt sich hieraus ableiten, dass die Verkehrsuntersuchungen auf methodisch zureichenden, fachlich anerkannten und sachgerechten Grundlagen aufbauen. Ebenso wenig ist erkennbar, dass mit einer Auslegung dieser Grundlagen weitere entscheidungserhebliche Erkenntnisse gewonnen werden könnten. Auch reichen die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen aus, um die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens der OUM - auch in Verbindung mit anderen Straßenbaumaßnahmen - hinreichend in der Größenordnung bewerten zu können.

Fazit Verkehrsgutachten

28. Sind nach allem die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen 2008, 2011 und 2012 nicht zu beanstanden, bilden sie eine sachgerechte Grundlage für die Beurteilung der Planrechtfertigung des Vorhabens der OUM wie auch für darauf aufbauende weitere Berechnungen bei den Lärm- und Schadstoffimmissionen.

4.3 Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

Zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM wurde vom Vorhabenträger eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung vom 12.09.2011 vorgelegt (s. Anlage 9).

4.3.1 Methodik

In dieser Untersuchung wird die Leistungsfähigkeit der folgenden sechs Knotenpunkte betrachtet: Knotenpunkt B 33/(L 205 neu)/K 7743 neu (Haslacher Hof), Knotenpunkt L 207/K 7743 neu (Wagner-Knoten), Knotenpunkt L 207/Otto-Lilienthal-Straße, Knotenpunkt L 207/K7742/Rudolf-Diesel-Straße (Turbo-Kreisel), Knotenpunkt L 207/Gaußstraße (Aldi-Kreisel) und Knotenpunkt B 33/Gaußstraße.

Als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung (LFK) dienen die Ergebnisse der VU 2011. Mithin wurde die Leistungsfähigkeit anhand der aktualisierten Verkehrsprognose

untersucht. Für die sechs Knotenpunkte werden jeweils die Knotenpunktbelastungen für die vier Planfälle PNF mit OUM, PNF mit OUM und OUB, 1.2oK und 1.2LV ermittelt (s. Anlage 1 der LFK). Die ebenfalls dargestellten Knotenpunktbelastungen im PNF und im Planfall PNF mit OUB sind nur nachrichtlich aufgeführt. Mit dem Planfall PNF mit OUM wird gerade der von Einwanderseite geforderte Nachweis der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für den Fall geführt, wenn nur die OUM allein realisiert würde.

Die zusätzliche Darstellung der Knotenpunktbelastungen in den Planfällen PNF mit OUM und BA II B sowie PNF mit OUM und OUB und BA II B ist nicht erforderlich, weil das Hinzukommen der BA II B in Bezug auf die sechs zu betrachtenden Knotenpunkte bis auf eine Ausnahme zu keinen Erhöhungen der Knotenpunktbelastungen führt, da die B 31 BA II B auf der B 33 von Stetten nach Markdorf sowie auf der OUM eine Verkehrsabnahme bewirkt (s. Anlage 1 der VU 2012). Lediglich im Abschnitt Lipbach Nord der L 207 OD Lipbach bewirkt das Hinzukommen der BA II B ein etwas höheres Verkehrsaufkommen, was beim Wagner-Knoten zu berücksichtigen ist (s. unten in Abschnitt 4.3.2.2).

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen werden auf der Grundlage der Knotenpunktbelastungen bei jedem Knotenpunkt für den Planfall PNF mit OUM sowie zusätzlich für den jeweils schlechtesten Planfall mit der höchsten Knotenpunktbelastung, falls dies nicht der Planfall PNF mit OUM ist, durchgeführt. Dabei wird unterschieden zwischen Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage, Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage und Kreisverkehrsplätzen. Die Berechnungen erfolgen nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001, Fassung 2009“ (HBS 2001). Bei der Beurteilung von Kreisverkehrsplätzen wird zusätzlich das „Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)“ sowie das EDV-Programm „Kreisel“ herangezogen. Maßgebendes Kriterium ist jeweils die mittlere Wartezeit, bei den Kreisverkehrsplätzen auch der Rückstau. Den Berechnungen wird das für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt, bezogen auf die Spitzenstunde. Die Qualität der Leistungsfähigkeit wird mit sechs Qualitätsstufen A bis F beurteilt, wobei die Qualitätsstufe D als ausreichend leistungsfähig gilt. Dabei ergibt sich nach HBS 2001 die Gesamt-Qualitätsstufe der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunkts aus der Qualitätsstufe der am schlechtesten beurteilten Knotenpunktzufahrt.

Dieses methodische Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht zu beanstanden und führt zu sachgerechten Ergebnissen.

4.3.2 Einzelne Knotenpunkte

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der o. g. sechs Knotenpunkte stellt sich im Einzelnen wie folgt dar (für Einzelheiten wird auf die Anlage 9 Bezug genommen):

4.3.2.1 Knoten B 33/(L 205 neu)/K 7743 neu (Haslacher Hof)

Nach der LFK weist dieser Knoten im Planfall PNF mit OUM die Qualitätsstufe A auf, im schlechtesten Planfall, also dem Planfall mit der höchsten Belastung, 1.2LV die Qualitäts-

stufe C. Da die B 33 Stetten-Markdorf unter Hinzukommen der B 31 BA II B zu den hier untersuchten Planfällen eine geringere Verkehrsbelastung aufweist als im Planfall 1.2LV, ist die B 31 BA II B für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit dieses Knotens nicht maßgeblich. Damit ist dieser Knotenpunkt in jedem Fall mindestens befriedigend leistungsfähig.

4.3.2.2 Knoten L 207/K 7743 (Wagner-Knoten)

Nach der LFK weist dieser Knoten unter Berücksichtigung der geplanten Lichtsignalanlage sowohl im Planfall PNF mit OUM als auch im schlechtesten Planfall PNF mit OUM und OUB jeweils die Qualitätsstufe B auf. Auch hier sind Planfälle, die die B 31 BA II B beinhalten, nicht zu untersuchen, da die B 31 BA II B auf der OUM zu einer geringeren Verkehrsbelastung führt und die etwas höhere Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Lipbach Nord der L 207 (s. Anlage 1 der VU 2012) mit 18.800 Kfz/24h im Planfall PNF mit OUM und OUB und BA II B gegenüber 17.300 Kfz/24h im Planfall PNF mit OUM und OUB nicht dazu führen kann, dass sich die Qualitätsstufe auf E verschlechtern würde.

Der noch schlechtere Planfall 1.2LV braucht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zur OUM nicht weiter betrachtet zu werden. Dies beruht darauf, dass im Falle einer OU Kluffern bzw. einer Fortführung der K 7742 die daraus resultierenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Wagner-Knotens in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren zu einem solchen Vorhaben und nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zur OUM zu prüfen sind.

Insgesamt ist dieser Knotenpunkt in allen relevanten Planfällen als gut leistungsfähig zu bewerten.

4.3.2.3 Knoten L 207/Otto-Lilienthal-Straße

Nach der LFK weist dieser Knoten sowohl im Planfall PNF mit OUM als auch im schlechtesten Planfall PNF mit OUM und OUB jeweils die Qualitätsstufe B auf. Bei diesem wie bei den nachfolgend aufgeführten Knotenpunkten sind Planfälle mit Hinzukommen der B 31 BA II B unbeachtlich, da die B 31 BA II B auf dem Streckenabschnitt der L 207 nördlich des Wagner-Knotens sowie auf der Gaußstraße jedenfalls zu keinen größeren Verkehrsbelastungen führt und sich damit dort jedenfalls nicht negativ auswirkt.

Bei der LFK wird davon ausgegangen, dass das Linksabbiegen von der Otto-Lilienthal-Straße in die L 207 Richtung Lipbach unterbunden wird. Alle anderen Fahrbeziehungen sind unverändert berücksichtigt. Damit soll laut LFK dem Interesse der Vermeidung einer den Verkehrsfluss auf der L 207 störenden Lichtsignalanlage sowie der Vermeidung von Schleichverkehr von Osten her über die Otto-Lilienthal-Straße zur OUM Rechnung getragen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind jedoch auch ohne Unterbinden dieses Linksabbiegens der Verkehrsfluss auf der L 207 und damit gerade die für die Verkehrswirksamkeit der OUM bedeutsamen Verkehrsbeziehungen von der und zur B 33 ungehindert möglich, da es sich insoweit jeweils um den vorfahrtsberechtigten Geradeausverkehr auf der L 207 an dieser Einmündung handelt. Außerdem wird es zu dem befürchteten

Schleichverkehr von Osten her über die Otto-Lilienthal-Straße zur OUM nicht kommen, nachdem seitens der Stadt Markdorf mit bestandskräftiger Widmungsbeschränkung vom 10.10.2012 die nördlich der Otto-Lilienthal-Straße gelegene Teilstrecke der Muldenbachstraße zwischen der B 33 und der Bergheimer Straße in ihrem bisherigen Widmungszweck als Gemeindestraße beschränkt wurde und nur noch dem Anliegerverkehr gewidmet ist. Dann aber bedarf es an diesem Knotenpunkt nicht mehr der Unterbindung des Linksabbiegens von der Otto-Lilienthal-Straße in die L 207, so dass auch eine entsprechende Anordnung in diesem Planfeststellungsbeschluss unterbleiben kann.

Insgesamt ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass für den Verkehr von der OUM vom Wagner-Knoten Richtung Turbo-Kreisel und in umgekehrter Richtung eine gute Leistungsfähigkeit des Knotens L 207/Otto-Lilienthal-Straße gegeben ist.

4.3.2.4 Knoten L 207/K 7742 (Turbo-Kreisel)

Nach der LFK weist dieser Knoten im Planfall PNF mit OUM, der zugleich der schlechteste Planfall mit der höchsten Belastung ist, die mangelhafte Qualitätsstufe E auf. Diese mangelhafte Gesamt-Qualitätsstufe dieses Kreisverkehrsplatzes beruht allein darauf, dass die am wenigsten belastete Zufahrt aus der Rudolf-Diesel-Straße und hier beschränkt auf die linke Spur der Zufahrt in den bereits baulich angepassten Turbo-Kreisel die Qualitätsstufe E aufweist. Alle anderen Zufahrten dieses Kreisverkehrsplatzes, also die L 207 Richtung Klufftern wie auch Richtung Markdorf sowie die K 7742 Riedheimer Straße und auch die rechte Spur der Zufahrt der Rudolf-Diesel-Straße weisen die Qualitätsstufen A oder B auf (s. Seite 3 der Anlage 8 der LFK). Dabei ist laut LFK zu berücksichtigen, dass im PNF, also auch ohne die OUM für die linke Spur der Zufahrt aus der Rudolf-Diesel-Straße ein mit 268 Pkw-Einheiten/h vergleichbarer Auslastungsgrad zu erwarten ist wie im Planfall PNF mit OUM mit 295 Pkw-Einheiten/h. Wenn man zudem berücksichtigt, dass dieser Auslastungsgrad nur in der nachmittäglichen bzw. abendlichen Hauptverkehrszeit erreicht wird, kann insbesondere im Hinblick auf den für die OUM maßgeblichen Verkehrsstrom entlang der L 207 von einer guten Qualitätsstufe B ausgegangen werden. Diese Ergebnisse bei der Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts lassen erwarten, dass es hier auch zu keinen solchen Verkehrsbehinderungen kommt, die sich negativ auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrswirksamkeit der Umfahungsstrecke insgesamt auswirken könnten. Vor diesem Hintergrund sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung auf Grund des Vorhabens der OUM keine weiteren Folgemaßnahmen an diesem Knotenpunkt erforderlich, da sich zum einen der für die Verkehrswirksamkeit der OUM wesentliche Verkehrsstrom entlang der L 207 auch dort gut bewältigen lässt und zum anderen die mangelhafte Qualität bei der linken Spur der Zufahrt der Rudolf-Diesel-Straße nicht wesentlich ursächlich durch die OUM bedingt wird. Auch kann nach der LFK mit Hinzukommen weiterer Straßenbauvorhaben in der Raumschaft mit einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens an diesem Knotenpunkt gerechnet werden, was zu einer tendenziellen Verbesserung bei der Leistungsfähigkeit auch bei der mangelhaft bewerteten linken Spur der Zufahrt der Rudolf-Diesel-Straße beitragen würde.

4.3.2.5 Knoten L 207/Gaußstraße (Aldi-Kreisel)

Nach der LFK weist dieser ebenfalls als Kreisverkehrsplatz gestaltete Knotenpunkt im Planfall PNF mit OUM, der zugleich der schlechteste Planfall mit der höchsten Belastung ist, bezogen auf das Prognosejahr 2025 die ungenügende Qualitätsstufe F auf; der Knotenpunkt gilt damit als überlastet. Zudem wird in der LFK ausgeführt, dass infolge des Rückstaus am Aldi-Kreisel auf der L 207 aus Richtung Kluffern die Gefahr einer Überstauung des Turbo-Kreisels besteht. Unter Zugrundelegung eines Bypasses am Aldi-Kreisel von der L 207 aus Richtung Kluffern in die Gaußstraße kann laut LFK ein ausreichender Abstand zum Turbo-Kreisel erreicht werden; zudem ergeben sich dann laut LFK die Qualitätsstufen A für die L 207 Richtung Kluffern und C für die L 207 Richtung Markdorf, so dass dann ausreichende Reserven in den Zufahrten der L 207 gegeben sind. Es bleibt jedoch auch mit einem solchen Bypass bei der Qualitätsstufe F für die Zufahrt der Gaußstraße.

Ein zusätzlicher Bypass am Aldi-Kreisel würde sich bei diesen Ergebnissen als notwendige Folgemaßnahme an einer anderen Anlage (hier an einer Landesstraße bzw. an einer Gemeindestraße) i. S. v. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG darstellen und könnte damit als solche im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses mit festgestellt werden.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. BVerwG, Beschluss vom 13.07.2010 - 9 B 103/09 -, NVwZ 2010, 1244) sind Folgemaßnahmen i. S. v. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG zu treffen, um entsprechend dem Gebot der Problembewältigung Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen - hier der Landesstraße bzw. der Gemeindestraße am Aldi-Kreisel - entstehen. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es nach dieser Rechtsprechung freilich nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassungen nicht wesentlich hinausgehen.

Auch wenn der Aldi-Kreisel ca. 750 m vom Wagner-Knoten entfernt liegt, schließt diese Distanz noch nicht die geforderte räumliche Verbindung zum Vorhaben für eine Folgemaßnahme aus, zumal ein funktionaler Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM hier insoweit besteht, als der leistungsfähigen Verbindung vom Wagner-Knoten zum Knoten B 33/Gaußstraße für die Verkehrswirksamkeit der OUM eine nicht nur unwesentliche Bedeutung zukommt. Der Umstand, dass der Bypass am Aldi-Kreisel ohne weiteres auch als eigenständige Planung erfolgen könnte, bewirkt für sich allein noch nicht den völligen Ausschluss der Annahme einer notwendigen Folgemaßnahme. Da das Vorhaben der OUM zu einer mehr als unerheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens am Aldi-Kreisel führt - dies ergibt sich aus dem Vergleich der Ergebnisse der VU 2011 im PNF und dem Planfall PNF mit OUM -, ergeben sich hieraus nicht völlig unerhebliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts. Um dieses durch das Vorhaben der OUM bedingte Problem umfassend und angemessen zu bewältigen, kommt der Bau eines Bypasses für den Verkehrsstrom von der L 207 aus Richtung Kluffern in die Gaußstraße aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als notwendige Folgemaßnahme grundsätzlich in Betracht.

Von der Mitfeststellung dieses Bypasses im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses kann jedoch aus folgendem Grund abgesehen werden:

Im Schreiben von Referat 42 des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.05.2011 - Az. 42-2/3932-FN-K 7743 Markdorf (s. Anlage 26) wurde folgende verbindliche Zusage des Landes als Straßenbaulastträger der L 207 abgegeben:

„1. Der Knotenpunkt L 207/Gaußstraße in Markdorf wird spätestens mit dem Erreichen der Verkehrsstärken für das Prognosejahr 2025 in seiner Funktionsfähigkeit ertüchtigt. Die aus heutiger Sicht richtige Lösung ist die Anlage eines Bypasses für den Verkehrsstrom L 207süd - Gaußstraße.

2. Der Knotenpunkt L 207/Gaußstraße wird unabhängig von Ziff. 1 in seiner Funktionsfähigkeit ertüchtigt, wenn eine sonstige verkehrliche Notwendigkeit (z. B. Unfallhäufungsstelle, dauerhafte Leistungsfähigkeitsdefizite) vorliegt.“

Mit dieser verbindlichen Zusage des Landes kann zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend die Bewältigung des Problems hinsichtlich einer vorhabenbedingten Verschlechterung der Leistungsfähigkeit am Aldi-Knoten infolge der vorhabenbedingten Erhöhung des dortigen Verkehrsaufkommens insbesondere für den Verkehrsstrom von der L 207 aus Richtung Kluffern in die Gaußstraße gewährleistet werden, so dass auf die Feststellung des Bypasses am Aldi-Knoten als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens der OUM in diesem Planfeststellungsbeschluss verzichtet werden kann.

Zwar kann mit diesem Bypass nicht direkt eine Verbesserung bei der Zufahrt von der Gaußstraße in die L 207 erreicht werden. Jedoch bewirkt dieser Bypass eine Erleichterung beim Einfahren aus der Gaußstraße in den Kreisel, da die den Bypass nutzenden Fahrzeuge vom wartepflichtigen Verkehr an der Zufahrt Gaußstraße nicht mehr beachtet werden müssen. Zudem stellt die LFK auf die nachmittägliche bzw. abendliche Hauptverkehrszeit ab, so dass die ungenügende Leistungsfähigkeit für den Verkehrsstrom von der Gaußstraße in die L 207 nicht ganztägig besteht.

Nach allem geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass nicht zuletzt mit der verbindlichen Zusage des Landes beim Aldi-Kreisel trotz der für die Zufahrt aus der Gaußstraße in die L 207 ungenügenden Leistungsfähigkeit insgesamt eine noch hinreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist, die für sich allein bei im Übrigen insgesamt guter verkehrlicher Leistungsfähigkeit der Strecke vom Wagner-Knoten bis zur B 33 nicht erwarten lässt, dass dadurch die Verkehrswirksamkeit der OUM insgesamt wesentlich beeinträchtigt wird. Im Vergleich zu den bestehenden Leistungsfähigkeitsengpässen an den Knotenpunkten entlang der ODM stellt sich für die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung die Umfahrstrecke insgesamt immer noch als leistungsfähiger und attraktiver dar. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass die reduzierte Leistungsfähigkeit nur eine Richtung betrifft, für die andere Richtung (aus Kluffern) jedoch die sehr gute Qualitätsstufe A gilt.

4.3.2.6 Knoten B 33/Gaußstraße

Nach der LFK weist dieser Knotenpunkt im Planfall PNF mit OUM die gute Qualitätsstufe B auf. Auch im schlechtesten Planfall PNF mit OUM und OUB wird noch die befriedigende Qualitätsstufe C erreicht. Dem liegt zugrunde, dass auf das Linksabbiegen aus der Gaußstraße in die B 33 verzichtet wird und dass durch eine Ummarkierung die Wegführung von der B 33 aus Richtung Ravensburg in die Gaußstraße verstärkt wird. Damit kann den sich mit der Inbetriebnahme der OUM ändernden Abbiegerelationen an diesem Knotenpunkt Rechnung getragen werden; zugleich wird damit beachtet, dass es - wie etwa bei Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt - zu keiner nachgeordneten Einmündung einer Bundesstraße in eine nachrangige Straße kommt. Da von der Gaußstraße nur ca. 300 Kfz/24h in die B 33 Richtung Markdorf einbiegen, kann an diesem Knotenpunkt ohne Weiteres auf das Linksabbiegen von der Gaußstraße in die B 33 verzichtet werden. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese verkehrsrechtlichen Anpassungen rechtzeitig zur Inbetriebnahme der OUM vorgenommen werden und sieht daher insoweit von der Anordnung von Folgemaßnahmen ab. Sollte sich wie in der in Anlage 29 enthaltenen Stellungnahme der Polizeidirektion Friedrichshafen vom 23.08.2011 aufgeführt aus Sicht der Verkehrssicherheit ein baulicher Anpassungsbedarf an diesem Knotenpunkt nach Inbetriebnahme der OUM ergeben, können die beteiligten Straßenbaulastträger auf diese dann sich abzeichnende Situation reagieren. Die Planfeststellungsbehörde geht im Übrigen jedoch im Hinblick auf das infolge der OUM deutlich geringere Verkehrsaufkommen auf der B 33 aus Richtung Markdorf davon aus, dass insbesondere für eine Einfädelungsspur für den aus der Gaußstraße in die B 33 einbiegenden Verkehr kein Erfordernis besteht. Wegen des an sich schon geringen Aufkommens von Linksabbiegeverkehr von der Gaußstraße in die B 33 erscheint auch eine Anpassung der dortigen Verkehrsinsel nicht zwingend erforderlich.

Da die zuvor bestehende planerische Überlegung, an diesem Knotenpunkt eine abknickende Vorfahrt einzuführen, im Laufe des Planfeststellungsverfahrens aufgegeben wurde, haben sich darauf beziehende Einwendungen erledigt.

4.3.3 Einwendungen zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

In verschiedenen Einwendungen wird die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an der OUM und der weiteren Umfahungsstrecke bis zum Knotenpunkt B 33/Gaußstraße angesprochen.

In Einwendungen wird gefordert, dass verkehrshemmende Effekte der Knotenpunkte im Osten Markdorfs bei der Verkehrsuntersuchung korrekt zu berücksichtigen seien. Wie aus dem vorherigen Abschnitt 4.3.2 deutlich wird, weisen die verschiedenen Knotenpunkte nach der LFK insbesondere für den Hauptverkehrsstrom auf der L207 bzw. der Gaußstraße, der für den Umfahungsverkehr maßgeblich ist, fast durchgängig eine gute, teilweise sogar sehr gute Leistungsfähigkeit auf. Lediglich am Aldi-Kreisel sind hier Abstriche zu machen. Dies belegt in der Gesamtbetrachtung, dass es zutreffend ist, wenn in den Verkehrsuntersuchungen leistungsfähige Knotenpunkte auch im Osten Markdorfs zugrunde gelegt werden. Insoweit sind im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte auch keine negati-

ven Auswirkungen auf die Attraktivität der OUM und deren Entlastungswirkung für die ODM zu erwarten, zumal nicht verkannt werden darf, dass die Knotenpunkte entlang der ODM die ODM keineswegs attraktiver als die OUM erscheinen lassen. Dann aber ist anzunehmen, dass die Ergebnisse der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die auf einem Verkehrsmodell beruhen, das gerade auch solche Wechselwirkungen erfassen kann, jedenfalls in der Größenordnung zutreffend sind, so dass auch die Entlastungswirkung der OUM für die ODM in der Größenordnung zutreffend erfasst ist und diese Entlastungswirkung nicht wegen etwa mangelnder Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Osten Markdorfs wesentlich niedriger veranschlagt werden müsste.

Soweit in Einwendungen die Anbindung der OUM im Osten von Markdorf als unzureichend bezeichnet wird, weil die OUM bei Lipbach an der dortigen L 207 ende und dann der Verkehr in Richtung Lipbach bzw. ins Industriegebiet von Markdorf geleitet werde, ist darauf zu verweisen, dass mit der LFK auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen nachgewiesen wird, dass insbesondere die Knotenpunkte im Osten Markdorfs insgesamt so leistungsfähig sind, dass auch der zusätzliche Umgehungsverkehr auf der Umgehungsstrecke auf der L 207 bzw. der Gaußstraße abgewickelt werden kann. Dann aber sind deswegen auch keine zusätzlichen Belastungen insbesondere für Bergheim und Riedheim zu erwarten. Dies wird von der Größenordnung her auch in den Verkehrsuntersuchungen bestätigt.

Insgesamt erweisen sich vor dem Hintergrund der oben in Abschnitt 4.3.2 dargestellten Ergebnisse der LFK, der die in den Verkehrsuntersuchungen prognostizierten Verkehrsbelastungen zugrunde liegen, die von Einwendern geäußerten Befürchtungen, dass die Knotenpunkte nicht ausreichend leistungsfähig ausgestaltet seien, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als unbegründet. Vielmehr ist die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte hinreichend nachgewiesen.

Soweit von Einwenderseite angesprochen wird, dass die Akzeptanz bei Knotenpunkten leide, wenn der Verkehr mehr Zeit an den Knotenpunkten benötige, ist anzumerken, dass die Zeit, die ein einzelnes Fahrzeug an einem Knotenpunkt benötigt, gerade als Kriterium bei der LFK enthalten und damit dieser Aspekt bei der LFK beachtet ist.

In einer Einwendung wird angeführt, dass die OUM Verkehr von der B 31 abziehen werde, so dass die OUM den Verkehr gebündelt von zwei Bundesstraßen aufnehmen solle. Dies würde zu Staus am Wagner-Knoten führen. Es ist zwar zutreffend, dass es mit der OUM je nach Planfall zu Verlagerungen von Verkehr von der B 31 zur OUM kommen wird. Dieser Effekt wird auch in den Verkehrsuntersuchungen dargestellt. Es ist jedoch nicht zutreffend, dass die OUM den gesamten bisherigen Verkehr der B 31 und der B 33 aufnehmen müsste. Insbesondere der Verkehr auf der B 31 wird sich ganz überwiegend nicht auf die OUM verlagern. Nach der LFK, bei der die Verkehrsuntersuchungen zu den verschiedenen Planfällen zugrunde gelegt sind, ist bezogen auf den Wagner-Knoten auch im Planfall mit der höchsten zu erwartenden Belastung bei der Leistungsfähigkeit von der guten Qualitätsstufe B auszugehen. Mithin ist nicht von so erheblichen Staus an diesem Knotenpunkt auszugehen, wie es befürchtet wird.

Zum Knoten Haslacher Hof wird in Einwendungen ausgeführt, dass in früheren Planungen hier eine durchgängige, direkte Überleitung für den B 33-Verkehr aus Richtung Meersburg auf die OUM vorgesehen gewesen sei. Die jetzige Knotenplanung begünstige weiterhin die Geradeaus-Richtung auf der B 33 in Richtung ODM und schmälere die Akzeptanz der OUM für den Verkehr auf der B 33, da hierzu die B 33 über eine Ausfahrt bewusst verlassen werden müsse, was dem Umfahrungscharakter widerspreche. Hierzu ist zunächst darauf zu verweisen, dass die geplante Knotenpunktgestaltung laut LFK die sehr gute Qualitätsstufe A aufweist. Demzufolge spricht die sehr leistungsfähige Gestaltung dafür, dass dieser Knotenpunkt auch vom Umfahrungsverkehr angenommen werden wird. Zudem gewährleistet die jetzige Planung, dass nicht nur der Bundesstraßencharakter der B 33 berücksichtigt wird, sondern auch, dass die Verkehrsführung insgesamt auf allen Verkehrsbeziehungen begreifbar ist und stets nur ein Rechtseinbiegen bzw. Rechtsabbiegen erfolgt. Darüber hinaus gelten die vorgetragene Aspekte der Einwender nur für den Verkehr auf der B 33 aus Richtung Meersburg; für den Verkehr aus der Gegenrichtung ist dieser Aspekt unerheblich. Dann aber ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn eine Knotenpunktgestaltung gewählt wird, die für alle Verkehrsbeziehungen Sicherheit, Nachvollziehbarkeit sowie Leistungsfähigkeit in vergleichbarer Weise sicherstellt.

Soweit in einer Einwendung angesprochen wird, dass durch den Knoten Haslacher Hof dieser Hof auf einer unzugänglichen Verkehrsinsel liege, ist anzumerken, dass der Haslacher Hof aufgegeben und bereits abgebrochen ist. Der Zugang zu den Anschlussorten wird durch Zufahrten sichergestellt, die laut Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung bei Rampen-km 0+070 der südlichen und bei Rampen-km 0+120 der nördlichen Rampe vorgesehen werden. Die Berücksichtigung dieser Zufahrten im Rahmen der Ausführungsplanung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier ausreichend.

Soweit im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Wagner-Knotens angesprochen wird, ob nicht anstelle der geplanten Lösung hier ein Kreisverkehrsplatz erforderlich sein könnte, ist darauf zu verweisen, dass nach der LFK der Wagner-Knoten die gute Qualitätsstufe B bei der Leistungsfähigkeit aufweist. Insoweit ist die geplante Lösung einer T-Kreuzung mit Lichtzeichenanlage nicht zu beanstanden, es bedarf am Wagner-Knoten keines Kreisverkehrsplatzes. Auch trifft die Befürchtung, dass die Lichtzeichenanlage die Leistungsfähigkeit des Wagner-Knotens maßgeblich beeinträchtigt, danach nicht zu. Auf den ursprünglich dort geplanten Kreisverkehrsplatz wurde laut Vorhabenträger insbesondere wegen des damit verbundenen größeren Flächenbedarfs mit vielen Restflächen sowie dessen exponierter Lage mit ungünstigen Sicht- und Lärmauswirkungen auf die angrenzende Bebauung verzichtet, was für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ist.

Zum Hinweis von Einwenderseite, dass der Wagner-Knoten so zu planen sei, dass eine Fortführung zur K 7742 möglich bleibe, und dass mit dem geplanten Wagner-Knoten eine Priorisierung einer bahnparallel geführten OU Kluftern befürchtet werde, ist festzuhalten, dass mit der geplanten Gestaltung des Wagner-Knotens keine weitere Planung präjudiziert wird. Vielmehr bleibt auch dann jede weitere Planung möglich. Nicht zuletzt wird im Falle einer OU Kluftern der Wagner-Knoten anzupassen sein. Im Übrigen sind weder eine Fort-

führung vom Wagner-Knoten zur K 7742 noch eine OU Kluffern Gegenstand des jetzigen Planfeststellungsverfahrens zum Vorhaben der OUM.

In einer Einwendung wird angeführt, dass sich die beiden Knotenpunkte Haslacher Hof und Wagner-Knoten in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich voneinander unterscheiden würden. Entweder würde beim Knoten Haslacher Hof gegen das Übermaßverbot verstoßen oder beim Wagner-Knoten würde unzulässigerweise ein später leistungsfähiger Knoten im Zusammenhang mit der bahnparallelen OU Kluffern vorgesehen werden. In der Einwendung wird fälschlicherweise auf einen Unterschied in der Leistungsfähigkeit abgestellt, da schlechthin nicht kritisiert werden kann, wenn im Zuge einer neuen Planung Knotenpunkte geplant werden, die bei der Leistungsfähigkeit die Qualitätsstufen A bzw. B erreichen. Gemeint ist offensichtlich deren räumliche Größe. Hier ist jedoch der erhebliche Unterschied zu berücksichtigen, dass der Knoten Haslacher Hof auf freier Strecke liegt, wohingegen sich der Wagner-Knoten im Bereich bebauter Gebiete befindet, und deshalb verschiedene Knotenpunkttypen verwendet werden. Insbesondere geht es beim Knoten Haslacher Hof auch um dessen Ausgestaltung als planfreier Knoten, was beim Wagner-Knoten gerade nicht erforderlich ist. Die verschiedene Knotenpunktgestaltung hat hier nichts mit einer unverhältnismäßigen Planung oder mit einer auf eine OU Kluffern ausgerichteten Vorratsplanung zu tun. Letzteres greift als Einwand schon deshalb nicht durch, weil bei einer wie auch immer verlaufenden OU Kluffern der Wagner-Knoten baulich angepasst werden müsste.

Soweit von Einwendern die Knotenpunkte entlang der Gaußstraße (insbesondere bezüglich der Planckstraße und einer dortigen Bedarfsampel) sowie eine Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Gaußstraße von 70 auf 50 km/h angesprochen werden, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass sich insoweit aus der OUM ein unmittelbarer Handlungsbedarf ableiten lässt. Die hierzu von Einwendern angesprochene Untersuchung aus dem Jahr 2005 weist selbst darauf hin, dass sich die Leistungsfähigkeitsberechnungen im Grenzbereich bewegen würden und dass für die Knotenpunkte zunächst keine weiteren Maßnahmen erforderlich seien. Daraus wird gerade deutlich, dass insoweit eben noch kein unmittelbarer Handlungsbedarf gegeben ist. Sollte sich daran nach Inbetriebnahme der OUM im Zuge der weiteren Entwicklung etwas ändern, kann dann darauf losgelöst vom jetzigen Vorhaben reagiert werden.

Soweit gerügt wird, dass die LFK nicht mit ausgelegt worden sei, ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich nicht jede einzelne vorbereitende Untersuchung mit den Planunterlagen zu einem Vorhaben mit auszulegen ist. Entsprechendes gilt für Untersuchungen zu Stromverfolgungen. Insbesondere ist es auch nicht erforderlich, ältere, im Laufe des Planungsprozesses erstellte Untersuchungen wie etwa eine Untersuchung u. a. zu Knotenpunkten aus dem Jahr 2005 auszulegen.

5. Planrechtfertigung

5.1 Klassifizierung der OUM als Kreisstraße

In Einwendungen wird kritisiert, dass die OUM als Kreisstraße und nicht als Bundesstraße geplant werde und damit falsch eingestuft sei. Die OUM nehme Verkehr von der B 33 und teilweise auch von der B 31 auf. Der Hauptverkehr der B 33 solle auf die OUM verlagert werden, womit die OUM die Funktion einer Bundesstraße erfülle. Das Ziel der OUM sei es, den Verkehr einer Bundesstraße wieder auf eine Bundesstraße zurückzuführen. Daher liege der OUM mit dem Straßengesetz für Baden-Württemberg (Straßengesetz - StrG) das falsche Planungsrecht zugrunde, es seien die Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes anzuwenden. Der Landkreis könne nicht Antragsteller einer Bundesstraße sein. Mit der Verlegung des Durchgangsverkehrs sei die B 33 keine Bundesstraße mehr. Teilweise wird von den Einwendern auch angeführt, dass mit der OUM und einer späteren OU Kluffern Verkehr von der B 33 nicht mehr auf diese zurückgeführt werden, sondern auf die B 31 geleitet werden solle, womit die beiden Umfahrungen eine Bundesstraßenfunktion übernehmen würden. Die Einstufung der OUM als Kreisstraße werde ihrer verkehrlichen Bedeutung nicht gerecht, da sie ganz überwiegend Bundes- und Landesstraßenverkehr aufnehmen solle.

Mit Schreiben vom 30.03.2009 beantragte das Landratsamt Bodenseekreis für den Landkreis Bodenseekreis als Vorhabenträger und Straßenbaulastträger für Kreisstraßen beim Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Kreisstraße K 7743 Ortsumgehung Markdorf nach § 37 StrG. Demzufolge geht es bei diesem Vorhaben um den Neubau der OUM als Kreisstraße. Die Planfeststellung auf der Grundlage von § 37 StrG ist dann zulässig, wenn die OUM als Kreisstraße qualifiziert und damit als solche klassifiziert werden kann.

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 StrG sind Kreisstraßen Straßen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dienen oder zu dienen bestimmt sind. Nach § 1 Abs. 1 und 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sind Bundesfernstraßen, zu denen Bundesstraßen gehören, öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Ausgehend von diesen gesetzlichen Bestimmungen zur Einstufung von Straßen ist zunächst festzuhalten, dass die Klassifizierung einer Straße maßgeblich davon bestimmt wird, welcher Art von Verkehr die Straße dient oder dienen soll; es kommt demnach maßgeblich auf die Verkehrsbedeutung einer Straße an. Es kommt demzufolge darauf an, ob die OUM vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dient oder dienen soll oder ob sie dem weiträumigen Verkehr im Sinne eines Fernverkehrs dient oder dienen soll (s. hierzu Kodal, Handbuch Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Kap. 9. Nr. 8).

Der Begriff des „Dienens“ ist nach der Kommentierung in Kodal, Kap. 9 Nr. 9, 9.1 und 9.2 (mit Verweis auf Rechtsprechung) in dem Sinn auszulegen, dass er einen Verkehr in einer gewissen Erheblichkeit und Regelmäßigkeit voraussetzt, sofern er geeignet ist, der Straße eine bestimmte Funktion im Raum zu verschaffen. Dabei kommt dem tatsächlichen Aspekt der Quantität von Verkehrsvorgängen eine hervorgehobene Bedeutung zu. Da auch auf den klassifizierten Straßen in der Regel eine Mischung des Verkehrs vorliegt, kommt es für das Tatbestandsmerkmal des „Dienens“ als tatsächlichem Vorgang darauf an, dass der Anteil des Gesamtverkehrs der Straße, der für die Klassifizierung maßgeblich ist, relativ höher sein muss als der Anteil jeder Art der übrigen Verkehrsvorgänge. Dabei ist in die Betrachtung nicht nur ein einzelner Abschnitt, sondern ein ganzer Straßenzug einzubeziehen.

Um in diesem Sinn das Tatbestandsmerkmal des Dienens zu prüfen, kann vorliegend auf Stromverfolgungen aus der VU 2008 und der VU 2011 zurückgegriffen werden, die sich hinsichtlich des Verkehrsaufkommens alle auf die Prognosewerte für das Jahr 2025 beziehen. Es handelt sich dabei um die Pläne 6 und 7 der VU 2008 sowie um den Plan 2.7 der VU 2011 (der in Anlage 1 zu finden ist).

Aus Plan 6 der VU 2008 geht hervor, dass im Prognose-Nullfall von 31.100 Kfz/24h aus Richtung Überlingen an der Abzweigung der B 33 von der B 31 bei Stetten nur 9.800 Kfz/24h die B 33 Richtung Markdorf benutzen. Von den genannten 31.100 Kfz/24h verbleiben auf der B 33 Richtung Ravensburg hinter Hepbach noch 4.700 Kfz/24h. Mithin verbleibt schon mehr als die Hälfte der 9.800 Kfz/24h, die an der Abzweigung der B 33 von der B 31 bei Stetten zu verzeichnen sind, in Markdorf.

Aus Plan 7 der VU 2008 geht hervor, dass im Prognose-Nullfall von 16.700 Kfz/24h, die aus Richtung Ravensburg vor Hepbach auf der B 33 zu verzeichnen sind, auf der B 33 nach dem westlichen Ortsausgang von Markdorf noch 5.900 Kfz/24h und an der Abzweigung der B 33 zur B 31 bei Stetten nur noch 4.700 Kfz/24h verbleiben, von denen 2.700 Kfz/24h nach Meersburg abzweigen und lediglich noch 2.000 Kfz/24h auf der B 31 Richtung Überlingen verkehren.

Aus Plan 2.7 der VU 2011 geht hervor, dass von den für 2025 im Planfall PNF mit OUM prognostizierten 11.900 Kfz/24h auf der OUM auf der B 33 Richtung Ravensburg hinter Hepbach 5.000 Kfz/24h verkehren. An der Abzweigung der B 33 zur B 31 bei Stetten sind hiervon 6.900 Kfz/24h zu verzeichnen, von denen 3.900 Kfz/24h nach Meersburg abzweigen und nur noch 3.000 Kfz/24h auf der B 31 Richtung Überlingen verkehren.

Aus diesen Zahlen wird Folgendes deutlich:

Der bisherige Verkehr auf der B 33 von Stetten bis Hepbach weist laut den Plänen 6 und 7 der VU 2008 einen relativ hohen Anteil von Ziel- und Quellverkehr bezüglich Markdorf auf. Von den 9.400 Kfz/24h auf der B 33 am westlichen Ortseingang von Markdorf aus Richtung Stetten findet sich nur die Hälfte (4.700 Kfz/24h) hinter Hepbach Richtung Ravensburg wieder. In der umgekehrten Richtung finden sich von den 16.700 Kfz/24h auf der B 33 vor Hepbach aus Richtung Ravensburg am westlichen Ortsausgang von Markdorf mit 5.900 Kfz/24h nicht mal mehr 40% des Verkehrs. Dieses Resultat wird letztlich mit den VUs bestä-

tigt, wonach das Verkehrsaufkommen auf der B 33 ODM mit der OUM in etwa halbiert werden kann, was eben auf dem örtlichen Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in Markdorf beruht. Schon daraus wird deutlich, dass der Verkehr auf der B 33 zwischen Stetten und Hepbach in erheblichem Maße aus überörtlichem, aber nicht weiträumigem Verkehr besteht.

Aber auch der Verkehr auf der B 33 zwischen Stetten und Hepbach, der nicht auf Markdorf bezogener Ziel- und Quellverkehr ist und der primär auf die OUM verlagert werden kann, stellt sich ganz überwiegend als nur überörtlicher, nicht aber als weiträumiger Verkehr mit Fernverkehrscharakter dar: Laut Plan 2.7 in Anlage 1 fahren nur 3.000 Kfz/24h und damit ca. 25% der auf der OUM prognostizierten 11.900 Kfz/24h auf der B 31 in Richtung Überlingen und nur 5.000 Kfz/24h und damit ca. 42% fahren auf der B 33 hinter Hepbach weiter Richtung Ravensburg. Diese 3.000 bzw. 5.000 Kfz/24h sind jedoch nicht alle als Fernverkehr zu qualifizieren, sondern es ist vielmehr davon auszugehen, dass hiervon wiederum der größte Teil auf Ziele innerhalb des Bodenseekreises (z. B. Überlingen) oder in benachbarten Kreisen (insbesondere der Raum Ravensburg/Weingarten) bezogen ist. Mithin handelt es sich auch bei dem Verkehr auf der OUM ganz überwiegend um überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen (bezogen auf den Bodenseekreis) oder innerhalb des Bodenseekreises und damit um einen ohne Weiteres nach der Regelung in § 3 Abs. 1 Nr. 2 StrG einer Kreisstraße zuzuordnenden Verkehr. Demzufolge dient die OUM überwiegend einem Verkehr, nach dem die OUM als Kreisstraße zu klassifizieren ist. Der Fernverkehrsanteil im Sinne eines weiträumigen Verkehrs nach der Regelung in § 1 Abs. 1 und 2 FStrG weist demgegenüber bei der OUM einen vernachlässigbaren geringeren Anteil auf.

Diese Klassifizierung der OUM als Kreisstraße wird auch ihrer Funktion im Verkehrsnetz gerecht. Für sich allein betrachtet soll die OUM die ODM vom Durchgangsverkehr entlasten. Da es sich hierbei wie gezeigt primär um überörtlichen Verkehr handelt, wie er typischerweise von einer Kreisstraße aufgenommen wird, und dessen Aufnahme auf der OUM gerade der Funktion einer Kreisstraße entspricht, wird mit der OUM zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vorrangig eine Kreisstraßenfunktion erfüllt. Dass der Verkehr auf der OUM untergeordnet auch einen geringeren Anteil an typischem Fernverkehr aufweist, spricht nicht gegen diese Klassifizierung, da es regelmäßig auf einer klassifizierten Straße zu einer Mischung von Verkehrsanteilen kommt, die für sich betrachtet einer anderen Straßenklasse zuzuordnen wären. In Fällen eines gemischten Verkehrs kann und darf jedoch zur Klassifizierung auf den maßgeblichen Verkehr mit dem relativ (hier sogar absolut) höchsten Anteil am Verkehrsaufkommen abgestellt werden. Dies ist hier typischer Verkehr einer Kreisstraße.

Auch nach der Konzeption des Landkreises Bodenseekreis als Straßenbaulastträger für die geplante OUM soll mit der OUM der einen überörtlichen Charakter aufweisende Durchgangsverkehr aus der ODM herausverlagert werden. Damit ist die OUM zugleich eine Straße, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises zu dienen bestimmt ist. Auch insoweit kommt die Regelung nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 StrG bei der OUM zum Tragen.

Entgegen der Ansicht von Einwendern ist für die Klassifizierung der OUM als Kreisstraße nicht auf die Klassifizierung der Straße abzustellen, von der Verkehr auf die OUM verlagert

werden soll, sondern auf die Art dieses Verkehrs. Mithin kommt es nicht darauf an, dass die B 33 als Bundesstraße klassifiziert ist. Ebenso wenig kommt es darauf an, dass die OUM nach den Verkehrsuntersuchungen in einzelnen Planfällen einen geringen Anteil von Verkehr von der B 31 aufnimmt. Auch hiervon wird der Charakter des überwiegenden Verkehrs auf der OUM als überörtlichem Verkehr nicht entscheidend verändert.

Soweit in Einwendungen darauf abgestellt wird, dass die OUM als Kreisstraße geplant werde, weil bei einer Kreisstraße im Vergleich zu einer Bundesstraße die einzuhaltenden Umweltauflagen geringer seien, ist festzuhalten, dass die gesetzlichen Anforderungen (gerade auch im Umweltbereich) bei einer Kreisstraße nicht geringer sind als bei einer Bundesstraße. Die Klassifizierung der OUM als Kreisstraße bringt insoweit keine Erleichterungen für den Vorhabenträger.

Zudem ist zu entsprechenden Einwendungen darauf hinzuweisen, dass die konkrete Gestaltung und Dimensionierung von Knotenpunkten oder Straßenquerschnitten nicht davon abhängt, wie eine neu zu bauende Straße klassifiziert wird, sondern sich am jeweiligen prognostizierten Verkehrsaufkommen orientiert, um insbesondere den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit entsprechend den einschlägigen Richtlinien des Straßenbaus zu genügen.

5.2 Hinterlandtrasse

In verschiedenen Einwendungen wird vorgetragen, dass die OUM in Verbindung mit weiteren Ortsumfahrungen, nämlich die Ortsumfahrungen Neufrach, Bermatingen und Kluftern eine sog. Hinterlandtrasse im Bodenseehinterland parallel zur B 31 darstelle. Mit einer solchen Verkettung von neuen Ortsumfahrungen ergebe sich die Trassenführung des Planfalls 2a aus dem Raumordnungsverfahren zur B 31 aus dem Jahr 1999, die als nicht umweltverträglich eingestuft worden sei. Zudem sei diese Trassenführung in der Umweltverträglichkeitsstudie zur A 98 Singen-Lindau 1984 wegen nicht vertretbarer Umweltauswirkungen abgelehnt worden.

Wie aus dem in der Einwendung selbst zitierten Auszug aus der UVS von 1984 hervorgeht, bestanden hinsichtlich des für die OUM relevanten Abschnitts D (Markdorf-Friedrichshafen) zwar äußerst starke Bedenken, jedoch waren die westlich und östlich davon gelegenen Abschnitte B (Höllwangen-Salem), E und F (Friedrichshafen - Esseratsweiler Kreuz) wegen der damit zu erwartenden Beeinträchtigungen ausschlaggebend für die Beurteilung, dass ein solcher Trassenverlauf der A 98 als nicht vertretbar abgelehnt wurde. Diese 1984 ausschlaggebenden Abschnitte B, E und F haben jedoch mit der OUM nichts zu tun. Hier ist zudem wie beim Planfall 2a im Raumordnungsverfahren zur B 31 von 1999 wesentlich zu beachten, dass es sowohl bei der A 98 als auch bei der B 31 um eine vierstreifige Trasse ging, wohingegen die Trasse der OUM nur zweistreifig ist. Dass eine vierstreifige Trasse viel stärkere Beeinträchtigungen der Umwelt mit sich bringt als eine zweistreifige Trasse, liegt auf der Hand. So wies der für den Planfall 2a der B 31 vorgesehene Regelquerschnitt RQ 26 eine Breite von 26 m auf, wohingegen die OUM einen RQ 10,5 mit 10,0 m Breite hat. Wegen der deutlich höheren Entwurfsgeschwindigkeit bei einer vierstreifigen Trasse erge-

ben sich auch entsprechend unflexiblere Entwurfsparameter und Kurvenradien einschließlich Längsneigungen, Kuppenausformungen sowie bei der Höhenabwicklung und der Ausgestaltung der Gradienten. Auf Grund dessen konnte die OUM auch aus der aus Umweltsicht viel sensibleren Lipbacher Senke (insbesondere bodennah anstehendes Grundwasser, Kaltluftströmung) herausgenommen und stattdessen dem Gelände angepasst auf den sog. Hügelländern südlich des Stüblehofs geführt werden. Dadurch lässt sich einschließlich der vorgesehenen Verwallung mit der jetzigen Planung zur OUM eine deutliche Verbesserung insbesondere bei den Lärm- und Schadstoffbelastungen, aber auch bei den Auswirkungen auf Natur und Landschaft im Vergleich zu den genannten vierstreifigen Plänen zur A 98 bzw. B 31 erreichen. Zudem ist zu beachten, dass auf der A 98 bzw. der B 31 mit ihrer jeweils vierstreifigen Trasse höhere Verkehrsmengen abzuwickeln gewesen wären mit entsprechend stärkeren Umweltauswirkungen. Vor diesem Hintergrund ist für die Planfeststellungsbehörde eine schematische Übertragung der Bewertungen aus den Untersuchungen zur A 98 bzw. zur B 31 auf die OUM fachlich nicht sachgerecht, da wegen des viel geringeren Ausbaustandards und der daraus resultierenden Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung von nachteiligen Umweltauswirkungen bei der OUM gegenüber einer A 98 bzw. einer B 31 eine Vergleichbarkeit nicht mehr gegeben ist. Dabei ist weiter zu beachten, dass die jeweiligen Beurteilungen immer im Kontext einer vergleichenden Beurteilung als relativer Einschätzung im Rahmen einer Gegenüberstellung zu anderen Varianten des jeweiligen Vorhabens zu betrachten sind.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass sich eine vierstreifige, seeferne Variante im Bodenseehinterland im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur B 31 im Vergleich zum Planungsfall 7.5 nicht als raumordnerisch verträgliche Lösung erwiesen hat. Die sog. Hinterlandtrasse ist nicht Bestandteil des Planungsfalls 7.5, der als Ergebnis der raumordnerischen Beurteilung 1999 den weiteren Planungen im Raum Friedrichshafen zugrunde gelegt wird (s. auch Anlage 2). Die im Rahmen dieses Planungsfalls 7.5 vorgesehenen Ortsumfahrungen Bermatingen, Markdorf und Kluftern sowie die nicht im Planungsfall 7.5 enthaltene Ortsumgehung Neufrach dienen der Entlastung dieser Ortsdurchfahrten; die im Planungsfall 7.5 enthaltenen Ortsumgehungen sollen zudem die Bündelungsfunktion der neuen B 31 und B 30 unterstützen, nicht aber sollen sie dieser Bündelungswirkung entgegenwirkend Verkehr von der B 31 abziehen. Zudem übersehen die Einwender hier, dass es für die von ihnen befürchtete Hinterlandtrasse an einer dann erforderlichen verkehrswirksamen Anbindung im Westen Richtung Überlingen an die B 31 fehlt; vielmehr würde eine solche Trasse im Bereich Neufrach ohne verkehrswirksame Weiterführung und Anschluss zur B 31 enden. Wegen der untergeordneten Verkehrsfunktionen der im Planungsfall 7.5 enthaltenen Ortsumgehungen (Entlastung der Ortsdurchfahrten, Verstärkung der Bündelungsfunktion der B 31) können diese Ortsumgehungen keinen Ersatz für den im Planungsfall 7.5 enthaltenen Ausbau der B 31 darstellen, so dass Mutmaßungen, wonach nach der Realisierung dieser Ortsumgehungen kein Ausbau der B 31 mehr erfolgen werde, im Hinblick auf die unterschiedlichen verkehrlichen Zielsetzungen der Ortsumgehungen einerseits und des Ausbaus der B 31 zwischen Friedrichshafen und Überlingen andererseits fehlgehen.

Dem steht auch nicht die Überlegung in Einwendungen entgegen, wonach es zu Reduzierungen des Verkehrsaufkommens auf der B 31 infolge der OUM, mehr noch in Verbindung mit der OUB und noch mehr in Verbindung mit der OU Kluffern und der B 31 BA II B komme, so dass bei einer Realisierung der OUM zeitlich vor dem weiteren Ausbau der B 31 westlich des Abschnitts BA II B der Planungsfall 7.5 in seiner Endstufe nicht mehr verwirklicht werde, sondern der Verkehr sich auf die Hinterlandtrasse verlagern werde. Hierzu ist Folgendes festzuhalten: Nach Plan 2.5 in VU 2011 reduziert sich das Verkehrsaufkommen auf der B 31 zwischen Stetten und Fischbach im Planfall PNF mit OUM um bis zu 600 Kfz/24h, nach Plan 4.5 im Planfall PNF mit OUM und OUB um bis zu 900 Kfz/24h sowie nach Plan 6.7 im Planfall 1.2LV um bis zu 5.100 Kfz/24h; im Planfall 1.2oK erhöht sich das Verkehrsaufkommen nach Plan 5.7 um bis zu 1.900 Kfz/24h (alle Differenzangaben beziehen sich auf den Vergleich des jeweiligen Planfalls mit dem Prognose-Nullfall PNF). Reduzierungen des Verkehrsaufkommens auf der B 31 im vorgenannten Abschnitt um 600 bzw. 900 Kfz/24h bei verbleibenden Verkehrsbelastungen von bis zu 23.700 Kfz/24h (s. Plan 2.1) bzw. 23.400 Kfz/24h (s. Plan 4.1) können den Planungsfall 7.5 ersichtlich nicht in Frage stellen. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Planfall 1.2oK auf der B 31 um bis zu 1.900 Kfz/24h auf bis zu 26.200 Kfz/24h beruht darauf, dass in diesem Planfall neben den beiden Ortsumfahrungen Markdorf und Bermatingen auch die B 31 BA II B mit enthalten ist, wodurch wegen der damit verbundenen Verbesserungen beim Verkehrsablauf auf der B 31 Verkehr auf der B 31 entsprechend der gewollten Bündelungsfunktion verstärkt gebündelt wird. Dass im Planfall 1.2LV sich wieder eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der B 31 um bis zu 5.100 Kfz/24h ergibt, ist darauf zurückzuführen, dass dieser Planfall eine OU Kluffern beinhaltet, die bewirkt, dass Verkehrsteilnehmer auf der B 31 von Stetten über die B 33, die OUM und die OU Kluffern wieder auf die B 31 BA II B gelangen können und so die Engpässe auf der B 31 in Hagnau und Immenstaad umfahren können. Mit der Fortführung des Ausbaus der B 31 von Immenstaad in Richtung Überlingen wird es jedoch wieder zu einer Rückverlagerung dieses Verkehrs auf die B 31 kommen. Da der Planungsfall 7.5 gerade darauf beruht, dass der Verkehr auf der B 31 und B 30 gebündelt werden soll und dementsprechend der Verkehr im nachgeordneten Verkehrsnetz überwiegend spürbar entlastet werden soll, ist es nicht sachgerecht zu unterstellen, der weitere Ausbau der B 31 als Bestandteil des Planungsfalls 7.5 würde entfallen, wenn die OUM zeitlich vorher realisiert werden würde. Da nach dem Planungsfall 7.5 die OUM - auch in Verbindung mit anderen Ortsumgehungen - gerade keine Bündelungsfunktion wahrnehmen soll, sondern diese Funktion gerade der B 31 und der B 30 zugewiesen ist, kann diese dem Planungsfall 7.5 und damit der ganzen raumordnerischen Beurteilung von 2001 immanente innere Logik nicht einfach spekulativ umgekehrt und der OUM eine Bündelungsfunktion zugewiesen werden. Dass im Übrigen im nachgeordneten Verkehrsnetz auch trotz einer Bündelung des Verkehrs auf der B 31 und der B 30 im Rahmen des Planungsfalls 7.5 auf manchen Streckenabschnitten noch größere Verkehrsbelastungen verbleiben, ist auf den relativ hohen Anteil an Binnen-, Quell- und Zielverkehr im Raum Friedrichshafen zurückzuführen.

Nach allem erweisen sich Mutmaßungen über eine Hinterlandtrasse, deren Bestandteil die OUM sein sollte, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als gegenstandslos.

Im Übrigen bleibt anzumerken, dass die OUM - da sie keinen Bestandteil einer nicht weiter verfolgten Hinterlandtrasse darstellt - dem weiteren Ausbau der B 31 zwischen Friedrichshafen und Überlingen nicht entgegensteht; da es keine weiter verfolgte Planung zu einer Hinterlandtrasse gibt, kann diese auch nicht als attraktive Alternative für die B 31 fungieren. Der umgekehrt geäußerten Überlegung, dass mit der Bündelung des Verkehrs auf der B 31 die Notwendigkeit einer Hinterlandtrasse entfalle, fehlt mangels weiterer Verfolgung einer Planung einer Hinterlandtrasse jede Grundlage; insoweit kann auch nicht in Bezug auf die OUM als angeblichem Teil einer Hinterlandtrasse von einem „Provisorium auf ewige Zeiten“ gesprochen werden.

Soweit in Einwendungen vermutet wird, dass die Ausgestaltung des Knotens Haslacher Hof nicht auf verkehrsplanerischen Überlegungen beruhe, sondern in der geplanten Form die günstigere Lösung für eine Hinterlandtrasse darstelle, ist auf die obigen Ausführungen in den Abschnitten 4.3.2.1 und 4.3.3 zu verweisen.

In Einwendungen wird angeführt, dass die Hinterlandtrasse durch Verkürzung der Fahrzeiten zu den Arbeitsplätzen in Immenstaad und Friedrichshafen eine weitere Zersiedelung des Salem-Frickinger Raums bewirke. Abgesehen davon, dass es keine Planungen zu einer Hinterlandtrasse gibt, bleibt anzumerken, dass die Wahl des Wohnortes nicht nur von der Fahrzeit zum Arbeitsplatz oder dessen Erreichbarkeit abhängt. Vielmehr ist für die Wahl des Wohnortes noch eine Vielzahl anderer Faktoren maßgeblich; nach der allgemeinen Lebenserfahrung spielen bei dieser Wahl insbesondere die Kosten eine weitaus wichtigere Rolle.

5.3 Planrechtfertigung

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

Zielsetzungen

1. Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für die K 7743 Ortsumgehung Markdorf aus den nachfolgend dargelegten, mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen:

Wesentliche Zielsetzung ist die Entlastung der ODM im Zuge der B 33 vom Durchgangsverkehr und von sonstigem überörtlichem Verkehr durch den Bau der OUM. Diese Entlastungswirkung wird unterstützt durch die Verlagerung von örtlichem Ziel- und Quellverkehr von und zu den südöstlichen (Gewerbe-)Gebieten von Markdorf. Wie sich aus Anlage 1 der VU 2011 in Bezug auf die Abschnitte 4.2 bis 10 als für die ODM maßgeblichen Abschnitte der B 33 in Markdorf ergibt, kommt es im Planfall PNF mit OUM dort zu erheblichen Verkehrsabnahmen von 43 bis 55%, so dass überschlägig in der Größenordnung von einer Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM im Zuge der B 33 infolge der OUM aus-

gegangen werden kann. In Planfall PNF mit OUM wird auf der OUM ein Verkehrsaufkommen von 11.900 Kfz/24h prognostiziert, was ebenfalls die Verkehrswirksamkeit der OUM für sich allein unterstreicht.

Mit einer solchen Verkehrsabnahme kann die Verkehrssicherheit aller, auch der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer entlang der ODM im Zuge der B 33 spürbar verbessert werden. Zugleich wird mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die neue OUM nicht nur eine deutliche Reduzierung der Reisezeiten für diesen Durchgangsverkehr erreicht, sondern es ergibt sich dadurch auch eine erhebliche Verbesserung des Verkehrsflusses entlang der ODM im Zuge der B 33 einschließlich der innerörtlichen Zufahrtsstraßen, was insbesondere für die Hauptverkehrszeiten gilt, in denen es bislang vielfach zu Verkehrsstauungen kommt. Darüber hinaus bewirkt die mit der OUM einhergehende Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM eine nicht unerhebliche Verminderung der Trennwirkung durch die ODM im innerörtlichen Bereich in Markdorf.

Mit der Halbierung des Verkehrsaufkommens entlang der ODM im Zuge der B 33 geht auch eine spürbare Verringerung der Lärm- und Schadstoff-Immissionen einher. Wie sich aus Plan 12 der Lärmuntersuchung vom 10.06.2011 ergibt, kommt es im PNF bezogen auf das Jahr 2025 entlang der ODM im Zuge der B 33 zu Lärmimmissionswerten von 69 bis 79 dB(A) tags und von 62 bis 71 dB(A) nachts; wie Plan 13 dieser Untersuchung zeigt, kommt es im Vergleich zum PNF im Planfall PNF mit OUM hier zu Reduzierungen von 2,8 dB(A) bis 4,2 dB(A) sowohl tags als auch nachts. Damit kann ein bedeutsamer Beitrag zur Lärmreduzierung erreicht werden, wobei besonders anzuführen ist, dass in Teilen der ODM im Zuge der B 33 damit die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, ab denen eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden kann, unterschritten bzw. eingehalten werden können. Wie sich aus Tabelle 6.1 auf Seite 37 der Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens vom 15.04.2011 entnehmen lässt, kommt es in der Prognose bezogen auf das Jahr 2025 mit der OUM entlang der ODM im Zuge der B 33 zu deutlichen Reduzierungen der Schadstoffimmissionen mit der Folge, dass die Grenzwerte bei NO₂-Immissionen ebenso klar eingehalten und deutlich unterschritten werden wie bei den PM₁₀- und PM_{2,5}-Immissionen. Ebenso kann dann die ohne die OUM sich ergebende Überschreitung des Grenzwertes der Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittels bei den PM₁₀-Immissionen klar vermieden werden.

Mit diesen spürbar positiven Reduzierungen der Lärm- und Schadstoff-Immissionen sowie der Verringerung der Trennwirkung infolge der ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM einschließlich der deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit kann die Attraktivität des innerörtlichen Bereichs von Markdorf sowohl hinsichtlich des Wohnumfelds für die dortigen Anwohner als auch für Gewerbe und Handel erheblich verbessert werden. Hinsichtlich des zuletzt genannten Aspekts ist zu berücksichtigen, dass Markdorf auch ein Schwerpunkt für Gewerbe und Dienstleistungen darstellt. Insgesamt können mit der Entlastung der innerörtlichen Bereiche von Markdorf vom Durchgangsverkehr mit der Folge einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens entlang der ODM im Zuge der B 33 Chancen für die städtebauliche Entwicklung von Markdorf mit einer geordneten Weiterentwicklung der Innenstadt von Markdorf eröffnet werden.

Bei diesen Zielsetzungen handelt es sich um solche, die von den Zielsetzungen des Straßengesetzes mit umfasst werden. Insbesondere die positiven Entlastungswirkungen der OUM für den innerörtlichen Bereich von Markdorf bewirken, dass das Vorhaben der OUM auch für sich allein aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt ist. Mit dieser allein auf die OUM abstellenden Betrachtungsweise wird auch entsprechenden Forderungen von Einwendern entsprochen.

Dass die OUM im Rahmen des Planungsfalls 7.5 neben der Entlastungswirkung für die ODM auch die Funktion hat, die Bündelungswirkung der B 31/B 30 zu unterstützen, ist ein ergänzendes Element für die Planrechtfertigung der OUM, bringt jedoch die Planrechtfertigung der OUM nicht in Abhängigkeit vom weiteren Ausbau der B 31/B 30 bzw. der weiteren Umsetzung des Planungsfalls 7.5. Vielmehr ist allein schon mit der erheblichen Entlastungswirkung auf der ODM durch die OUM und mit der Verkehrswirksamkeit der OUM allein mit 11.900 Kfz/24h im Planfall PNF mit OUM deren Planrechtfertigung gegeben. Auf die Unterstützung der Bündelungswirkung kommt es für die Planrechtfertigung der OUM nicht ausschlaggebend an. Diese unterstützende Bündelungswirkung ist allerdings auch nicht schädlich für die Beurteilung der Planrechtfertigung der OUM, vielmehr wird die Planrechtfertigung zusätzlich davon getragen, dass die OUM als ein integraler Baustein der Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 sich in diese Konzeption sinnvoll und nahtlos einfügt. Insofern geht die Kritik von Einwendern fehl, die Planrechtfertigung für die OUM sei vom „Gesamtvorhaben Bündelungstrasse“ (gemeint ist letztlich der Planungsfall 7.5) abhängig.

Berücksichtigung des Planungsfalls 7.5

2. Soweit beantragt wurde zu prüfen, ob die OUM bei Realisierung des Planungsfalls 7.5 noch notwendig sei, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Planungsfall 7.5 die OUM als integralen Bestandteil beinhaltet. Insofern enthält der Prüfungsantrag einen Widerspruch in sich, da der Planungsfall 7.5 ohne die OUM gerade nicht vollständig realisiert ist. Im Übrigen ist zu beachten, dass der Planungsfall 7.5 im Kern darauf aufbaut, dass der Verkehr auf der B 31/B 30 gebündelt wird und zusätzlich Ortsumgehungen Ortsdurchfahrten entlasten und Verkehr hin zur B 31/B 30 führen sollen. Dies lässt sich näherungsweise veranschaulichen mit dem Vergleich zwischen den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit B 31 BA II B (s. Übersicht in Anlage 1 zur VU 2012). Daraus wird deutlich, dass die OUM auf der ODM eine ungefähre Halbierung des Verkehrs mit sich bringt, wohingegen die B 31 BA II B nur bis zu 9 % Reduzierung bewirkt. Diese Wirkung dürfte sich mit einem weiteren Ausbau im Zuge der B 31/B 30 durch eine zusätzliche Verlagerung von Verkehr von der B 33 her zwar etwas erhöhen, jedoch kann eine durchschlagende ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM nur mit der OUM erreicht werden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die entlastende Wirkung der OUM im Rahmen des Planungsfalls 7.5 nochmals verstärkt, wenn die ebenfalls einen Bestandteil des Planungsfalls 7.5 bildende OUB hinzukommt (s. Planfall PNF mit OUM und OUB in der genannten Anlage 1), weil damit der Verkehr aus Richtung Salem in Richtung Friedrichshafen und umgekehrt aus der ODM heraus auf die OUM verlagert werden kann. Auch diese nochmalige Prüfung entsprechend dem Antrag zeigt, dass die OUM sowohl als eigenständiges Vorhaben allein für sich eine hohe

Verkehrswirksamkeit mit einer erheblichen Entlastung der ODM aufweist als auch als integraler Bestandteil des Planungsfalls 7.5 sich nahtlos in diese Gesamtkonzeption einfügt und ihren verkehrswirksamen Beitrag im Rahmen dieser Konzeption erbringt.

In diesem Zusammenhang ist auch auf den Einwand einzugehen, dass die OUM auch dann vernünftigerweise geboten sein müsse, wenn die Bündelungstrasse im Zuge der B 31/B 30 zwischen Immenstaad und Ravensburg verwirklicht werde. Der geforderte Nachweis ergibt sich aus den Verkehrsbelastungen auf der OUM in den Planfällen 1.2LV und Zwischenstufe 2 in der Übersicht in Anlage 1 zur VU 2012. Insbesondere in der Zwischenstufe 2 ist der vierstreifige Ausbau der B 31 und B 30 zwischen Immenstaad und Ravensburg enthalten. Im Planfall Zwischenstufe 2 werden auf der OUM 21.200 Kfz/24h prognostiziert. Diese nochmalige Verkehrszunahme gegenüber dem Planfall PNF mit OUM und OUB, der schon eine Verkehrszunahme gegenüber dem Planfall PNF mit OUM bewirkt, beruht darauf, dass im Planfall Zwischenstufe 2 auch die OU Kluffern mit enthalten ist. Dass die OU Kluffern diese verkehrserhöhende Wirkung auf der OUM hat, zeigt sich auch im Vergleich des Planfalls Zwischenstufe 2 mit dem Planfall 1.2oK, der ja gerade keine OU Kluffern beinhaltet. Die vollständige Realisierung des Planungsfalls 7.5 mit dem Ausbau der B 31 zwischen Immenstaad und Überlingen lässt dann wieder eine Reduzierung des Verkehrs auf der OUM erwarten, da dann die Verlagerung des Verkehrs von der B 31 ab Stetten über die B 33 und die OUM und die OU Kluffern und umgekehrt wieder entfällt und der Verkehr ab bzw. bis Stetten auf der dann attraktiveren, weil ausgebauten B 31 verbleibt, so dass dann wieder in etwa ein Verkehrsaufkommen wie im Planfall 1.2oK in der Größenordnung von 15.600 Kfz/24h zu erwarten ist. Wie sich dem Vergleich der in der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 enthaltenen Planfällen entnehmen lässt, ergibt sich die erhebliche Verkehrsentslastung mit einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens immer nur in den Planfällen, in denen die OUM mit enthalten ist, unabhängig davon, ob und welche anderen Elemente des Planungsfalls 7.5 mit berücksichtigt sind. Dann aber ist offensichtlich, dass die erhebliche Entlastung der ODM als die die Planrechtfertigung für die OUM tragende Wirkung immer nur mit der OUM erreicht werden kann. Somit ist die OUM in jedem Fall vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt, die Planrechtfertigung bei der OUM entfällt nicht im Zusammenhang mit großräumigen Planungen in der Bodensee-Region zur B 31 und zur B 30.

Anzumerken bleibt, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nur über das Vorhaben der OUM als Verfahrensgegenstand, nicht aber über andere Bestandteile des Planungsfalls 7.5 oder gar über die Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 zu entscheiden ist.

Weitere Einwendungen gegen die Planrechtfertigung

3. Von verschiedenen Einwendern wurden etliche weitere Aspekte angesprochen, die gegen die Planrechtfertigung des Vorhabens OUM sprechen würden:

a) In Einwendungen wird angeführt, dass die bestehende ODM Bundesstraße bleibe, ein Rückbau an der ODM so nicht möglich sei, ohne einen Rückbau jedoch eine wirksame Ent-

lastung nicht erreichbar sei, da die ODM für den Verkehr weiter attraktiv bleibe und damit das Planungsziel der Entlastung der ODM verfehlt werde. Zunächst ist festzuhalten, dass unabhängig von der künftigen Einstufung der ODM verkehrslenkende Maßnahmen entlang der ODM (etwa die Anlage von Kreisverkehrsplätzen) grundsätzlich möglich sind (s. dazu auch Anlage 12). Wie sich aus den Verkehrsuntersuchungen im Übrigen ergibt, kommt es auch ohne Rückbaumaßnahmen an der ODM dort in der Größenordnung zu einer Verkehrsentlastung um die Hälfte. Etwaige Rückbaumaßnahmen könnten zwar möglicherweise noch zusätzlich entlastend wirken, sind aber nicht für die prognostizierte Entlastungswirkung an der ODM maßgeblich. Dabei darf auch nicht verkannt werden, dass ein erheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens auf der ODM Binnen-, Ziel- und Quellverkehr in Markdorf selbst ist, so dass ein weiterer Verlagerungseffekt, der maßgeblich auf den Durchgangsverkehr abzielt, insoweit eher gering bleiben dürfte, da es bei der OUM insbesondere um die Verlagerung des Durchgangsverkehrs geht.

b) In Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass die auch mit der OUM auf der ODM verbleibenden Verkehrsbelastungen in einer Größenordnung blieben, wie sie andernorts eine Ortsumfahrung begründen würden. Zwar ist richtig, dass - je nach Planfall - auch mit der OUM in der ODM maximal 12.100 bis 15.600 Kfz/24h (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012) verbleiben. Jedoch darf gerade nicht verkannt werden, dass sich mit der OUM der Verkehr auf der ODM um etwa die Hälfte reduziert und es sich bei dem verbleibenden Verkehr maßgeblich um Binnen-, Ziel- und Quellverkehr in Markdorf selbst handelt, der im Übrigen nicht - wie von Einwendern behauptet - 70-80% auf der ODM ausmacht, sondern etwa 60%; berücksichtigt man dabei zudem noch die Verlagerung von Verkehr von und zu den (Gewerbe-)Gebieten im Südosten Markdorfs, wird auch hieraus die Plausibilität der prognostizierten ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM in der Größenordnung deutlich. Würde man diese Halbierung des Verkehrs auf der ODM durch Verzicht auf die OUM nicht erreichen, wäre auch die mit dieser Halbierung verbundene Reduzierung der negativen Wirkungen (insbesondere Lärm, Schadstoffe, Trennwirkung) nicht zu erzielen.

c) In einer Einwendung wird angeführt, dass im Nullfall wegen einer allmählichen Minderung des Verkehrsaufkommens und verbesserter Fahrzeugtechnik keine Zunahme, sondern eine Abnahme der Belastungen durch den Verkehr auf der ODM zu erwarten sei. Dem ist jedoch zu entgegnen, dass die angebliche Verkehrsabnahme auf Grund der zu erwartenden siedlungsstrukturellen Entwicklung und der Motorisierungsentwicklung nicht angenommen werden kann, sondern im Zeitraum von 2005 bis 2025 ein Verkehrszuwachs von etwa 20% zu erwarten ist (s. o. in Abschnitt 4.2). Auch wenn es zutrifft, dass durch die verbesserte Fahrzeugtechnik im Laufe der Zeit Verringerungen der Schadstoffimmissionen eintreten werden, verbleiben ohne die OUM entlang der ODM noch deutlich höhere Schadstoffimmissionen (wobei es im Nullfall 2025 noch zur erheblichen Grenzwertüberschreitung beim PM10-Tagesmittel kommt und beim NO₂-Jahresmittel der Grenzwert gerade eingehalten wird (s. Luftschadstoffgutachten Tabelle 6.1 Seite 37)). Gerade im Vergleich zum Nullfall bringt die OUM deutliche Entlastungen sowohl beim Lärm als auch bei den Luftschadstoffen durch die ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM mit sich.

d) In einer Einwendung wird die Frage aufgeworfen, ob sich die Bedeutung der OUM in der Gesamtkonzeption des künftigen Straßennetzes in der Region verändert habe. Dazu ist anzumerken, dass die OUM einerseits für sich allein betrachtet maßgeblich das Ziel der Entlastung der ODM verfolgt, andererseits im Rahmen des Planungsfalls 7.5 als einer von deren Bestandteilen zusätzlich zu dieser Entlastung der ODM die Bündelungsfunktion von B 31 und B 30 verstärken soll. Vor diesem Hintergrund hat sich an der Bedeutung der OUM in der Gesamtkonzeption im Rahmen des Planungsfalls 7.5 nichts geändert.

e) In etlichen Einwendungen wird kritisiert, dass es für die Planrechtfertigung der OUM allein auf diese ankomme und nicht darauf, wie die OUM in Verbindung mit anderen Bestandteilen des Planungsfalls 7.5 wirke. Ebenso wird kritisiert, dass kein Nachweis erfolge hinsichtlich der Planrechtfertigung für die OUM in Verbindung mit der OUB bzw. mit der vierstreifigen Bündelungstrasse der B 31/B 30. Mit dem Planfall PNF mit OUM wurde nachgewiesen, dass sich auch mit der OUM allein eine ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens in der ODM erreichen lässt. Mit dem Planfall PNF mit OUM und OUB konnte aufgezeigt werden, dass mit Hinzutreten der OUB sich die Entlastung auf der ODM zwar noch etwas verstärkt, dass jedoch im Vergleich zur Entlastung allein durch die OUM deutlich wird, dass die ganz überwiegende Entlastung der ODM von der OUM herrührt. Entsprechendes gilt für die Planfälle 1.2oK und 1.2LV, die den angesprochenen vierstreifigen Ausbau von B 31/B 30 beinhalten. Im Übrigen zeigen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen, dass in den Planfällen PNF mit OUM und OUB bzw. 1.2oK und 1.2LV auf der OUM ein noch deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist als im Planfall mit der OUM allein, worin sich die Bündelungsfunktion der OUM im Rahmen des Planungsfalls 7.5 widerspiegelt (s. zum Ganzen die Übersicht in Anlage 1 der VU 2012). Allerdings ist dieses zusätzliche höhere Verkehrsaufkommen - wie oben ausgeführt - nicht ausschlaggebend für die Bejahung der Planrechtfertigung der OUM.

f) In Einwendungen wird moniert, dass mit der OUM der Verkehr westlich von Friedrichshafen auf die B 31 und die OUM aufgeteilt und nicht gebündelt und so der Planungsfall 7.5 „beerdigt“ werde. Die Bündelung der Verkehre sollte statt der OUM Priorität erhalten. Wie schon ausgeführt, beinhaltet der Planungsfall 7.5 sowohl den Ausbau der B 31 als Bündelungstrasse als auch den Bau von Ortsumgehungen wie die OUM. Beide Vorhaben ergänzen sich im Planungsfall 7.5 und schließen sich wegen ihrer unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen nicht gegenseitig aus. Mit der OUM als ein Bestandteil des Planungsfalls 7.5 wird dieser Planungsfall teilweise umgesetzt, nicht aber vollständig überflüssig.

g) Von Einwendern wird vorgetragen, dass die OUM ohne den Ausbau der B 31 und ohne die OU Kluffern nur ein Torso sei; die OUM sei nur eine Teilumgehung zu Lasten der ODs Lipbach und Kluffern. Auch hier gilt, dass die OUM sowohl eine eigenständige verkehrliche Wirksamkeit aufweist (wie sich aus dem Planfall PNF mit OUM in den Verkehrsuntersuchungen ablesen lässt) als auch als integraler Bestandteil des Planungsfalls 7.5 in diese regionale Verkehrskonzeption eingebunden ist. Daher kann bezüglich der OUM nicht von einem Torso gesprochen werden. Vielmehr machen die Ergebnisse des Planfalls PNF mit OUM deutlich, dass die OUM mit einer Verkehrsbelastung von dann 11.900 Kfz/24h bei einer ungefähren Halbierung der Verkehrsbelastung in der ODM eine eigenständige ver-

kehrliche Wirksamkeit aufweist, die für sich als Planrechtfertigung ausreicht und die OUM nicht als bloßen funktionslosen Torso erscheinen lässt.

h) Von Einwanderseite wird weiter kritisch angemerkt, dass die jetzige Planung zur OUM eine unstimmige Verkehrskonzeption darstelle, da die OUM am Wagner-Knoten ohne eine Querspange zur K 7742 oder eine OU Kluffern ende. Auch wenn auf Seite 11 der VU 2008 bezogen auf den Planfall 1.2oK ausgeführt wird, dass eine solche Querspange dazu diene, den von der OUM nach Osten auf bzw. über die K 7742 gerichteten Verkehr aufzufangen und so eine insgesamt stimmige Verkehrskonzeption herzustellen, darf nicht übersehen werden, dass es sich dabei um eine Betrachtung im Rahmen des Planfalls 1.2oK handelt. Wie sich aus der VU 2011 und der Leistungsfähigkeitsuntersuchung zu den Knotenpunkten (Anlage 9) ergibt, stellt auch der Planfall PNF mit OUM, der nur die OUM allein ohne eine Querspange zur K 7422 und ohne eine OU Kluffern beinhaltet, ein Vorhaben dar, das für sich genommen verkehrlich wirksam ist und hinreichend leistungsfähige Knotenpunkte aufweist. Insgesamt kann bei der OUM allein nicht von einer die Planrechtfertigung in Frage stellenden unstimmigen Verkehrskonzeption gesprochen werden. Dasselbe gilt auch in Bezug auf die in Einwendungen vorgetragene Kritik, dass das Planungskonzept und die verkehrliche Wirksamkeit der OUM mit einer Anbindung an die B 31 stehe und falle. Im Hinblick auf die Ergebnisse in der VU 2011 zum Planfall PNF mit OUM ist gerade die verkehrliche Wirksamkeit der OUM allein auch ohne Anbindung an die B 31 nachgewiesen.

i) In Einwendungen wird darauf abgestellt, dass der durch die OUM angezogene Verkehr in Richtung B 31/Friedrichshafen ohne eine OU Kluffern durch die ODs von Lipbach und Kluffern fahren werde. Die prognostizierte Mehrbelastung in einer Größenordnung von über 8.000 Kfz/24h sei in diesen Ortsdurchfahrten nicht zumutbar. Hier ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar, woraus eine Mehrbelastung von 8.000 Kfz/24h in den genannten Ortsdurchfahrten im Zusammenhang mit der OUM abzuleiten sein soll. Wie der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 entnommen werden kann, kommt es im Planfall PNF mit OUM im Vergleich zum PNF zu einer Verkehrszunahme auf Abschnitten dieser Ortsdurchfahrten von bis zu 600 Kfz/24h, was einer Erhöhung um ca. 4% entspricht. Eine etwas höhere Verkehrszunahme von bis zu 1.500 Kfz/24h (= 9%) ergibt sich im Planfall PNF mit OUM und OUB. Eine noch etwas höhere Verkehrszunahme von bis zu 1.800 Kfz/24h ergibt sich danach aus der B 31 BA II B; dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern wurde im bestandskräftig abgeschlossenen Verfahren zur B 31 BA II B behandelt. Zutreffend ist, dass eine spürbare Entlastung der beiden Ortsdurchfahrten erst mit einer OU Kluffern erreicht werden kann (s. hierzu auch die Planfälle 1.2LV und Zwischenstufe 2 in der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012). Eine Entlastung dieser beiden Ortsdurchfahrten ist jedoch nicht planerische Zielsetzung der jetzt geplanten OUM, sondern dies bleibt einer eigenständigen Planung zu einer OU Kluffern vorbehalten. Im Übrigen kommt es im Vergleich zum Analyse-Nullfall (mit Straßenbelastung 2005) (s. Plan 0.1 in VU 2011) in Bezug auf das Prognosejahr 2025 (bei dem die allgemeine, vorhabensunabhängige Verkehrszunahme mit enthalten ist) im Planfall PNF mit OUM zu einer Verkehrszunahme auf den beiden Ortsdurchfahrten in der Größenordnung von bis zu ca. 4.000 Kfz/24h; auch dann erreicht man nicht die genannte Größenordnung einer Verkehrszunahme von 8.000

Kfz/24h. Vor diesem Hintergrund kann die Planrechtfertigung für die OUM aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht mit den Auswirkungen dieses Vorhabens auf die ODs Lipbach und Kluffern in Frage gestellt werden. Verkehrszunahmen, die aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung oder aus anderen Vorhaben wie der B 31 BA II B resultieren, können nicht dem Vorhaben der OUM angelastet werden und die aus der OUM selbst herleitbare Verkehrszunahme ist von der Größenordnung her mit ca. 4% ohne Weiteres zumutbar. Im Übrigen ist noch anzumerken, dass sich der Vorhabenträger im Hinblick auf eine OU Kluffern in der Planungsphase befindet.

j) Soweit in Einwendungen angesprochen wird, dass die jetzige Planung keine Lösung der Probleme, sondern nur eine Verlagerung von Markdorf auf Lipbach und Kluffern, aber auch auf Leimbach, Hepbach, Ittendorf und Ahausen darstelle, kann wiederum auf die Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 Bezug genommen werden. Betrachtet man die Ergebnisse für den Planfall PNF mit OUM, zeigt sich, dass die ODs Leimbach und Hepbach sogar leicht entlastet werden. In Ittendorf kommt es mit der OUM zwar zu Zunahmen von bis zu 1.600 Kfz/24h (= 11%), jedoch wird diese Zunahme als Zwischenzustand mit der Entlastungswirkung durch die B 31 BA II B, die bereits bestandskräftig planfestgestellt und deren Baubeginn absehbar ist, zum Teil mehr als kompensiert. Zwar kommt es in Ahausen zu Verkehrszunahmen im Planfall PNF mit OUM von bis zu 33%, jedoch beruhen diese hohen relativen Zunahmen darauf, dass die Ausgangsgrößen relativ gering sind und daher in absoluten Zahlen eher geringere Verkehrszunahmen in der Relation als sehr erheblich erscheinen. Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde auch die mit der OUM verbundenen Auswirkungen auf die ODs Leimbach, Hepbach, Ittendorf und Ahausen nicht für geeignet, die Planrechtfertigung für die OUM zu erschüttern. Zum einen kommt es in diesen Ortsdurchfahrten in Verbindung mit der OUM teilweise sogar zu Verkehrsentlastungen, zum anderen ist eher geringeren und in der Größenordnung zumutbaren Verkehrszunahmen die erheblich gravierendere Verkehrsentlastung - sowohl in der Relation als auch in absoluten Zahlen - auf der ODM im Zuge der B 33 entgegenzusetzen. Vor diesem Hintergrund ist ein Verzicht auf die OUM im Hinblick auf deren Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrten anderer Orte zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht vernünftigerweise geboten.

k) In etlichen Einwendungen wird bemängelt, dass die Fortführung von der OUM ab dem Wagner-Knoten bis zur B 33 unzureichend sei, es gebe keinen funktionierenden Anschluss an die B 33 Richtung Ravensburg, so dass mehr Verkehr auf der ODM verbleibe und damit die mit der OUM bezweckte Entlastung auf der ODM verfehlt werde. Ohne Anschluss an die B 33 handle es sich um keine echte Ortsumgehung. Hierzu ist festzuhalten, dass die OUM im Vergleich zur ODM auf der Strecke zwischen dem Haslacher Hof und dem Knoten B 33/Gaußstraße nicht mehr Knotenpunkte hat und die Streckenlänge mit ca. 4,0 km gegenüber ca. 3,5 km nur unwesentlich länger ist, jedoch auf der OUM mit einer für den Durchgangsverkehr bedeutsamen deutlich höheren Geschwindigkeit gefahren werden kann. Zudem kommt es für die Funktionsfähigkeit und Verkehrswirksamkeit einer Umgehungsstraße wie der OUM nicht ausschlaggebend darauf an, dass diese selbst unmittelbar an beiden Endpunkten an dieselbe, zu entlastende Straße (hier die B 33) angebunden wird. Wichtig ist vielmehr lediglich, dass die OUM so ins vorhandene Straßennetz eingebunden

wird, dass der Durchgangsverkehr, von dem die ODM mit der OUM entlastet werden soll, die Umfahrlösung nutzt. Dies hängt davon ab, ob die Fortführung vom Wagner-Knoten bis zum Knoten B 33/Gaußstraße hinreichend leistungsfähig ist bezüglich der Abwicklung des zu erwartenden Verkehrs. Mit der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (s. Anlage 9 und oben Abschnitt 4.3) wird nachgewiesen, dass die Knotenpunkte vom Wagner-Knoten bis zum Knoten B 33/Gaußstraße insgesamt hinreichend leistungsfähig sind, so dass nicht zu erwarten ist, dass die Funktionsfähigkeit und damit auch die Verkehrswirksamkeit der OUM insbesondere in Bezug auf die Entlastung der ODM beeinträchtigt wird. Zudem ist in der VU 2011 gerade für den Planfall PNF mit OUM unter Zugrundelegung leistungsfähiger Knotenpunkte die Entlastungswirkung der OUM für die ODM mit einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens nachgewiesen. Nach allem kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit der geplanten OUM und der Fortführung der Umgehungsstrecke vom Wagner-Knoten bis zum Knoten B 33/Gaußstraße auf dem vorhandenen Straßennetz das mit der OUM maßgeblich verfolgte Planungsziel der deutlichen Entlastung der ODM erreicht werden, einer unmittelbaren Anbindung der OUM an die B 33 im Osten von Markdorf in Richtung Ravensburg bedarf es dazu nicht zwingend.

l) Soweit in einer Einwendung argumentiert wird, dass die OUM von der OUB abhängt, ist zu entgegnen, dass mit dem Planfall PNF mit OUM in der VU 2011 die eigenständige Verkehrswirksamkeit der OUM nachgewiesen ist. Auch wenn das Verkehrsaufkommen auf der OUM nach der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 im Planfall PNF mit OUM und OUB mit 16.400 Kfz/24h gegenüber 11.900 Kfz/24h im Planfall PNF mit OUM spürbar höher ausfällt, hängt die verkehrliche Wirksamkeit hinsichtlich der Entlastung der ODM nicht maßgeblich von der OUB, sondern von der OUM ab. Dies ergibt sich aus dem Vergleich der Planfälle PNF mit OUM, PNF mit OUB sowie PNF mit OUM und OUB in der genannten Übersicht in Anlage 1 der VU 2012; daraus wird offensichtlich, dass die ungefähr hälftige Entlastung auf der ODM durch die OUM und nicht durch die OUB bewirkt wird. Dann aber hängt die eigenständige Verkehrswirksamkeit der OUM nicht von der OUB ab, sondern die Verkehrswirksamkeit der OUM wird durch eine OUB ergänzend verstärkt. Auch dies belegt, dass sich die OUM in die Konzeption des Planungsfalls 7.5, zu dem sowohl die OUM als auch die OUB gehören, nahtlos einfügt.

m) Soweit in einer Einwendung kritisiert wird, dass die OUM keine Entlastung für die östlich von Markdorf an der B 33 gelegenen Ortsteile Steibensteg, Leimbach, Hepbach und Stadel bringe, ist anzumerken, dass mit der OUM die Entlastung der ODM bezweckt wird. Da die Entlastung der genannten Ortsteile nicht Bestandteil des Planungsziels der OUM ist, kann dieser Umstand auch nicht der Planrechtfertigung der OUM entgegengehalten werden. Die Entlastung dieser Ortsteile entlang der B 33 hängt ab von der weiteren Realisierung des Planungsfalls 7.5 hinsichtlich des weiteren Ausbaus der B 31 und B 30, was nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Soweit in dieser Einwendung auch der Nutzen der OUM für Pendler aus dem Raum Salem und Deggenhausertal bezweifelt wird, ist anzumerken, dass zutreffend ist, dass auch mit der OUM Verkehr aus dem Raum Salem und Deggenhausertal weiterhin die ODM nutzen wird; wie sich aus dem Vergleich der Planfälle PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB in der Übersicht in Anlage 1 zur VU 2012 erkennen lässt,

wird die Entlastung auf der ODM mit Hinzukommen der OUB noch spürbar verstärkt, was auch darauf beruht, dass dann Verkehr aus Richtung Salem die OUB und OUM Richtung Friedrichshafen und umgekehrt nutzen kann. Gleichwohl scheitert die Verwirklichung der planerischen Zielsetzung der erheblichen Entlastung der ODM nicht daran, dass der Verkehr aus dem Raum Salem und Deggenhausertal im Planfall PNF mit OUM weiterhin auf der ODM verbleiben wird, da gerade der Verkehr auf der B 33 von Meersburg Richtung Ravensburg und umgekehrt mit der OUM aus der ODM verlagert werden soll. Nach dem Ergebnis der VU 2011 im Planfall PNF mit OUM mit einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens wird die planerische Zielsetzung der erheblichen Entlastung der ODM auch bei alleiniger Realisierung der OUM erreicht.

n) Von Einwenderseite wird vorgetragen, dass die Halbierung des Verkehrs auf der ODM dort eine kaum wahrnehmbare Entlastung beim Lärm um 3 dB(A) mit sich bringe, so dass wegen der geringen Entlastung die Planrechtfertigung entfalle. Zudem hätte schon vorher eine Lärmaktionsplanung seitens der Stadt Markdorf erfolgen müssen. Im Übrigen sei ein Flüsterasphalt auf der ODM mit einer Wirkung von 2 dB(A) früher abgelehnt worden. Hier ist anzumerken, dass nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV eine Änderung um 3 dB(A) wesentlich ist. Sodann ist zu beachten, dass die Lärmbelastung entlang der ODM im Prognose-Nullfall 2025 bis zu 79 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts betragen wird (s. Plan 12 in der Lärmuntersuchung). Damit werden nicht nur die Grenzwerte nach der 16. BImSchV, sondern auch die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weit überschritten. Vor diesem Hintergrund kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Reduzierung des Lärms entlang der ODM durch die OUM um 2,8 bis 4,2 dB(A) tags und nachts nicht als gering oder unwesentlich bezeichnet werden. Vielmehr wird deutlich, dass die OUM einen wesentlichen Beitrag zur substantiellen Verbesserung der Lärmsituation entlang der ODM leisten kann. Dies reicht für die Planrechtfertigung aus. Es kann nicht vertreten werden, dass die OUM nur dann planerisch gerechtfertigt sei, wenn die OUM allein eine vollständige Lärmsanierung entlang der ODM bewirke. Dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Stadt Markdorf noch weitere Maßnahmen geprüft und möglicherweise umgesetzt werden (wie z. B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 entlang der ODM) steht der OUM und ihrer wesentlichen lärmindernden Wirkung nicht entgegen. Vielmehr ergänzen sich die verschiedenen lärmindernden Maßnahmen, was angesichts der weit über der Grenze zur Gesundheitsgefährdung liegenden Lärmbelastung nach dem Prognose-Nullfall auch erforderlich ist. Das Eine - nämlich eine Lärmaktionsplanung - schließt das Andere - nämlich die OUM - gerade nicht aus, sondern die verschiedenen Maßnahmen bewirken komplementär die erforderliche und gewünschte Reduzierung beim Lärm entlang der ODM. o) Von Einwenderseite wird auch angesprochen, dass bei der Trennwirkung einer Straße ab einer Belastung mit 10.000 Kfz/24h nicht mehr weiter differenziert werde, was bedeute, dass die mit der OUM verbundene Entlastungswirkung auf der ODM nicht ausreichend sei, da auch mit der OUM noch mehr als 10.000 Kfz/24h auf der ODM verblieben. Es ist zutreffend, dass in allen Planfällen auf den innerörtlichen Abschnitten der ODM jeweils mehr als 10.000 Kfz/24h verbleiben (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012). Es ist auch zutreffend, dass in Tabelle 34 auf Seite 341 der UVS März 2008 zur OUM bei den Trenneffekten in Abhängigkeit der Verkehrsmenge der Zerschneidungseffekt

bzw. die Barrierewirkung eines Straßenzuges ab einer Verkehrsmenge von mehr als 10.000 Kfz/24h als sehr hoch angegeben wird, ohne bei steigenden Verkehrsmengen weiter zu differenzieren. Daraus kann jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht abgeleitet werden, dass die Planrechtfertigung der OUM entfalle. Zum einen kann bei der Beurteilung, ob ein Straßenbauvorhaben vernünftigerweise geboten ist, nicht eindimensional allein auf einen Aspekt wie die Trennwirkung abgestellt werden. Zum anderen ist festzuhalten, dass wegen des erheblichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs in Markdorf zwar auch mit der OUM eine Verkehrsmenge von mehr als 10.000 Kfz/24h auf der ODM verbleibt, es jedoch auch bei der Trennwirkung einen Unterschied macht, ob auf den innerörtlichen Abschnitten 6 bis 9 der ODM (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012) im Planfall PNF eine Verkehrsmenge von 26.000 bis 29.500 Kfz/24h oder im Planfall PNF mit OUM eine Verkehrsmenge von 13.100 bis 16.900 Kfz/24h trennend wirkt. Auch wenn in der Tabelle 34 ab einer Größenordnung von 10.000 Kfz/24h bei der Trennwirkung nicht mehr weiter differenziert wird, macht es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gleichwohl einen spürbaren Unterschied, ob die Trennwirkung von einer Verkehrsmenge von bis zu 29.500 Kfz/24h oder von bis zu 16.900 Kfz/24h herrührt. Jedenfalls ist der Umstand, dass auch mit der OUM mehr als 10.000 Kfz/24h auf der ODM verbleiben und auch dann noch eine sehr hohe Trennwirkung entlang der ODM zu verzeichnen sein wird, wegen der dennoch positiven Wirkungen bei der Trennwirkung durch die ungefähre Halbierung der Verkehrsmenge auf der ODM nicht geeignet, die Planrechtfertigung der OUM in Frage zu stellen.

p) In Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass die jetzt gewählte Ausgestaltung des Knotens Haslacher Hof mit sich bringe, dass die Hauptverkehrsrichtung nicht mehr wie zuvor geplant Meersburg - Ravensburg/Friedrichshafen, sondern Salem - Ravensburg/Friedrichshafen sei, was weiterhin die Geradeaus-Richtung auf der B 33 in Richtung ODM begünstige und was dem Planungsziel der Entlastung von Markdorf widerspreche. Wie oben in Abschnitt 4.3 dargelegt, weist dieser Knotenpunkt eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf. Darüber hinaus wird mit der teilplanfreien Ausgestaltung, bei der es nur Rechtsabbiegevorgänge gibt und die ein hohes Maß an Begreifbarkeit gewährleistet, im Grundsatz ein hohes Maß an Verkehrssicherheit erreicht. Darüber hinaus ist insbesondere das Abbiegen von der B 33 aus Richtung Meersburg hin zur OUM sehr attraktiv ausgestaltet. Nicht zuletzt auf Grund der sehr guten Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts ist nicht erkennbar, dass der Durchgangsverkehr nur wegen der konkreten Ausgestaltung dieses Knotenpunkts nicht die OUM nutzen wird. Vielmehr kann mit der gewählten Knotenpunktform und deren sehr guten Leistungsfähigkeit von einer die Entlastung der ODM durch die OUM begünstigenden, weil optimierten und flüssigeren Verkehrsführung ausgegangen werden, so dass das Planungsziel der Entlastung der ODM durch die OUM mit dem jetzt geplanten Knoten Haslacher Hof nicht beeinträchtigt wird.

q) Soweit von Einwenderseite in allgemeinen Anmerkungen die Sinnhaftigkeit der OUM insbesondere im Hinblick auf die Themen Ölknappheit, Treibstoffknappheit, Klimawandel und den demographischen Wandel langfristig bezweifelt wird, ist zum einen zu entgegnen, dass solche allgemeinen abstrakten Themen nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu einem einzelnen konkreten Vorhaben bewältigt werden können; vielmehr bedarf

es hierzu allgemeiner Überlegungen und Entscheidungen auf der Ebene der hierzu berufenen Staatsorgane. Dabei sei ergänzend angemerkt, dass im Hinblick auf künftige technische Entwicklungen z. B. bei den Kraftfahrzeugen oder weiter entwickelte Fördertechniken wie z. B. Fracking die allgemein angesprochenen Themen nicht einseitig nur zu Ungunsten des motorisierten Verkehrs betrachtet werden dürfen. Zum anderen zeigen die vorliegenden Prognosen gerade für den Bodenseeraum im Zeithorizont bis 2025 eine Verkehrszunahme auf, die maßgeblich mit der in diesem Raum weiterhin erfolgenden siedlungsstrukturellen Entwicklung wie auch mit der weiter zunehmenden Motorisierung und Mobilität zusammenhängt.

r) Zur Frage eines Einwenders im Erörterungstermin, ob es für die Planrechtfertigung quantifizierbare Kriterien gebe, wurde schon im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass es solche Kriterien nicht gibt, sondern die Planrechtfertigung dann gegeben ist, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Im Übrigen kommt es auf die Gesamtabwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange an.

Finanzierung

4. In Einwendungen wird unter dem Blickwinkel der Finanzierung der OUM auch deren Klassifizierung als Kreisstraße angesprochen, da sich daraus eine Finanzierung durch den Landkreis ableite, obwohl die OUM überwiegend Bundes- und Landesstraßenverkehr aufnehme. Hier ist auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 5.1 zu verweisen, aus denen sich ergibt, dass die Klassifizierung der OUM als Kreisstraße zutreffend erfolgte. Dann aber ist die Finanzierung der OUM als Kreisstraße durch den Landkreis Bodenseekreis folgerichtig. Insoweit werden entgegen einer Einwenderansicht die Bürger und Steuerzahler im Landkreis Bodenseekreis nicht ungerechtfertigt zur Finanzierung der OUM „herangezogen“. Darüber hinaus können Baumaßnahmen bei Kreisstraßen grundsätzlich auch mit Mitteln des Entflechtungsgesetzes (früher GVFG) gefördert werden, wobei die Auffassung von Einwendern nicht zutrifft, wonach diese Fördermittel nur für den ÖPNV oder den nichtmotorisierten Verkehr vorgesehen seien. Die Ansicht eines Einwenders, wonach der Fördersatz nur noch bei 40% liege, ist unzutreffend, eine solche Reduzierung fand nicht statt.

Soweit in Einwendungen gefordert wird, Angaben über Baukosten zur OUM vorzulegen, ist festzuhalten, dass dies nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zwingend erforderlich ist. Erst recht ist keine ins Einzelne gehende Aufschlüsselung der Kosten - wie von Einwendern verlangt - erforderlich. Gleichwohl wurde vom Vorhabenträger im Erörterungstermin der Stand der Baukosten mit 18,35 Mio. Euro (einschließlich Planungskosten und Kostenbeteiligung beim Turbo-Kreisel, wobei Letzteres mit 0,25 Mio. Euro entfällt) angegeben und darauf hingewiesen, dass die OUM in der mittelfristigen Finanzplanung des Landkreises Bodenseekreis enthalten ist.

Erkenntnisse über eine grundsätzlich mangelnde Finanzierbarkeit des Vorhabens der OUM liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor, zumal nicht nur eine grundsätzliche Förderfähigkeit nach dem Entflechtungsgesetz besteht, sondern zudem noch eine Mitfinanzierung durch die Stadt Markdorf erfolgen soll, wobei eine Mitfinanzierung durch eine Gemeinde

nicht ausgeschlossen ist, wenn die Gemeinde selbst Vorteile von dem Vorhaben hat und damit eigene Interessen und Aufgaben wahrnimmt, was hier schon angesichts der innerstädtischen Entwicklungsmöglichkeiten mit der Verkehrsentlastung entlang der ODM der Fall ist. Die getroffene Kostenaufteilung zwischen dem Landkreis Bodenseekreis und der Stadt Markdorf gilt nach Angaben des Vorhabenträgers auch im Falle von Kostensteigerungen.

Soweit von Einwendern eine Kosten-Nutzen-Analyse zur OUM gefordert wird, ist darauf hinzuweisen, dass bei Straßenbaumaßnahmen zur Planrechtfertigung nicht auf eine solche Analyse abzustellen ist, sondern darauf, ob ein bestimmtes Vorhaben vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt ist. Infolgedessen kann dem Vorhabenträger hier auch nicht die Erstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse zur OUM auferlegt werden. Daher wird ein entsprechender Antrag mit diesem Beschluss zurückgewiesen.

Soweit von Einwendern - bezogen auf den Zeitraum 2009 - auf eine angeblich nicht gesicherte Finanzierung wegen der allgemeinen Konjunktorentwicklung abgestellt wurde, ist anzumerken, dass allgemeine konjunkturelle Schwankungen immer vorkommen können, jedoch nicht einem einzelnen Vorhaben als prinzipielles Hindernis vorgehalten werden können, da sich dann überhaupt kein Vorhaben mehr realisieren ließe, da konjunkturelle Risiken immer behauptet werden können. Zudem hat sich seit 2009 die konjunkturelle Entwicklung wie auch das Steueraufkommen in Deutschland merklich verbessert.

Zur Forderung von Einwendern sicherzustellen, dass die Unterhaltungslast hinsichtlich des Vorhabens der OUM beim Träger der Straßenbaulast liege, ist darauf hinzuweisen, dass die Straßenunterhaltung einen Bestandteil der Straßenbaulast darstellt (s. Kodal, Straßenrecht, 7.Aufl. 2010, Rn 13.10ff.), die bei Kreisstraßen nach § 43 Abs. 2 des Straßengesetzes von Gesetzes wegen dem Landkreis obliegt.

6. Alternativenprüfung, Abschnittsbildung und Zwangspunkte

6.1 Abschnittsbildung und Zwangspunkte

6.1.1 Abschnittsbildung

Grundsätzlich ist zum Thema Abschnittsbildung anzuführen, dass eine Abschnittsbildung als Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung zulässig ist, wenn sie sich innerhalb der gesetzten Grenzen planerischer Gestaltungsfreiheit hält. Insbesondere darf sie nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt sein. Es muss sichergestellt werden, dass bei abschnittsweiser Planung von Straßen die Bildung von Teilabschnitten planerisch sinnvoll ist und bleibt und zwar auch dann, wenn, aus welchen Gründen auch immer, sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich gar völlig aufgegeben werden sollte. Es soll die Entstehung eines Planungstorsos verhindert werden (s. z. B. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 - 4 B 1 bis 11.92). Der Abschnitt muss eine eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Ge-

samtplanung zuge dachte - Verkehrsfunktion auch für den Fall haben, dass sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein nicht als realisierbar erweist.

Von Einwendern wird vorgebracht, dass die verschiedenen Bestandteile der Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren behandelt werden müssten, da es eine enge argumentative Verzahnung dieser Bestandteile des „Bündelungskonzepts“ im Hinblick auf deren verkehrliche Notwendigkeit gebe. Unter dem Gesichtspunkt der Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 komme der OUM keine selbständige Verkehrsfunktion zu.

Bei der Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7 in der Version 7.5 handelt es sich um eine umfassende Konzeption für das klassifizierte Hauptverkehrsstraßennetz im nördlichen Bodenseeraum, wobei der Schwerpunkt auf der Betrachtung der Bundesfernstraßen liegt. Dies wird deutlich in der Raumordnerischen Beurteilung für den geplanten Ausbau bzw. Neubau der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen vom 05.11.2001. Dort wird auf Seite 10 ausgeführt, dass nach dem Verzicht auf die Autobahn A 98 mit dem Planungsfall 7 eine Neukonzeption des Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum erfolgte. Dieser Planungsfall 7 sieht den zweibahnigen Aus- und Neubau der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen sowie der B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg vor, wobei sich mit der Bündelung des Verkehrs auf diese leistungsfähigen Achsen ein Ausbau der B 33 erübrigt. Daraus wird deutlich, dass diese Neukonzeption sich maßgeblich auf Bundesfernstraßen bezieht, nicht aber auf nachgeordnete Straßen. Vor diesem Hintergrund wird klar, dass nachgeordnete Bestandteile des Planungsfalls 7.5 wie etwa die Ortsumfahrungen Bermatingen, Markdorf und Kluffern hinsichtlich der Bündelungsfunktion der Hauptachsen B 31 und B 30 nur unterstützende Funktion haben. Im Vordergrund steht bei diesen Ortsumgehungen jeweils die Entlastung der jeweiligen Ortsdurchfahrten. Diese örtliche Entlastungswirkung hängt jedoch nicht von der Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 ab, sondern die Entlastungswirkung vermittelt jeder dieser Ortsumgehungen jeweils eine spezifische, eigenständige verkehrliche Wirksamkeit. Diese eigenständige verkehrliche Wirksamkeit ist - wie oben näher ausgeführt und mit dem Planfall PNF mit OUM in den VU 2011 und 2012 nachgewiesen - bei der OUM gegeben. Demnach ist es unzutreffend, die Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 als ein einziges Gesamtvorhaben anzusehen. Vielmehr sind die nachgeordneten Bestandteile der Ortsumgehungen und damit auch die OUM als eigenständige Vorhaben zu betrachten, die sich in die Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 einfügen und die mit dieser Gesamt-Konzeption beabsichtigte Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen der B 31 und der B 30 unterstützen. Die OUM ist mithin kein Abschnitt eines Gesamtvorhabens Planungsfall 7.5, sondern zusätzlich zu ihrer eigenständigen Verkehrsfunktion als Ortsumgehung ein ergänzendes, unterstützendes Element einer vorgelagerten Gesamt-Konzeption. Im Übrigen würde die Entlastungsfunktion bezüglich der ODM durch die OUM auch dann in der Größenordnung einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens erhalten bleiben, wenn kein anderer Bestandteil der Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 realisiert werden würde; dies belegt nachdrücklich, dass die OUM ein eigenständiges Vorhaben und keinen Abschnitt eines übergeordneten Gesamtvorhabens darstellt. Erst recht ist mit den Ergebnissen der VU 2011 zum Planfall PNF

mit OUM, der allein die OUM beinhaltet, nachgewiesen, dass die OUM kein funktionsloser Torso ist, sondern für sich in erheblichem Maße verkehrlich wirksam ist. Dass mit Hinzutreten anderer Bestandteile des Planungsfalls 7.5 wie etwa der OUB die Entlastungswirkung in der ODM und deren verkehrliche Wirksamkeit verstärkt werden, steht der Eigenständigkeit der OUM nicht entgegen.

Nicht zuletzt spricht gegen das Vorliegen eines einzigen Gesamtvorhabens, dass die verschiedenen Bestandteile des Planungsfalls 7.5 nicht von ein und demselben Vorhabenträger geplant und realisiert werden können, da diese Bestandteile auf Grund ihrer je spezifischen verkehrlichen Zielsetzung und Bedeutung und der verschiedenen Verkehrsarten, für die die einzelnen Bestandteile dienen und zu dienen bestimmt sind, überhaupt nicht von einem einzigen Vorhabenträger geplant und realisiert werden können. So kann etwa weder der Landkreis Bodenseekreis eine Bundesfernstraße planen noch kann der Bund eine Kreisstraße planen. Da die Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 verschiedene Kategorien von Straßen beinhaltet, ist von vornherein klar, dass die einzelnen Bestandteile vom jeweils zuständigen Straßenbaulastträger eigenständig geplant und realisiert werden müssen. Dann aber ist hier hinsichtlich der OUM auch deshalb von vornherein das Vorliegen eines von einem einzigen Vorhabenträger zu planenden Gesamtvorhabens ausgeschlossen, weil die OUM als Kreisstraße z. B. kein Abschnitt einer Bundesstraße wie etwa der B 31 sein kann. Dies wäre aber unabdingbare Voraussetzung, um hier überhaupt eine Abschnittsbildung - bezogen auf die Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 - annehmen zu können.

Da es sich bei der OUM nach allem um ein eigenständiges Vorhaben handelt, kommt es für die Beurteilung der OUM im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht darauf an, ob andere Bestandteile des Planungsfalls 7.5 bestandskräftig planfestgestellt werden oder nicht.

Weiter wird eingewandt, dass es sich bei der OUM um eine unzulässige Abschnittsbildung handle, weil ein sinnvoller Anschluss der OUM im Osten fehle. Es sei unzulässig, die OUM an der L 207 am Wagner-Knoten ohne eine Fortführung zur B 31 enden zu lassen. Ebenso liege eine unzulässige Abschnittsbildung vor, weil die Verbindung vom Wagner-Knoten über die L 207 und die Gaußstraße zur B 33 nicht ausreichend leistungsfähig sei.

Zunächst ist darauf zu verweisen, dass die hinreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte vom Wagner-Knoten bis zum Knoten B 33/Gaußstraße oben in Abschnitt 4.3 nachgewiesen ist und es eines direkten Anschlusses der OUM an die B 33 im Osten von Markdorf nicht zwingend bedarf. Vielmehr ist der vorhandene Straßenzug vom Wagner-Knoten über die L 207 und die Gaußstraße bis zum Knoten B 33/Gaußstraße zur Aufnahme des Umgehungsverkehrs geeignet. Da die OUM maßgeblich die Funktion hat, die ODM zu entlasten, bedarf es nicht zwingend einer Fortführung vom Wagner-Knoten zur B 31; dies wäre allenfalls dann denkbar, wenn die OUM primär der Bündelung des Verkehrs auf der B 31 dienen würde, was jedoch gerade nicht der Fall ist. Insgesamt stellt die Anbindung der OUM mit der L 207 am Wagner-Knoten eine ausreichende Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz dar, da ausweislich der Verkehrsuntersuchungen die planerische Zielsetzung

der erheblichen Entlastungswirkung der ODM mit der OUM und damit deren eigenständige verkehrliche Wirksamkeit in der geplanten Ausgestaltung erreicht wird.

In Einwendungen wird als zwingende Reihenfolge für Planfeststellung und Realisierung angegeben: B 31 BA II B vor der OU Kluffern, diese vor der OUB und diese vor der OUM (alternativ könne auf die OU Kluffern verzichtet werden bei Nutzung der K 7742). Dabei wird die verkehrliche Wirksamkeit der OUM wegen der fehlenden Zuführung aus Richtung Salem als nahezu Null angenommen; daher sei die Abschnittsbildung bezüglich der OUM unzulässig. Diese Einwendungen gehen von der unzutreffenden Annahme aus, dass die OUM für sich genommen nicht verkehrlich wirksam sei. Wie oben ausgeführt ist nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen zum Planfall PNF mit OUM die eigenständige Verkehrswirksamkeit der OUM gegeben. Mit Hinzutreten der OUB wird die verkehrliche Wirksamkeit der OUM durch das Hinzukommen von Verkehr aus dem Raum Salem noch verstärkt, davon hängt jedoch die verkehrliche Wirksamkeit der OUM nicht ausschlaggebend ab.

Nach allem handelt es sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bei der OUM nicht um einen Abschnitt eines umfassenderen Gesamtvorhabens, sondern um ein eigenständiges, für sich verkehrswirksames Vorhaben, das sich sinnvoll und unterstützend in den größeren Kontext einer räumlich weiter gefassten Gesamt-Konzeption einfügt. Ein funktionsloser Planungstorso entsteht mit der OUM nicht.

6.1.2 Zwangspunkte

In Einwendungen wird vorgetragen, dass mit dem jetzigen Vorhaben der OUM Vorfestlegungen im Sinne von Zwangspunkten für den Bau weiterer Straßen wie etwa einer Querspange zur K 7742, einer OU Kluffern, eines Zubringers zur B 31 oder einer OUB getroffen werden würden.

In der Kommentierung von Kopp/Ramsauer zu § 74 VwVfG finden sich folgende Ausführungen: Danach werden in der Planfeststellung eines jeden Abschnitts sog. Zwangspunkte für den Folgeabschnitt gesetzt, weil der Folgeabschnitt räumlich unmittelbar an den Endpunkt des Vorabschnitts anschließen muss. Wegen dieser Wirkung jeder abschnittswisen Planfeststellung muss geprüft werden, ob auch der Folgeabschnitt mit den gesetzten Zwangspunkten realisierbar ist oder ob ihm unüberwindliche Schwierigkeiten gegenüberstehen. Das Problem stellt sich etwa, wenn der Folgeabschnitt durch ein naturschutzrechtlich besonders geschütztes Gebiet verlaufen muss, dessen Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung unzulässig sein könnte, wenn der Folgeabschnitt aus anderen abwägungserheblichen Gründen nicht fehlerfrei anschließen könnte oder wenn der Anschluss Kosten verursachen würde, die vom Vorhabenträger nicht aufgebracht oder die ihm jedenfalls nicht zugemutet werden können (s. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 12. Aufl. 2011, § 74 Rn 29d).

Demzufolge stellt sich die Frage nach einem Zwangspunkt nur in den Fällen, in denen ein Gesamtvorhaben in Abschnitte aufgeteilt realisiert werden soll, da die Planung eines Vorhabens nur dann als Zwangspunkt für einen Folgeabschnitt qualifiziert werden kann, wenn es überhaupt einen Folgeabschnitt gibt. Wie sich aus den vorstehenden Erwägungen insbesondere in Abschnitt 6.1.1 ergibt, steht das Vorhaben der OUM jedoch nicht in zwingen-

dem funktionalen Zusammenhang oder gar in Abhängigkeit zu anderen Bestandteilen der Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5. Vielmehr können diese anderen Bestandteile unabhängig von der OUM realisiert werden oder aber auch völlig entfallen. Die verkehrliche Wirksamkeit der OUM hängt nicht von anderen Straßenbauvorhaben ab. Auch wird mit dem jetzigen Vorhaben der OUM bezüglich der späteren Ausgestaltung einer etwaigen OUB oder OU Kluffern, aber auch eines sonstigen Straßenbauvorhabens nichts vorweggenommen. Die OUM ist lediglich mit etwaigen späteren anderen Vorhaben wie einer OUB oder einer OU Kluffern ohne Weiteres kompatibel, d. h., solche anderen Vorhaben können ohne größere Schwierigkeiten mit der OUM verknüpft werden. Es wird mithin mit dem jetzigen Vorhaben der OUM für solche etwaigen späteren Vorhaben nichts verbaut. Keineswegs aber wird mit der OUM hinsichtlich des Ob oder des Wie etwaiger späterer Vorhaben wie einer OUB oder einer OU Kluffern etwas zwingend vorgegeben.

6.2 Alternativenprüfung

Hier ist vorab festzuhalten, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen in der Alternativenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausschneiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Trassen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (s. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rn 3871 m. w. N.).

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

6.2.1 Null-Variante

In Einwendungen wurde vorgetragen, dass anstelle der jetzt geplanten OUM der Verzicht auf diese als Null-Variante zu prüfen sei. Im Hinblick auf die mit der OUM verbundenen Eingriffe und Nachteile sei der Verzicht auf die OUM als gleichberechtigt zu untersuchen und zu bewerten. In diesem Zusammenhang werden auch Möglichkeiten bei der ODM wie etwa Umgestaltung der innerörtlichen Knotenpunkte, Tempolimit, Fahrbahnverengungen, Bau von Kreisverkehren oder Unterführungen, Pfortnerampeln, Flüsterasphalt, zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger, Radfahrstreifen, Verbesserung des ÖPNV-Angebots oder Einführung von Parkgebühren angeführt.

Im Hinblick auf die vorhandene Bestandssituation an der ODM mit ihrem begrenzten Straßenquerschnitt, die eingeschränkt übersichtliche Linienführung, die insbesondere innerörtlich beidseits unmittelbar an die Straße heranrückende Bebauung sowie die häufigen und in teilweise kurzen Abständen aufeinander folgenden Einmündungen und Knotenpunkte bewirken bei der im Planfall PNF zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der ODM im Innenortsbereich von Markdorf von bis zu 29.500 Kfz/24h, dass die angeführten Möglichkeiten schon wegen dieser erheblichen Verkehrsbelastung gar nicht oder zumindest nicht sinnvoll umgesetzt werden können, ohne die Verkehrsverhältnisse entlang der ODM und im angrenzenden Straßennetz in Markdorf noch mehr zu verschlechtern. Darüber hinaus kann mit der Null-Variante gerade das mit der OUM verfolgte Ziel der Entlastung der ODM vom Durchgangsverkehr nicht erreicht werden. Da es bei der Null-Variante die OUM nicht gibt, kann der Durchgangsverkehr auch nicht auf diese verlagert werden. Dann aber bleibt es bei der Verkehrsbelastung von bis zu 29.500 Kfz/24h auf der ODM und damit auch bei den damit verbundenen erheblichen Lärm- und Schadstoff-Immissionen sowie der Trennwirkung (s. hierzu auch oben zusammengefasst in Abschnitt 5.3). Nicht zuletzt eröffnen sich ohne die Verkehrsentlastung in Markdorf auch keine innerstädtischen Entwicklungsmöglichkeiten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es vielmehr so, dass die ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM durch die OUM erst die Voraussetzung dafür schafft, dass ein Teil der angeführten Möglichkeiten - wie sie etwa als Maßnahmen in einer Lärmaktionsplanung enthalten sein können - sinnvoll realisiert werden kann und damit weitere Verbesserungen entlang der ODM erzielt werden können. Ohne die mit der OUM verbundene Verkehrsentlastung sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde andere Möglichkeiten entweder von vornherein ausgeschlossen oder sie entfalten keine zureichende Entlastungswirkung an der ODM. Insgesamt lassen sich die mit der OUM verfolgten planerischen Zielsetzungen mit einem Verzicht auf die OUM als Null-Variante von vornherein nicht erreichen, so dass die Null-Variante als vorzugswürdig und besser geeignet ausgeschlossen werden kann.

Soweit in Einwendungen darauf abgestellt wird, dass in früheren Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit im Zuge von Planungen für eine seeparallele A 98 und im Raumordnungsverfahren zur B 31 die jetzt gewählte Trassenführung der OUM verworfen worden sei, wird auf die obigen Ausführungen hierzu in Abschnitt 5.2 Bezug genommen.

6.2.2 Weiträumigere Alternativen

Vorab ist festzuhalten, dass Einwendungen, soweit diese inhaltlich die Entlastung von anderen Orten als Markdorf im Zusammenhang mit Alternativen zur OUM ansprechen, verkennen, dass maßgebliche planerische Zielsetzung des Vorhabens der OUM die Verkehrsentslastung der ODM ist. Die Entlastung anderer Ortsdurchfahrten - so sehr dies im Einzelfall wünschbar sein mag - ist nicht planerische Zielsetzung der OUM. Daher kann dem Vorhaben der OUM nicht entgegengehalten werden, dass andere Ortsdurchfahrten als die von Markdorf durch die OUM keine Verkehrsentslastung erfahren. Die Verkehrsentslastung anderer Ortsdurchfahrten muss mithin mit anderen Vorhaben erreicht werden. Solche anderen Vorhaben sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und sind daher im Rahmen des jetzigen Verfahrens nicht zu behandeln.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend festzuhalten, dass die OUM als Vorhaben auch nicht in zeitlicher Abhängigkeit zur Realisierung anderer Vorhaben wie z. B. der OUB steht. Wie aus dem Planfall PNF mit OUM in der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 ersichtlich ist, ist die OUM als eigenständiges Vorhaben für sich verkehrlich wirksam. Dass bei Hinzukommen anderer Vorhaben wie der OUB sich die verkehrliche Wirksamkeit auch der OUM noch steigert, ändert nichts an der hinreichenden verkehrlichen Wirksamkeit der alleinigen OUM, so dass sich auch eine Alternative im Sinne einer zwingenden Verbindung der OUM mit einem anderen Vorhaben nicht als besser aufdrängt.

In verschiedenen Einwendungen wird der Ausbau der B 31 von Überlingen bis Friedrichshafen und ergänzend der Ausbau der B 30 von Friedrichshafen bis Ravensburg als verkehrlich bessere Alternative im Vergleich zur OUM bezeichnet. Ein vorgezogener Bau der OUM schwäche den Handlungsdruck für einen schnellen Bau der Hauptverkehrsachsen B 31 und B 30. Es müsse der Bau der B 31 beschleunigt werden und nicht der Versuch unternommen werden, durch eine Hinterlandtrasse eine zweite Ost-West-Verbindung zu schaffen. Das Verkehrsproblem liege in Friedrichshafen. Mit dem Ausbau der B 31 und der B 30 würde die B 33 durch Ittendorf und Markdorf schon in hohem Maße entlastet werden. Zunächst ist festzuhalten, dass die planerische Zielsetzung der OUM nicht auf eine Verbesserung der Verkehrssituation in Friedrichshafen gerichtet ist, sondern es um die Verkehrsentslastung in der ODM geht. Zum Thema Hinterlandtrasse wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 5.2 verwiesen. Bei diesen Einwendungen werden im Übrigen die unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen des Ausbaus der B 31 und der B 30 einerseits und der OUM andererseits verkannt. Mit dem Ausbau der B 31 und der B 30 soll im Rahmen des Planungsfalls 7.5 eine leistungsfähige Verkehrsachse erreicht werden, auf der der Verkehr im nördlichen Bodenseeraum gebündelt werden kann. Demgegenüber dient die OUM als Ortsumgehung primär dazu, die ODM vom Durchgangsverkehr zu entlasten und zusätzlich soll die OUM die Bündelfunktion der B 31 verstärken. Demnach kann von der Zielsetzung her mit dieser Alternative, die letztlich auch auf einen Verzicht auf die OUM hinausläuft, die primäre Zielsetzung der Entlastung der ODM vom Durchgangsverkehr nicht hinreichend erreicht werden. Der Ausbau der B 31 und der B 30 sowie die OUM schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern ergänzen sich komplementär als Bestandteile der umfassenden Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5. Wie sich der Übersicht in Anlage 1 zur VU 2012

entnehmen lässt, ergibt sich eine erhebliche Entlastung der ODM in den Planfällen, in denen die OUM mit enthalten ist, wohingegen etwa im Planfall PNF mit B 31 BA II B nur eine geringfügige Entlastung auf der ODM zu verzeichnen ist. Darüber hinaus kann eine Entlastung auf der ODM hinsichtlich des Verkehrs auf der Relation Salem-Friedrichshafen auch mit einem Ausbau der B 31 und B 30 nicht bewirkt werden. Mithin stellt der Ausbau der B 31 und der B 30 keine Alternative zur OUM in dem Sinne dar, dass damit auf die OUM verzichtet werden könnte.

Im Zusammenhang mit dem geforderten Ausbau der B 31 und der B 30 wird von Einwenderseite darauf hingewiesen, dass damit der Verkehr auf der B 31 gebündelt werde und der verbleibende Verkehr aus Markdorf nach Friedrichshafen weiterhin über die K 7742 geführt werden könne. Dabei wird in Einwendungen auch ein Anschluss der K 7742 an die B 31 neu südlich von Raderach angesprochen. Bei diesen Einwendungen wird übersehen, dass die Führung des Verkehrs von Markdorf nach Friedrichshafen über die K 7742 mit eventuellem Anschluss an die B 31 neu südlich von Raderach zwar der Entlastung der ODs Lipbach und Kluffern dienen kann, nichts aber zur Entlastung der ODM beiträgt. Letzteres ist jedoch die planerische Zielsetzung, um die es im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM maßgeblich geht. Mithin kann die Führung des Verkehrs von Markdorf nach Friedrichshafen über die K 7742 (auch mit einem Anschluss an die B 31 neu) nicht als taugliche Alternative zur OUM fungieren und braucht daher im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht weiter verfolgt zu werden.

In Einwendungen wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 31 angegeben, dass die Gemeinden im Hinterland dann unmittelbar und auf kurzem Weg unter Nutzung bestehender Straßen und bei Bedarf durch Neubau weniger kleiner Verbindungsstücke anzuschließen seien. Damit würden z. B. Bermatingen, Markdorf und Kluffern vom Verkehr entlastet und die Gewerbegebiete im Westen von Friedrichshafen und in Immenstaad gut angeschlossen. Eine Darstellung, wie diese Anschlussstrecken verlaufen sollen, gibt es nicht. Hierzu ist anzumerken, dass damit letztlich der Kerngedanke des Planungsfalls 7.5 in sehr knapper Form beschrieben wird. Neben einem seenahen Ausbau der B 31 sollen die weiteren Bestandteile des Planungsfalls 7.5 im nachgeordneten Straßennetz wie etwa die OUM der Entlastung der innerörtlichen Ortsdurchfahrten dienen und zusätzlich die Bündelungswirkung der B 31 verstärken. Dass es dabei, wenn wirksame Ortsumgehungen etwa bezüglich Bermatingen, Markdorf oder Kluffern geschaffen werden sollen, mehr als nur kleiner Verbindungsstücke bedarf, liegt angesichts der räumlichen Lage der Orte und der vorhandenen Straßen auf der Hand. Mithin wird in diesen Einwendungen entgegen dem Verständnis der Einwender aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gerade kein grundlegend anderes Verkehrskonzept als Alternative vorgelegt, sondern letztlich die Sinnhaftigkeit des Grundgedankens der Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 bestätigt.

Von Einwendern wird vorgetragen, dass anstelle der Ortsumfahrungen Bermatingen, Markdorf und Kluffern die Ortsumfahrung von Bermatingen auf den Knotenpunkt Stetten geführt werden solle bei vorherigem Ausbau und Neubau der B 31 zwischen Friedrichshafen und Meersburg. Mit den vorgenannten drei Ortsumgehungen werde nur der Verkehr aus Richtung Salem und eine Teilmenge des Verkehrs Richtung Ravensburg nicht mehr durch

Markdorf geführt. Hierzu ist anzumerken, dass mit dieser Alternative letztlich nur der Verkehr aus Richtung Salem, der Richtung Friedrichshafen will, an Bermatingen und Markdorf vorbeigeführt werden könnte. Der Verkehr aus Richtung Salem, der Richtung Markdorf, Kluffern oder Ravensburg will, würde weiter auf den bisherigen Ortsdurchfahrten verbleiben. Darüber hinaus würde sich am Verkehr Richtung Ravensburg oder in den Südosten von Markdorf mit dieser Alternative überhaupt nichts ändern, dieser Verkehr bliebe insbesondere weiter in der ODM. Ebenso bliebe der Verkehr aus Bermatingen und Markdorf auf den bisher genutzten Straßen. Daraus wird deutlich, dass die mit der OUM maßgeblich verfolgte planerische Zielsetzung der Entlastung der ODM nur mit der OUM erreicht werden kann. Dies wird auch durch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen bestätigt. In der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 wird deutlich, dass nur mit der OUM eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der ODM erreicht werden kann, nur in den Planfällen, in denen die OUM mit enthalten ist, wird eine ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM bewirkt. Darüber hinaus ist mit dieser Alternative zwar eine gewisse Entlastung auch in den ODs Lipbach und Kluffern erreichbar, jedoch kommt es - je nach konkreter Ausgestaltung der Streckenführung von Bermatingen nach Stetten - zu neuen zusätzlichen Belastungen für Ahausen, Ittendorf und/oder insbesondere Stetten, da dort die Verknüpfung mit der B 31 erfolgen soll. Nach allem ist die genannte Alternative nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht in gleicher Weise wie die OUM zur Erreichung der mit der OUM verfolgten planerischen Zielsetzung der Entlastung der ODM geeignet und drängt sich daher auch nicht als vorzugswürdig auf. Dasselbe gilt auch für abgewandelte Alternativvorschläge, mit denen der Verkehr aus Richtung Salem zur B 31 geleitet werden soll, etwa unter Einbeziehung einer OU Ittendorf im Zuge der B 33.

Von Einwanderseite wird weiter vorgebracht, im Hinblick auf die Erweiterungen der Gewerbegebiete südlich von Kluffern sei eine Neutrassierung einer Umgehungsstraße aus Richtung Salem mit Verlauf westlich von Lipbach und Kluffern in Richtung Immenstaad mit Anbindung an die B 31 unter Einbeziehung dieser Gewerbegebiete vorrangig. Zutreffend ist, dass mit einer solchen Streckenführung die Führung des Verkehrs aus Richtung Salem zu den Gewerbegebieten südlich von Kluffern verbessert werden würde. Wie sich aus Anlage 5 ergibt, hat jedoch auch das Verkehrsaufkommen in Zusammenhang mit diesen Gewerbegebieten auf der L 207 mit 1.700 Kfz/24h in der OD Lipbach und im Norden von Kluffern in Relation zum dortigen Gesamtverkehrsaufkommen mit ca. 16.000 Kfz/24h in den Planfällen, in denen keine OU Kluffern enthalten ist, nur eine untergeordnete Bedeutung. Zudem kann mit der vorgeschlagenen Trassenführung keine gute Verkehrsverbindung auf der Strecke Salem - Friedrichshafen erreicht werden. Darüber hinaus ist mit der vorgeschlagenen Trassenführung keine Entlastung der ODM vom Durchgangsverkehr auf der B 33 aus Richtung Meersburg in Richtung Ravensburg möglich. Damit aber ist die vorgeschlagene Trassenführung nicht geeignet, die planerische Zielsetzung der Verkehrsentslastung auf der ODM in vergleichbarer Größenordnung wie die OUM zu bewirken.

In einer Einwendung wird als weitere weiträumigere alternative Trassenführung die Trassierung weiter südlich der Lipbacher Senke mit Anbindung am nördlichen Ortsrand von Kluffern an die L 207 vorgetragen. Abgesehen davon, dass eine solche Trassenführung zu er-

heblicher Lärmbelastung im Norden von Kluffern, zu erheblichen Eingriffen in siedlungsnahen, naherholungsrelevante Freiräume und in das hochwertige Landschaftsbild sowie zu einer nachhaltigen Entwertung des dortigen Wohnumfelds führen würde, läge die Anbindung an die L 207 für den Verkehr von der B 33 in und aus Richtung Ravensburg zu weit südlich, so dass die Entlastungswirkung auf der ODM dadurch deutlich geringer ausfiele als bei der jetzt geplanten OUM. Dann aber ist diese alternative Trassenführung nicht geeignet, in vergleichbarer Weise die planerische Zielsetzung der Verkehrsentslastung der ODM zu bewirken.

Soweit in einer Einwendung der Ausbau der L 200 zwischen Pfullendorf und Überlingen mit Anbindung an die B 31 als Alternative angesprochen wird, mit der auf die OU Bermatingen verzichtet werden könne, ist anzumerken, dass die OUB nicht Verfahrensgegenstand ist und zudem ein Ausbau der L 200 kaum Entlastung für die ODM bringen kann, da die L 200 viel zu weit westlich verläuft. Ein Ausbau der L 200 kann nicht annähernd die Entlastungswirkung auf der ODM wie die OUM entfalten.

Von Einwendern werden zukünftige Verkehrskonzepte angesprochen, die den Hauptdurchgangsverkehr bündeln und den Regional- und Zubringerverkehr auf existierenden Straßen (Ausbau vor Neubau) bringen würden. Bei Sonderereignissen (z. B. Messen, Tourismushauptsaison) würde die Lenkung durch moderne adaptive Leitzentralen erfolgen. Zudem würde sich der Regionalverkehr in naher Zukunft sehr stark hin zu emissionsarmen Elektrofahrzeugen entwickeln. Zunächst ist festzuhalten, dass die Gesamt-Konzeption des Planungsfalls 7.5 gerade die Bündelung des Verkehrs auf der B 31 und der B 30 beinhaltet. Im nachgeordneten Straßennetz sind dann nur noch solche Vorhaben vorgesehen, die wie die OUM der unmittelbaren Entlastung von Ortsdurchfahrten dienen, soweit trotz Bündelung des Verkehrs auf einer Hauptachse in einzelnen Ortsdurchfahrten noch zu große Verkehrsbelastungen verbleiben. Dies ist in der ODM mit den beiden sich dort überschneidenden Verkehrsrelationen Meersburg-Ravensburg und Salem-Friedrichshafen der Fall, was sich anhand der Ergebnisse in der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 ohne Weiteres erkennen lässt. An diesen zu hohen Verkehrsbelastungen in der ODM lässt sich auch mit verkehrslenkenden Maßnahmen nichts Entscheidendes verändern, was insbesondere für Messezeiten, aber auch für die von Mai bis Oktober dauernde Tourismussaison mit dem damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommen gilt, zumal in solchen Fällen tendenziell Verkehr von der B 31 in das nachgeordnete Straßennetz und damit auch in die Ortsdurchfahrten wie die ODM verdrängt wird. Daran können auch Elektrofahrzeuge nichts ändern, zumal derzeit über die künftige Verbreitung von Elektrofahrzeugen nur spekuliert werden kann. Insgesamt drängen sich diese Überlegungen von Einwendern in der Abwägung im Vergleich zur OUM nicht als besser geeignet und vorzugswürdig auf. Die planerische Zielsetzung der erheblichen Entlastung der ODM lässt sich damit nicht annähernd vergleichbar herbeiführen.

6.2.3 Kleinräumige Alternativen

Herleitung des Trassenkorridors

1. Bevor auf in Einwendungen angesprochene kleinräumige Alternativen eingegangen wird, ist die Herleitung der gewählten Trassenführung der OUM kurz zusammengefasst zu beleuchten (s. hierzu Abschnitt 2.4 in Planunterlage 1a). Dazu wurde ein „relativ konfliktarmer Korridor“ hergeleitet. Nach erfolgter Eingrenzung des Korridors wurden zur Vermeidung und Minimierung nachteiliger Umweltauswirkungen im Zuge der näheren Trassenausformung weitere Optimierungen entwickelt.

Die Lage der Trassierungskorridore ist in Abbildung 2 auf Seite 11 der Planunterlage 1a ersichtlich. Beide Korridore sind zwischen Haslacher Hof an der B 33 bis südöstlich des Stüblehofs identisch, ab dort gibt es zwei verschiedene Korridore Richtung Osten zur L 207. Der eine Korridor umgeht das Feuchtgebiet Minkhofer Halde südlich, quert dann die Lipbacher Senke am äußerst östlichen Rand im Bereich des Zusammenflusses von Lipbach und Quellgraben und schließt nördlich der Stadtgärtnerei auf Höhe der Riedheimer Straße am Turbo-Kreisel an die L 207 an. Der andere Korridor umgeht die Minkhofer Halde nördlich und schwenkt dann in südöstlicher Richtung ab, um dann eng am nördlichen Ortsrand von Lipbach an die L 207 anzuschließen. Bei dem gemeinsamen Abschnitt im Westen wird ein Trassenverlauf in den Hügelländern oberhalb der Niederung der Lipbacher Senke gewährleistet; zugleich wurde damit erreicht, in möglichst geringem Umfang in dort befindliche Sonderkulturflächen mit Obstbau einzugreifen. Zudem wird damit ein Schutzabstand zum Stüblehof und zur Siedlung Bürgberg von jeweils ca. 250 - 300 m eingehalten. Mit der Trassenführung in den Hügelländern ist es möglich, die Trasse zum Teil in Einschnitten zu führen und im Übrigen mit Wällen zu versehen, wodurch die Störwirkungen der Trasse reduziert werden können.

Weitere Betrachtungen zu den beiden Korridoren östlich des Stüblehofs führten zur Präferenz für einen vergleichsweise konfliktarmen Trassenkorridor südlich der Minkhofer Halde und unter Querung des Lipbachs und Quellgrabens so weit südöstlich wie möglich. Dies beruht darauf, dass die Minkhofer Halde als besonders hochwertiges geschütztes Biotop, das eines der größten im Bodenseekreis ist, einen funktionalen Bezug zum nördlich verlaufenden Lipbach hat, der mit einer nördlich der Minkhofer Halde verlaufenden Trasse erheblich betroffen wäre. Weiter würde durch Bautätigkeiten nördlich des Lipbachs der größere Bachmuschelbestand im Lipbach zwischen der Minkhofer Halde und dem Zusammenfluss mit dem Quellgraben erheblich beeinträchtigt. Außerdem würde die Trasse im Verlauf nördlich des Lipbachs massiv in dortige Retentionsflächen im Niederungszug der Lipbacher Senke eingreifen und relevante funktionale Zusammenhänge des Bodenwasserhaushalts nachhaltig stören und die Funktionalität der gequerten Gewässer und Gräben beeinträchtigen. Auch würde in die ganz spezifischen, grundwassergeprägten Bodenverhältnisse eingegriffen. Darüber hinaus sind wegen der naturräumlichen Charakteristik und der Retentionsfunktion in der Lipbacher Senke keine Verwallungen zur Einbindung und Abschirmung der Trasse möglich. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es vor diesem Hintergrund nachvollziehbar, dass die Trassenführung südlich der Minkhofer Halde und mit möglichst südöstlicher Querung des Lipbachs den vergleichsweise konfliktärmeren Trassenkorridor darstellt.

Dass in dem unmittelbar südlich des Ortsrands von Markdorf gelegenen Niederungszug der Lipbacher Senke kein Trassenkorridor gewählt wurde, hält die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgend zusammengefassten Gründen für zutreffend. Die Verschmutzungsgefährdung für das Grundwasser ist wegen des geringen Grundwasserflurabstands sehr hoch bei hier gleichzeitig grundwassergeprägten Bodenverhältnissen. Zudem würde die Vielzahl der in dem Niederungszug vorhandenen Gewässer und Gräben in ihren Lebensraum- und Retentionsfunktionen nachhaltig gestört, wobei zudem zur Wahrung von deren Abfluss eine Trasse hier besonders landschaftsstörend mit einer Anhebung von ca. 2 m deutlich über Gelände mit Durchlässen geführt werden müsste. Generell würde die Retentionsfunktion im Überschwemmungsgebiet mit einer dortigen Trasse erheblich beeinträchtigt. Insgesamt würden mit einer Trasse in der Lipbacher Senke die Grundwasser- und Oberflächenwasserhältnisse in so erheblichem Maße verändert werden, dass es letztlich zu einem anderen Wasserregime käme. Ferner kommt es in der Lipbacher Senke zu Kaltluftansammlungen und -strömungen in Richtung Lipbach, die durch eine dortige Trasse erheblich beeinträchtigt werden würden. Zudem kommt der Lipbacher Senke vom Entwicklungspotential her eine mindestens hohe Bedeutung für die natürliche Vegetation zu, da hier gefährdete und seltene Vegetationskomplexe wiederhergestellt werden könnten. Im Übrigen ist die Lipbacher Senke schon jetzt für die einheimische Tier- und Pflanzenwelt bedeutsam; so weisen die vorhandenen Biotopstrukturen entlang der Gewässer relevante Lebensraumfunktionen für Vögel auf, die Grünlandbereiche sind Nahrungsflächen für den Weißstorch. Besonders ist das Bachmuschelvorkommen im Espengraben und Lipbach zu beachten, das insbesondere sehr empfindlich gegenüber Stoffeinträgen ist, die von einer ortsnäheren, nördlich verlaufenden Trasse in größerem Maße als der geplanten Trasse der OUM herrühren könnten. Weiter kommt dem Bereich der Lipbacher Senke mit der Nähe zum Stadtgebiet von Markdorf eine hohe Bedeutung für die ortsnahe, landschaftsgebundene Naherholung zu. Insgesamt kann bei einer Trasse in der Lipbacher Senke wegen des geringen Grundwasserabstands und der grundsätzlichen Landschaftscharakteristik einer Niederung weder die Gradienten abgesenkt noch eine Verwallung zur Abschirmung von Lärm und Schadstoffen vorgenommen werden, so dass auch die Landschaftsbildbeeinträchtigungen nicht minimiert werden könnten. Ergänzend kann angeführt werden, dass davon auszugehen ist, dass die Lärmbeeinträchtigungen durch die OUM desto mehr zunehmen würden, je näher die OUM an den südlichen Ortsrand von Markdorf herangerückt werden würde.

Im Rahmen der weiteren Trassenausformung erfolgte eine weitere Vermeidung und Minimierung negativer Umweltauswirkungen:

- durch möglichst geringe Inanspruchnahme landwirtschaftlich höchstwertiger Flächen einschließlich Sonderkulturen,
- durch Verringerung der Störungen des Landschaftsbildes und zugleich durch Einengung der Störbänder durch Lärm- und Schadstoffimmissionen mit optimierter landschaftlicher Einbindung mittels Absenkung der Gradienten bzw. beidseitigen Verwallungen,

- durch Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf den Bereich der Minkhofer Halde durch Verzicht auf die Absenkung der Gradienten und durch die vorgesehene Verwallung,
- durch Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf das Bachmuschelvorkommen im Lipbach durch die Querung des Lipbachs so weit südöstlich wie möglich und durch entsprechende Ausgestaltung der Querung sowie
- durch Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet zwischen Markdorf und Lipbach, indem die Querung dieses Gebiets an der Stelle mit der geringsten Ausdehnung und den geringsten Überflutungstiefen erfolgt.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die Herleitung des vergleichsweise konfliktarmen Korridors insbesondere im Hinblick auf die Beachtung der jeweils betroffenen Schutzgüter und des Gebots der Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen plausibel und nachvollziehbar erfolgte. Zwar ergeben sich auch mit dem gewählten Korridor Konflikte wie etwa die Inanspruchnahme landwirtschaftlich hochwertiger Flächen oder die engere Trassenführung am nördlichen Ortsrand von Lipbach, jedoch geht es hier darum, den Trassenkorridor zu finden, der ein vergleichsweise geringeres Konfliktpotential aufweist. Der so gefundene relativ konfliktarme Trassenkorridor ist in Abbildung 3 auf Seite 13 der Planunterlage 1a bzw. in Abbildung 25 auf Seite 172 und Abbildung 29 auf Seite 194 der UVS dargestellt.

Es ist anzumerken, dass eine Trassenführung außerhalb des gefundenen Korridors noch weiter südlich aus topographischen Gründen, wegen südlich gelegener Waldgebiete, wegen der südöstlich gelegenen Siedlungsbereiche von Lipbach und Kluffern sowie wegen der immer mehr zunehmenden Ortsferne der OUM zu Markdorf ausscheidet.

Konkretisierung der Linienführung

2. Ausgehend von diesem hergeleiteten relativ konfliktarmen Trassenkorridor der OUM wurde die Linienführung der OUM kleinräumig in mehreren unterschiedlichen Trassenführungen näher konkretisiert. Es handelt sich dabei um insgesamt 5 Varianten, die sich im Wesentlichen in der Linienführung ab der südlichen Umfahrung der Minkhofer Halde bis zum Anschluss der OUM an die L 207 unterscheiden. Im Bereich vom Haslacher Hof an der B 33 bis zur Minkhofer Halde verläuft die Trasse in allen Varianten hingegen auf der geplanten Trasse der OUM im Trassenkorridor, da diese Führung aus den o. g. Gründen sich als die geeignetste darstellt.

a) Der Verlauf und die nähere Ausgestaltung der 5 Varianten sind zusammengefasst im Überblick im Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 auf den Seiten 18-22 dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen. Zur Linienführung wird insbesondere auf die Abbildung auf

Seite 12 im Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 bzw. auf die Abbildung 30 auf Seite 195 der UVS verwiesen.

Die 5 Varianten lassen sich wie folgt grob skizzieren:

Variante A1 (= Variante 2.2) verläuft von der Minkhofer Halde bis zum Anschluss an die L 207 am Turbo-Kreisel (Riedheimer Straße). Die Trasse verläuft unmittelbar östlich der Segelflughalle und quert Lipbach und Quellgraben in nördlicher Richtung. Wegen des ansteigenden Geländes verläuft die Trasse nach Querung des Wirtschaftswegs zwischen Markdorf und Lipbach in einem immer tiefer werdenden Einschnitt. In ca. 6 m tiefem Einschnitt wird dann die Bahnlinie Friedrichshafen-Markdorf, die hier nahezu geländegleich liegt, unterfahren, was zu Eingriffen ins Grundwasser führt. Wegen des von Süden nach Norden abfallenden Grundwasserhorizonts muss im Bereich der Einschnittslage der Trasse diese zur Verhinderung von Grundwasserzutritten in einer Grundwasserwanne als Trogbauwerk geführt werden. Die unmittelbar östlich der Bahnlinie verlaufende Rudolf-Diesel-Straße wird über die OUM überführt. Um den Anschluss an die L 207 herstellen zu können, muss wegen der Absenkung der OUM auch der Knotenpunkt Turbo-Kreisel einschließlich angrenzender Straßenbereiche abgesenkt werden.

Variante A2 (= Variante 1.2) verläuft von der Minkhofer Halde bis zum Anschluss an die L 207 am Wagner-Knoten. Die Trasse verläuft von der Minkhofer Halde in östlicher Richtung unter Querung von Lipbach und Quellgraben im Bereich von deren Zusammenfluss unter Verlegung des Lipbachs im dortigen Bereich. Die Trasse verläuft weiter nördlich am RÜB vorbei am nördlichen Ortsrand von Lipbach und mündet am Wagner-Knoten in die etwas zu verschwenkende L 207 ein mit vorheriger Unterquerung der Bahnlinie, wobei die Trasse im Vorfeld der Bahnquerung mit einer Geländemodellierung abgeschirmt wird. Da die Bahnlinie hier auf einem Bahndamm verläuft, ist wegen dessen Höhe eine nahezu geländegleiche Unterquerung der Bahnlinie möglich.

Variante A3 verläuft von der Minkhofer Halde bis zum Anschluss an die L 207 am sog. Aldi-Kreisel. Von der Minkhofer Halde aus verläuft die Trasse unter Querung des Lipbachs und des Segelfluggeländes sowie des Quellgrabens in nordöstlicher Richtung. Die Trasse steigt dann südöstlich des Schulzentrums zur Bahnlinie an. Die derzeitige Anbindung der Ensisheimer Straße zur L 207 wird durch diese Trasse unterbrochen. Zudem verläuft die Trasse ab dem ansteigenden Gelände im Einschnitt, um die etwa geländegleich liegende Bahnlinie zu unterqueren. Der Parkplatz des Einkaufsmarkts wird durch die ansteigende Trasse zerschnitten. Der Kreisel selbst ist mit der Anordnung eines vierten Armes sowie mehrerer Bypässe umzubauen. Da bei dieser Variante einerseits der Standort des Einkaufsmarkts in Frage gestellt wäre und andererseits die trotz eines Umbaus eingeschränkte Leistungsfähigkeit des Turbo-Kreisels sowie die kurze Abfolge von Knotenpunkten (Turbo-Kreisel und Anbindung der Ensisheimer Straße) diese Variante verkehrstechnisch sowohl lage- als auch höhenmäßig vergleichsweise ungünstig machen würde, ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn diese Variante nicht mehr weiter verfolgt wurde. Zudem würde sich hier dieselbe Grundwasserproblematik stellen wie bei den Varianten 2.2, A4 und 2.3.

Variante A4 verläuft von der Minkhofer Halde bis zum Anschluss an die L 207 an der Otto-Lilienthal-Straße. Die Trasse verläuft in leicht nordöstlicher Richtung unter Querung des Lipbachs und des Quellgrabens bis zur Einmündung der Otto-Lilienthal-Straße in die L 207. Zur Querung der Bahnlinie muss die Trasse im Einschnitt unter der Bahnlinie durchgeführt werden mit der Folge, dass die vorhandenen Straßen (insbesondere die L 207) hier um ca. 2,50 m abgesenkt werden müssen. Zudem müssen die L 207 und der neue Knotenpunkt mit der Otto-Lilienthal-Straße nach Osten unter Wegfall eines großen Teils des dortigen Werksparkplatzes verschwenkt werden. Wegen des von Süden nach Norden abfallenden Grundwasserhorizonts muss im Bereich der Einschnittslage der Trasse diese zur Verhinderung von Grundwasserzutritten in einer Grundwasserwanne als Trogbauwerk geführt werden. Zudem muss ein Abwasserkanal großräumig verlegt werden. Insbesondere wegen der Eingriffe in die vorhandene Topographie im Anschlussbereich mit erheblichen Nachteilen für das dort ansässige Gewerbe und mit bautechnisch aufwändigen Anpassungen am vorhandenen Straßen- und Abwassernetz sowie eventueller Auswirkungen auf das Grundwasser ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass auch diese Variante nicht mehr weiter verfolgt wurde.

Variante 2.3 verläuft in leicht nordöstlicher Richtung von der Minkhofer Halde bis zum Anschluss an die L 207 südlich der Stadtgärtnerei und nördlich der Otto-Lilienthal-Straße. Die Trasse quert Lipbach und Quellgraben. Sie ist zur Querung der Bahnlinie in einem Einschnitt zu führen. Das zur Variante A4 Gesagte hinsichtlich der Absenkung der vorhandenen Straßen um ca. 2,50 m, der erforderlichen Führung in einer Grundwasserwanne sowie der großräumigen Verlegung eines Abwasserkanals gilt hier entsprechend. Schon diese Nachteile lassen diese Variante aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als nicht geeignet erscheinen.

b) Die nähere, vergleichende Beurteilung der Varianten 1.2, 2.2 und 2.3 ist zusammengefasst im Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 auf den Seiten 24-31 und ausführlicher in Kapitel 7 der UVS (ab Seite 307) dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Dabei ist zu beachten, dass sich die 3 Varianten nur im Bereich von der Minkhofer Halde bis zum jeweiligen Anschluss an die L 207 unterscheiden, wohingegen es im Bereich zwischen Haslacher Hof und Minkhofer Halde wegen des insoweit identischen Trassenverlaufs keine Unterschiede gibt.

Da mit allen drei Varianten die grundlegende planerische Zielsetzung der erheblichen Entlastung der ODM von Verkehr erreicht werden kann, da insoweit die kleinräumigen Verschiebungen nicht als ausschlaggebend erscheinen, ergibt sich insoweit kein Unterschied zwischen den 3 Varianten. Damit ist auch mit allen 3 Varianten die auf der Verkehrsentslastung aufbauende städtebauliche Entwicklung gleichermaßen möglich. Ebenso verlaufen alle 3 Trassen in einem regionalen Grünzug, so dass eine landschaftsgerechte Einbindung bei allen Trassen erforderlich ist. Hinsichtlich Lärmimmissionen gibt es bei den Varianten 1.2 und 2.3 keine Grenzwertüberschreitungen, bei Variante 2.2 ist dies im Bereich eines Autohauses (Flst. Nr. 3306/10 der Gemarkung Markdorf) der Fall. Wegen der verkehrsentlasten-

den Wirkung auf der ODM kommt es bei den 3 Varianten zu entsprechenden Lärminderungen entlang der ODM. Entsprechendes gilt auch für Luftschadstoffimmissionen entlang der ODM; bezüglich derer bei den 3 Varianten keine signifikanten Unterschiede zu erwarten sind.

Bei den Auswirkungen auf Natur und Landschaft kommt es nur im Verlauf ab der Minkhofer Halde zu Unterschieden bei den 3 Varianten wegen der unterschiedlichen Lage- und Höhenabwicklung. Die im Vergleich zur Variante 1.2 höhere Konfliktrichtigkeit der Varianten 2.2 und 2.3 folgt insbesondere aus der längeren Trasse und damit größerer Flächeninanspruchnahme einschließlich größerer Inanspruchnahme und Durchschneidung von Überschwemmungsflächen, umfangreicheren Massenbewegungen, umfänglicherer Querung grundwasserbeeinflusster Auenböden, starker Eingriffe in den Grundwasserkörper durch die Bahnunterquerungen, stärkeren Beeinträchtigungen von Bachmuschelbeständen im Lipbach und der insgesamt stärkeren Verlärmung siedlungsnaher Freiräume. Auswirkungen auf Wälder und damit auf die Forstwirtschaft sind bei allen 3 Varianten nicht gegeben. Auch wenn bei allen 3 Varianten davon auszugehen ist, dass das landwirtschaftlich genutzte Wegenetz hinreichend wiederhergestellt wird und mit der vorgesehenen Verwallung Schadstoffeinträge gleichermaßen minimiert werden, ergeben sich bei den Varianten 2.2 und 2.3 wegen der größeren Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen als Standorte mit mittlerer Bedeutung für Kulturpflanzen stärkere Eingriffe in landwirtschaftliche Belange als bei Variante 1.2, wobei nicht zu verkennen ist, dass mit Variante 1.2 teilweise in höherwertigere Böden eingegriffen wird. Im Hinblick auf das in der Lipbacher Senke gegebene Überschwemmungsgebiet gilt grundsätzlich, dass dessen Beeinträchtigung desto geringer ausfällt, je weiter südöstlich die Trasse verläuft. Da die Trasse der Variante 1.2 dieses Überschwemmungsgebiet an der schmalsten Stelle quert, ist insoweit mit dieser Trasse mit den geringsten Beeinträchtigungen zu rechnen. Da die Varianten 2.2 und 2.3 jeweils im Einschnitt ins Gelände die Bahnlinie unterqueren müssen, kommt es bei den beiden Varianten zusätzlich zu Eingriffen ins dort oberflächennah vorhandene Grundwasser, so dass hier eine Grundwasserwanne erforderlich wird. Durch diese zusätzliche Grundwasserwanne sowie durch die erforderliche Gradientenabsenkung im Zuge der L 207 und weiterer Straßenanpassungen kommt es bei den Varianten 2.2 und 2.3 im Vergleich zur Variante 1.2 zu deutlichen Mehrkosten. Auch wenn die Variante 1.2 wegen der geringeren Entfernung zum nördlichen Ortsrand von Lipbach insoweit nachteiligere Auswirkungen auf Erholungsnutzungen im näheren räumlichen Umfeld von Lipbach hat und insoweit auch Belange des Landschaftsbildes stärker berührt werden, überwiegen die anderen nachteiligen Auswirkungen infolge der Varianten 2.2 und 2.3.

Insbesondere bei den nördlich der Antragstrasse verlaufenden Trassenführungen käme es infolge der parallel zur L 207 verlaufenden und durch die OUM mit Einschnitten zu unterquerenden Bahnlinie zu erheblichen Störungen des hydrologischen Systems im Bereich der Lipbacher Senke zwischen Markdorf und Lipbach durch erhebliche Eingriffe ins Grundwasser und die Verstärkung der Hochwassergefahr. Mit den Einschnitten durch eine Unterquerung der Bahnlinie wären nachhaltige Eingriffe in den Grundwasserkörper verbunden; auch mit einer Grundwasserwanne wäre die Durchgängigkeit der Grundwasserströme gestört. Zudem

würden mit den deutlich größeren Beeinträchtigungen des Überschwemmungsgebiets nachhaltige Störungen des Retentionsvermögens einhergehen. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die Trassenauswahl zugunsten der Variante 1.2 sachgerecht erfolgte. Im Vergleich drängen sich die beiden Varianten 2.2 und 2.3 insbesondere wegen der jeweils größeren Flächeninanspruchnahme, der größeren Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet, der erheblichen Grundwassereingriffe sowie wegen der deutlichen Mehrkosten im Vergleich zur Variante 1.2 nicht als besser geeignet oder als vorzugswürdig auf.

Einzelne Einwendungen zur Trassenführung

3. Soweit in Einwendungen ein Anschluss der OUM an den Turbo-Kreisel gefordert wird, ist auf die vorgenannten Nachteile dieser Variante 2.2 gegenüber dem geplanten Anschluss an den Wagner-Knoten gemäß der Variante 1.2 zu verweisen. Soweit in Einwendungen in diesem Zusammenhang angesprochen wird, dass vom Turbo-Kreisel aus eine gute Verbindung zur B 33 gegeben sei, ist zudem festzuhalten, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke vom Wagner-Knoten bis zum Knoten B 33/Gaußstraße mit der Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nach Anlage 9 hinreichend nachgewiesen ist, so dass es deswegen nicht zwingend einer nördlicheren Anbindung der OUM an die L 207 bedarf. Soweit in Einwendungen in diesem Zusammenhang angesprochen wird, dass der Verkehr Richtung Friedrichshafen vom Turbo-Kreisel auf der K 7742 weitergeführt werden sollte, ist darauf hinzuweisen, dass eine Anbindung der OUM am nördlicher gelegenen Turbo-Kreisel im Vergleich zu einer Anbindung am Wagner-Knoten für das südlich gelegene Friedrichshafen eine umwegige Anbindung mit sich bringen würde; da diese Einwendungen insoweit letztlich auf eine Verkehrsentlastung der ODs Lipbach und Kluftern abzielen, ist zudem anzumerken, dass die Entlastung dieser beiden Ortsdurchfahrten nicht planerische Zielsetzung des Vorhabens der OUM ist, sondern einem eigenständigen Vorhaben vorbehalten bleibt.

Soweit in einer Einwendung ein Anschluss der OUM an der Otto-Lilienthal-Straße verlangt wird, ist auf die vorgenannten Nachteile gemäß der Variante A4 zu verweisen.

Soweit in einer Einwendung ein Anschluss der OUM an den Aldi-Kreisel gefordert wird, ist auf die vorgenannten Nachteile gemäß der Variante A3 zu verweisen.

Von Einwenderseite wird der Grundwasserstand bei der geplanten Trasse der OUM im Bereich des Wagner-Knotens angesprochen. Da das Grundwasser dort sehr hoch anstehe, werde eine Abschnürung des Grundwassers durch die OUM befürchtet. Dem ist zu entgegnen, dass - wie auch aus Planunterlage 8 Blatt Nr. 4 ersichtlich - die Trasse der OUM westlich der Bahnlinie dort nahezu geländegleich und damit außerhalb des Grundwassers verläuft, so dass im Zusammenhang mit dem Wagner-Knoten auch keine Grundwasserwanne erforderlich wird.

In Einwendungen wird kritisiert, dass die Trasse der OUM zu nah an Lipbach vorbei verlaufe. Die Trasse müsse von Lipbach weg nach Norden in Richtung Markdorf verschoben werden. Die Belastung durch den Verkehr dürfe nicht von Markdorf nach Lipbach verschoben werden. Hier ist zu entgegnen, dass es mit der Trassenführung der OUM nicht darum geht,

Belastungen durch den Verkehr von einem Ort auf einen anderen Ort zu verschieben. Vielmehr ist es planerische Zielsetzung, mit der OUM die ODM erheblich vom Verkehr zu entlasten, ohne dass es an anderer Stelle zu unzumutbaren zusätzlichen Belastungen kommt. Dies gilt auch für Lipbach und Kluftern. Wie sich aus Plan 4 der Lärmuntersuchung 2011 ergibt, werden auch im Planfall 1.2LV als worst case mit der OUM die Lärmgrenzwerte im Norden von Lipbach klar eingehalten. Auch die entlang den ODs Lipbach und Kluftern durch die OUM bewirkte Verkehrszunahme hält sich im Planfall PNF mit OUM mit einer Zunahme von bis zu 4% im Vergleich zu einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens entlang der ODM (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012) in einer vertretbaren und zumutbaren Größenordnung. Insoweit kann nicht von einer Verschiebung der Belastungen von Markdorf nach Lipbach und Kluftern gesprochen werden. Darüber hinaus sprechen - wie oben dargelegt - insbesondere Belange des Grundwasserschutzes und des Hochwasserschutzes gegen eine Führung der Trasse der OUM weiter nördlich. In der Abwägung erweisen sich diese Belange als gewichtiger gegenüber einer weiteren Minimierung von mit der jetzt geplanten Trassenführung der OUM verbundenen, jedoch vertretbaren und zumutbaren Beeinträchtigungen insbesondere am nördlichen Ortsrand von Lipbach, wie es durch eine Verschiebung der Trasse der OUM nach Norden erreicht werden könnte. Auch in der Abwägung der erheblichen Entlastungswirkung der OUM für die ODM mit den deutlich geringeren Zusatzbelastungen entlang der ODs Lipbach und Kluftern gibt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die deutlich größere Entlastungswirkung an der ODM den Ausschlag. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die erheblichen Verkehrsbelastungen entlang der ODs Lipbach und Kluftern von dem unabhängig von der OUM bereits jetzt vorhandenen Verkehrsaufkommen herrühren (s. Planfall PNF in der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 und die Ausführungen auf Seite 78 oben in Abschnitt 5.3.3 Buchst. i). Eine spürbare Entlastung der ODs Lipbach und Kluftern lässt sich nicht mit der OUM, sondern nur mit einer OU Kluftern bewirken.

Zu dem Hinweis in einer Einwendung, dass die OUM wegen eines gescheiterten Verkaufs von Flächen von einem Unternehmen Richtung Lipbach verschoben worden sei, ist anzumerken, dass es sich hier um eine Verschiebung der Trasse der OUM vom Wagner-Knoten bis etwa in Höhe der Querung des Lipbachs um ca. 20 m nach Süden sowie um Anpassungen im Bereich des Wagner-Knotens östlich der Bahnlinie handelt. Auch mit diesen Anpassungen kommt es nicht - auch nicht im Wohngebiet „Im Häldele“ - zu unzumutbaren Beeinträchtigungen.

Ortsnähere Trassenführung

4. Von Einwenderseite wird eine Verschiebung der Trasse der OUM nach Norden näher an Markdorf heran nicht nur im Bereich nördlich von Lipbach, sondern allgemein bezüglich der ganzen OUM gefordert. Eine ortsnähere Führung der OUM sei erforderlich. Dies habe entscheidende Vorteile gegenüber der geplanten Trasse der OUM: durch die Ortsnähe erhöhe sich die verkehrliche Entlastungswirkung der OUM spürbar; die verkehrliche Verknüpfung im Osten ermögliche eine wesentlich kürzere Verbindung zur B 33 im Osten Markdorfs, was die Entlastungswirkung erhöhe; diese Trasse sei kürzer mit geringerem Flächenverbrauch;

die Zerschneidungswirkung sei zum Vorteil für Landwirtschaft, Landschaft und Erholung wesentlich geringer; die als Habitat für die Bachmuschel bedeutenden Gewässer Espengraben und Lipbach würden nicht tangiert werden; zudem seien drei Anschlüsse möglich.

Hierzu ist festzuhalten: Eine ortsnähere Führung der Trasse der OUM würde bedeuten, dass die Trasse der OUM in dem Niederungszug der Lipbacher Senke verläuft. Hier gilt zunächst einerseits noch mehr das, was gegen einen nördlicheren Anschluss der OUM an die L 207 spricht. Andererseits wird hier vor allem auf die obigen Ausführungen zur Herleitung des relativ konfliktarmen Trassenkorridors Bezug genommen, weshalb kein Trassenkorridor in der Lipbacher Senke in Betracht kommt. Insoweit ist die Annahme der Einwender nicht zutreffend, dass mit einer ortsnäheren Trasse die Bachmuschelbestände im Espengraben und im Lipbach nicht tangiert werden würden. Es ist wegen der spürbar größeren Gefahr von Stoffeinträgen in die örtlichen Gewässer, die insbesondere auch oberhalb der wesentlichen, dicht besiedelten Gewässerabschnitte eintreten können, mit deutlich größeren Beeinträchtigungen der Bachmuschelbestände zu rechnen. Die Zerschneidungswirkung ist bei einer Trasse in der Lipbacher Senke als größer zu bewerten, da gerade der ortsnah gelegene Naherholungsraum betroffen ist. Auch die Landschaft würde mit einer anzuhebenden, nicht mit Verwallungen in die Landschaft einbindbaren Trasse wesentlich stärker beeinträchtigt. Zudem sind auch hier landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen betroffen, so dass es auch insoweit zu Zerschneidungen käme. Wenngleich der Flächenverbrauch bei einer ortsnäheren Trasse geringer ausfiele, stehen dem neben den vorgenannten negativen Folgen insbesondere die gravierenden negativen Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser, den Hochwasserschutz und die Kaltluftsituation als aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gewichtiger gegenüber. Im Übrigen ist zwar der Hinweis von einem Verband zutreffend, dass es sich bei der Lipbacher Senke naturschutzfachlich mehr um einen potentiell und weniger um einen vom tatsächlichen Bestand her wertvollen Bereich handelt; jedoch ist auch der vorhandene Bestand insbesondere hinsichtlich bachbegleitender Vegetation sowie Vögel und Bachmuscheln bedeutsam.

Soweit von einem Einwender darauf hingewiesen wird, dass andernorts - an der B 31 BA II B - Schutzvorkehrungen vor Schmutzeinträgen in Gewässer zum Schutz von Bachmuschelbeständen als ausreichend angesehen worden seien und dies dann auch bei einer ortsnäheren Trassenführung der OUM möglich sein müsse, ist zu entgegnen, dass das Risiko von schädlichen Stoffeinträgen bei dieser Trassenführung nicht nur von der Querung eines einzigen Gewässers herrührt, wie es bei der B 31 BA II B der Fall ist, sondern es hier zur Querung einer Vielzahl von Gräben und Gewässern käme, so dass das Risiko entsprechend größer ausfiele; außerdem ist zu beachten, dass wegen des hier hoch anstehenden Grundwassers auch Schädigungen des Grundwassers sich negativ auf die Bachmuschelbestände auswirken könnten.

Soweit von Einwenderseite angeführt wird, dass die Siedlungsentwicklung von Markdorf in die Lipbacher Senke hineingehe, so dass fraglich sei, warum dann eine Trassenführung für die OUM dort nicht möglich sein solle, ist anzumerken, dass grundsätzlich Siedlungsentwicklung und Straßneubau zwei unterschiedliche Vorhaben mit unterschiedlichen Auswirkungen sind. Zudem erfasst die Ausweisung von Baugebieten im Flächennutzungsplan

nicht die gesamte Lipbacher Senke oder einen Großteil davon, sondern kleinere Bereiche am Siedlungsrand von Markdorf, die die Lipbacher Senke auch nicht durchschneiden. Nicht zuletzt ist festzuhalten, dass es im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht um die Frage geht, ob neben Baugebieten noch eine Trasse der OUM in der Lipbacher Senke geführt werden kann, sondern ob sich eine solche Trasse gegenüber der geplanten Trasse der OUM als besser geeignet und damit als vorzugswürdig aufdrängt. Dies ist im Hinblick auf die dargestellten negativen Auswirkungen einer Trassenführung in der Lipbacher Senke jedoch nicht der Fall.

Hinsichtlich der angeführten verkehrlichen Auswirkungen einer ortsnäheren Trasse der OUM ist Folgendes anzuführen: Vom Verkehrsgutachter wurde im Erörterungstermin ausgeführt, dass die Entlastungswirkung einer ortsnäheren Trasse der OUM zwar grundsätzlich größer wäre, da die Bündelung durch die OUM für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr größer ausfalle, wobei dies jedoch von der Anzahl und Lage zusätzlicher Anschlüsse an die OUM abhängt. Dem stünde jedoch eine stärkere Verkehrsbelastung von Randbereichen der Zubringer zur OUM gegenüber. Ebenso sei eine ortsnähere Trasse der OUM bezüglich des Durchgangsverkehrs weniger wirksam, da die Umfahrung desto weniger angenommen werde, je näher man mit der Trasse der OUM an Markdorf heranrücke, so dass insoweit die planerische Zielsetzung verfehlt werde. Die Planfeststellungsbehörde hält diese gutachterliche Beurteilung vom allgemeinen Ansatz her für plausibel und sachlich nachvollziehbar, so dass erwartet werden kann, dass sich die gegenläufigen Wirkungen einer ortsnäheren Trassenführung auf die Entlastung der ODM - mehr Entlastung beim örtlichen Ziel- und Quellverkehr, weniger Entlastung beim Durchgangsverkehr - in der Größenordnung gegenseitig neutralisieren würden. Dann aber erweist sich eine ortsnähere Trassenführung der OUM gegenüber der geplanten ortsferneren Trasse mangels spürbar größerer Entlastung der ODM nicht als besser geeignet und drängt sich daher auch nicht als vorzugswürdig auf. Im Hinblick auf die nachgewiesene Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zwischen dem Wagner-Knoten und dem Aldi-Kreisel, an dem ja spätestens eine ortsnähere Trasse angebunden werden müsste, kommt es auf die kürzere Anbindung an die B 33 im Osten nicht entscheidend an. Darüber hinaus müsste mit einer ortsnäheren Trassenführung auch das Gelände des Sport- und Schulzentrums umfahren werden, so dass eine ortsnähere Trassenführung gegenüber der geplanten Trasse keine wesentliche Verkürzung der zurückzulegenden Strecke mit sich brächte.

Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass eine ortsnähere Trassenführung der OUM keine so erhebliche Steigerung der Entlastungswirkung entlang der ODM bewirkt, dass demgegenüber die teilweise gravierenden negativen Auswirkungen insbesondere auf das Oberflächen- und Grundwasser, den Hochwasserschutz und die Kaltluftsituation in der Abwägung zurücktreten müssten. Da sogar davon ausgegangen werden kann, dass es mit einer ortsnäheren Trassenführung der OUM in der Größenordnung zu keiner spürbaren Erhöhung der Entlastung entlang der ODM kommt, drängt sich für die Planfeststellungsbehörde erst recht die geplante Trasse der OUM gegenüber einer ortsnäheren Trasse als besser geeignet und vorzugswürdig auf.

Auch wenn von Einwenderseite die Prüfdichte hinsichtlich einer ortsnäheren Trassenführung für eine Alternativenprüfung als nicht ausreichend kritisiert wird, ist auf den oben genannten Grundsatz der abgeschichteten Planung zu verweisen. Danach können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden und brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden. Unter Zugrundelegung der dargelegten Belange und Wirkungen, die sich mit einem Trassenkorridor in der Lipbacher Senke und mit einem Trassenkorridor in den Hügelländern ergeben, hat sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde schon auf der Ebene der beschriebenen Herleitung des relativ konfliktarmen Trassenkorridors gezeigt, dass sich in der Abwägung ein Trassenkorridor in den Hügelländern als relativ konfliktärmster Trassenkorridor erweist. Dann aber braucht eine ortsnähere Trassenführung nicht mehr weiter detailliert geprüft zu werden, sondern kann in einem früheren Planungsstadium nach einer Grobanalyse im Wege der Abschichtung ausgeschlossen werden. Da sich bei einer ortsnäheren Trassenführung der OUM keine durchschlagende Steigerung der Entlastungswirkung entlang der ODM erkennen lässt, zwingt auch der verkehrliche Aspekt nicht zu einer vertiefenden Prüfung einer ortsnäheren Trassenführung der OUM. Der von Einwenderseite gestellte Antrag, eine ortsnähere Trassenführung näher auszuarbeiten und deren Verkehrswirksamkeit und Auswirkungen zu prüfen, wird daher mit diesem Beschluss zurückgewiesen.

Tunnel-/Troglösung

5. Von etlichen Einwendern wurde als alternative Variante eine Tunnellösung angesprochen.

Eine der angesprochenen Tunnellösungen soll nah am südlichen Ortsrand von Markdorf als Tunnel-/Troglösung verlaufen. Damit würde eine solche Trasse im Niederungszug der Lipbacher Senke verlaufen. Dies hätte zur Folge, dass die Eingriffe in das Oberflächen- und insbesondere das Grundwasser noch erheblich stärker wären, als es schon mit einer dortigen oberirdischen Trassenführung der Fall wäre. Mit einer solchen Tunnel-/Troglösung würde im Süden Markdorfs die gesamte von Nord nach Süd zum Bodensee hin ausgerichtete Oberflächenentwässerung durch die Gräben und sonstige kleinen Gewässer gestört. Zudem würde in das dort hoch anstehende Grundwasser massiv eingegriffen, was auch mit der Ausbildung dieser Trasse in einer Grundwasserwanne letztlich nicht verhindert werden könnte. Die Folge wäre eine erhebliche Veränderung des gesamten Wasserhaushalts in diesem Niederungszug, was aller Voraussicht nach insbesondere auch zu nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Bachmuschelvorkommen im Espengraben und im Lipbach führen würde. Schon auf Grund dieser gravierenden negativen Folgen ist es entsprechend einer abgeschichteten Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht, eine solche alternative Trassenführung planerisch nicht weiter zu verfolgen.

Eine andere der angesprochenen Tunnellösungen soll innerörtlich in Markdorf geführt werden. Dabei kann auf eine Trassenführung zurückgegriffen werden, die bereits 1991/92 in Bezug auf eine mögliche Untertunnelung in Markdorf untersucht wurde (s. Seite 14ff. im

Erläuterungsbericht in Planunterlage 1 bzw. Seite 144ff. in der UVS). Der Tunnel würde danach im Westen von Markdorf im Bereich der Einmündung der Bernhardstraße in die B 33 mit vorheriger Verschwenkung der B 33 beginnen, die Bernhardstraße nahezu auf deren gesamter Länge unterfahren, die Bahnlinie im Bereich des schienengleichen Bahnübergangs im Zuge der Gutenbergstraße kreuzen, anschließend die Eisenbahnstraße unterfahren. Ca. 300 m östlich vom Bahnhofsgebäude läge der Tunnelmund, die östliche Rampe würde in Höhe des Schießstattweges enden. Die Verknüpfung mit der L 207 würde im Bereich der Einmündung des Schießstattweges ca. 100 m nördlich des Aldi-Kreisels erfolgen. Die Länge des Tunnels würde sich auf ca. 1.000 m belaufen.

Zwar können mit einer solchen Tunnellösung negative Auswirkungen, wie sie mit der geplanten Trasse der OUM verbunden sind, vermieden werden. Dabei ist insbesondere an den geringeren Flächenverbrauch, deutlich kleinere Auswirkungen auf die Landwirtschaft sowie geringere Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich Naherholung zu denken. Dem stehen jedoch verschiedene nachteilige Aspekte dieser Tunnellösung gegenüber.

Da seit Anfang der 1990er Jahre die Bebauung im Bereich des Gewerbegebiets Riedwiesen deutlich zugenommen hat, stellt sich die Fortführung des Verkehrs von der Einmündung im Bereich des Schießstattweges in die L 207 hin zur B 33 als schwierig dar, da die erfolgte Erschließung dieses Gewerbegebiets keine direkte Fortführung zur B 33 zulässt. Eine Anbindung dieser Tunnellösung auf Höhe des Aldi-Kreisels scheidet infolge der dort vorhandenen Bebauung aus. Des weiteren ist die Abfolge mehrerer Knotenpunkte entlang der L 207 in kurzen Abständen - nämlich die Knotenpunkte L 207/Maybachstraße/Planckstraße, Einmündung der Tunnelvariante im Bereich des Schießstattwegs, Aldi-Kreisel und Turbo-Kreisel verkehrlich ungünstig, da sich die Knotenpunkte gegenseitig beeinflussen. Dies gilt insbesondere für den Aldi-Kreisel, an dem sich die verschiedenen Verkehrsbeziehungen überlagern würden. Dabei ist hier auch eine Bypass-Lösung nicht sinnvoll, da die Übereck-Beziehung für den Verkehr von und in Richtung Tunnel von und in Richtung Gaußstraße/B 33 die Einrichtung von verkehrlich schwierigen 2 Bypässen bzw. einem mehrstreifigen Kreisverkehrsplatz erfordern würde, so dass hier eine lichtsignalgeregelte Kreuzung einzurichten wäre. Ferner würde eine solche innerörtlich verlaufende Streckenführung tendenziell weniger Entlastung vom Durchgangsverkehr bewirken, da die Verlagerungswirkung bei diesem Verkehr bei einer ortsfirmeren Umfahrungslösung tendenziell stärker ausfallen würde. Um neben einer solchen Tunnellösung noch eine an sich wünschenswerte Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs an der Gutenbergstraße erreichen zu können, müssen möglicherweise wegen einer Verschiebung des Tunnels nach Norden zusätzlich mehrere Häuser an der Bernhardstraße abgerissen werden. Nachteilig wäre weiter, dass sich an den Tunnelmündern im Bereich von Wohnbebauung die Lärmimmissionen und Luftschadstoffe konzentrieren würden; dies würde für die Luftschadstoffe auch gelten, wenn auf Höhe der Tunnelmitte ein zentraler Abluftkamin errichtet werden würde. Zwar wären durch den Tunnel Lärmimmissionen im Übrigen ausgeschlossen, jedoch ist bei der geplanten Trasse der OUM zu beachten, dass infolge ihres weitgehend siedlungsfernen Verlaufs und unterstützend infolge der Verwallung bzw. Führung in Einschnitten die Lärmgrenzwerte bei der OUM eingehalten und die Lärmbelastung minimiert werden können. Durch die Verwallung

bzw. Einschnittlage der geplanten Trasse der OUM werden auch die Belastungen durch Luftschadstoffe im angrenzenden Bereich erheblich minimiert. Gravierend negativ bei dieser Tunnellösung zu bewerten sind die bauzeitlichen Belastungen für die Anwohner durch Erschütterungen, Lärm, Staub und Baustellenverkehr bei der offenen Bauweise, wobei die Erschütterungen und die offene Bauweise auch die vorhandenen Gebäude beeinträchtigen können. Wegen des auch hier hoch anstehenden Grundwassers muss der Tunnel in einer Grundwasserwanne ausgeführt werden, was nichts daran ändert, dass auch mit dieser Tunnellösung eine künstliche Barriere für das aus nördlicher Richtung strömende Grundwasser geschaffen werden würde, was insbesondere den Grundwasserpegel in Nachbarbereichen ändern könnte, was sich eventuell mit Setzungsschäden auf die angrenzende Bebauung auswirken würde. Weiter wäre von erheblichem Nachteil der durch die Tunnelbauweise anfallende Massenüberschuss in Höhe von ca. 175.000 m³. Nicht zuletzt sind die Baukosten anzusprechen, die bei Baukosten beim Tunnelbauwerk von 30.000 Euro/lfm bei einer Tunnellänge von 1.000 m allein für den Tunnel ca. 30 Mio. Euro erwarten lassen. Dazu kommen noch die weiteren Kosten für die Anbindungen des Tunnels sowie die sonstigen Folgeanpassungen an anderen Anlagen, so dass mit Kosten für eine solche Tunnellösung in der Größenordnung von 35-40 Mio. Euro gerechnet werden müsste. Dann aber wäre eine solche Tunnellösung in etwa doppelt so teuer wie die jetzt geplante Trasse der OUM mit ca. 18,10 Mio Euro (einschließlich Planungskosten).

Es ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass der Vorhabenträger angesichts doppelt so hoher Kosten eine solche Tunnellösung nicht mehr weiter planerisch verfolgt hat, sondern dem Grundsatz der abgeschichteten Planung entsprechend schon in einem früheren Planungsstadium ausgeschlossen hat. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die jährlichen Unterhaltungskosten bei der Tunnellösung mit laut Vorhabenträger ca. 300.000 Euro viel höher zu veranschlagen sind. Die Erwägungen zu den Kosten für Bau und Unterhaltung gelten um so mehr, als die Sicherheitsanforderungen seit Anfang der 1990er Jahre bei Tunnelbauten immer mehr gestiegen sind. Da neben dem Kostenaspekt noch weitere Nachteile mit einer solchen Tunnellösung verbunden sind, insbesondere die schwierige verkehrliche Anbindung zur B 33 im Osten, die gravierenden bauzeitlichen Belastungen und die erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser, drängt sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine solche Tunnellösung nicht als besser geeignet und damit als vorzugswürdig gegenüber der geplanten Trasse der OUM auf.

Die von einem Verband auszugsweise vorgelegte, am Beispiel von Markdorf vorgenommene Untersuchung von Prof. Dr. Hiersche zu den Alternativen Ortsumfahrung oder Ortsunterfahrung veranlasst keine andere Abwägung. Zunächst ist anzumerken, dass diese Untersuchung aus dem Jahr 1987 stammt und insoweit grundsätzlich nicht mehr geeignet ist, die heutige Situation zutreffend zu beschreiben und den heutigen Anforderungen (etwa beim Tunnelbau und dessen Sicherheitsanforderungen) ausreichend gerecht zu werden. Gleichwohl kann festgehalten werden, dass auch in dieser Untersuchung auf Seite 83 angegeben wird, dass die oberirdische, am weitesten vom Ort entfernte Umfahrungsvariante, die interessanterweise nicht viel weiter nördlich von der jetzt geplanten Trasse der OUM verlief, das beste Nutzen/Kosten-Verhältnis erzielte. Dass in dieser Untersuchung auf Seite 83 weiter

ausgeführt wurde, dass Ortsunterfahrungen im Bereich der Bernhardstraße und der Bahnlinie „durchaus konkurrenzfähig sein können“, zeigt deutlich, dass sich auch bei der damaligen Untersuchung Ortsunterfahrungslösungen und damit Tunnellösungen im Vergleich zu einer oberirdischen, weiter entfernt von Markdorf verlaufenden Trasse wie der jetzt zur OUM geplanten nicht als besser geeignet und damit als vorzugswürdig aufgedrängt haben. Damit ist auch die Untersuchung aus dem Jahr 1987 nicht geeignet, das jetzige Abwägungsergebnis zu erschüttern oder gar zu widerlegen.

Da bei der Führung eines Tunnels entlang der bisherigen ODM der Tunnel länger wäre, würden damit noch höhere Kosten als bei der zuvor genannten Tunnellösung anfallen. Zudem wären die Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung entlang der ODM, die teilweise nahe an die ODM heranreicht, noch gravierender als bei der zuvor genannten Tunnellösung. Dann aber scheidet eine Tunnelführung entlang der ODM schon deshalb von vornherein als weniger geeignet aus. Anzumerken bleibt, dass es auch in der Untersuchung von 1987 zu einer ungefähr hälftigen Aufteilung des Verkehrs zwischen der ODM und einer Umfahrungslösung kam.

Streuobstbestände im Bereich von Bau-km 6+800 bis 6+900

6. Im Bereich von ca. Bau-km 6+800 bis 6+900 werden durch die Trasse der OUM unmittelbar Streuobstbestände beansprucht. Diese Bestände weisen laut Anhang B zum LBP (Erläuterungsbericht zu Biotopstrukturen) auf Seite 14 überwiegend ein mittleres Bestandsalter auf und befinden sich überwiegend auf intensiv genutztem Grünland. Dieser Biotoptyp ist laut Bericht mittel- bis langfristig regenerierbar. In Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass auf Seite 117 der UVS ausgeführt wird, dass hinsichtlich Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung/Störung funktionaler Zusammenhänge und Schadstoffeintrag die Minkhofer Halde eine hohe Empfindlichkeit aufweist, die im Bereich der Minkhofer Halde liegende Streuwiese jedoch eine sehr hohe Empfindlichkeit zeigt.

Vor diesem Hintergrund wird in Einwendungen gefordert, die Trasse der OUM von den dortigen Streuobstbeständen wegzurücken und statt dessen am Rand der Minkhofer Halde entlang zu führen, um so diese als besonders wertvoll angesehenen Streuobstbestände zu schonen.

In der Stellungnahme des Gutachters der UVS zu diesen Einwendungen werden die komplexen ökologischen Zusammenhänge im Bereich der Minkhofer Halde angesprochen. Danach bestehen beim dortigen Feuchtgebietskomplex enge Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen den Standortverhältnissen, der Vegetationsausprägung und der faunistischen Artenausstattung, die sich so nur sehr schwer und nicht in überschaubaren Zeiträumen an anderer Stelle wiederherstellen lassen, wohingegen die Regenerierbarkeit der betroffenen Streuobstbestände bei 25-50 Jahren liegt. Vor diesem Hintergrund ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn mit der jetzt geplanten Trassenführung der OUM bei ca. Baukm 6+800 bis 6+900 die Streuobstbestände und nicht - auch nicht am Rande - die Minkhofer Halde in Anspruch genommen wird.

Trassenführung in Tieflage im Bereich des nördlichen Ortsrandes von Lipbach

7. In etlichen Einwendungen wird zur Verringerung der Lärmbelastung am nördlichen Ortsrand von Lipbach und wegen Gefahren durch den nahe gelegenen Segelflugplatz eine Führung der Trasse der OUM in einer Röhre von ca. Bau-km 6+800 bis zur Bahndamm-Unterquerung gefordert. Im Hinblick auf den Segelflugplatz ist darauf hinzuweisen, dass dieser als Folge dieses Vorhabens hinsichtlich der Lage der Start- und Landebahn angepasst wird, so dass gegenseitige Gefährdungen aus der Straße und dem Segelflugbetrieb vermieden werden können, ohne dass es einer solchen Führung der Trasse der OUM in Tieflage bedarf. Da die Lärmgrenzwerte am nördlichen Ortsrand von Lipbach in Bezug auf die OUM klar eingehalten werden, ist auch aus Lärmschutzgründen keine solche Trassenführung zwingend veranlasst. Mehr noch aber scheidet diese alternative Ausgestaltung der Trasse aus, da sie bautechnisch kaum zu realisieren ist. Der parallel zum Lipbach in Richtung RÜB Lipbach verlaufende Hauptsammler DN 3000 der Stadt Markdorf kreuzt die Trasse in einer Tiefe von ca. 6,5 m unter Gelände. Unter Berücksichtigung der lichten Höhe von mindestens 4,70 m läge die Tunnelsohle mindestens 15 m unter Gelände. Wegen der Längsneigung im Tunnel von maximal 4% läge der Tunnelmund beim Wagner-Knoten noch ca. 5 m unter Gelände, so dass die L 207 in größerem Umfang deutlich abgesenkt werden müsste. Zudem müsste das anfallende Straßenabwasser mit einem Pumpwerk und einer zusätzlichen Behandlungsanlage beseitigt werden. Da zudem die Baukosten bei einer Tunnellänge von ca. 650 m und Baukosten von ca. 30.000 Euro/lfm bei ca. 21 Mio. Euro lägen, ist für die Planfeststellungsbehörde ohne Weiteres nachvollziehbar, dass der Vorhabenträger eine solche alternative Ausgestaltung der Trasse der OUM nicht weiter verfolgt.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen

8. Von Einwenderseite werden verkehrsberuhigende Maßnahmen als Alternative zur OUM angeführt. Genannt werden hier die Umgestaltung innerörtlicher Knotenpunkte, Tempolimits und Geschwindigkeitsüberwachungen, Radfahrstreifen und die Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs, Fahrbahnverengung, zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger, die Einführung von Parkgebühren, Parkraumüberwachung, die Verbesserung von ÖPNV-Angeboten, Flüsterasphalt und Durchfahrverbote für Lkws nachts und auch tags sowie Pfortnerrampen an den vier Hauptzufahrtsstraßen.

Bei Verkehrsbelastungen entlang der ODM im Planfall PNF zwischen 26.400 und 29.500 Kfz/24h lassen sich einige der angeführten Maßnahmen schon gar nicht realisieren oder ändern nichts an der Verkehrsbelastung entlang der ODM. So kommen etwa Fahrbahnverengungen von vornherein nicht in Betracht. Auch Radfahrstreifen sind bei solchen Verkehrsbelastungen kaum vorstellbar. Flüsterasphalt wirkt erst ab etwa 50 km/h, so dass ein solcher Belag in einer Ortsdurchfahrt, auf der sowieso nur eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt ist, keine nennenswerte Wirkung entfalten kann. Zudem sind Durchfahrverbote für Lkws auf einer Bundesstraße ohne eine zur Verfügung stehende Alternativroute ausgeschlossen. Pfortnerrampen können zwar eine Minderung der Belastungsspitzen in der ODM bewirken, es ändert sich dadurch jedoch dort nichts Wesentliches an der sehr hohen

Verkehrsbelastung einschließlich der Belastungen mit Lärm und Luftschadstoffen. Auch die Einrichtung attraktiver Fußgänger- und Fahrradwegführungen kann nichts an der Verkehrsbelastung entlang der ODM ändern. Darüber hinaus ist zu beachten, dass es nicht sinnvoll ist, wenn mit solchen Maßnahmen das nachgeordnete Straßennetz in Markdorf stärker belastet wird (etwa mit Schleichverkehr in der Bernhardstraße). Vor allem aber ist mit den genannten Maßnahmen nicht annähernd eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens entlang der ODM um etwa die Hälfte zu erwarten, wie es mit der OUM der Fall ist. Dies beruht darauf, dass der Durchgangsverkehr, der vor allem auf die OUM verlagert werden soll, mit den genannten Maßnahmen, die primär auf den Binnen-, Ziel- und Quellverkehr in Markdorf abzielen, nicht aus der ODM herausgebracht werden kann. Soweit mit den genannten Maßnahmen eine Verkehrsreduzierung in Markdorf erreicht werden kann, sind tendenziell negative Auswirkungen insbesondere auf Handel und Gewerbe in Markdorf zu erwarten, weil auswärtiger Verkehr, der Markdorf als Standort für Handel und Dienstleistungen anfährt, dann tendenziell nach Friedrichshafen, mit dem Markdorf in Konkurrenz steht, verlagert werden dürfte. Dies aber schwächt die in Markdorf überdurchschnittlich vorhandene Infrastruktur in Handel und Dienstleistungsgewerbe, ohne dass dem eine mit der Entlastungswirkung durch die OUM vergleichbare Entlastung gegenüber stünde. Insgesamt ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu konstatieren, dass die genannten Maßnahmen die planerische Zielsetzung der OUM mit einer erheblichen Verkehrsreduzierung entlang der ODM nicht in vergleichbarer Größenordnung und damit auch nicht eine entsprechend große Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen bewirken können, so dass sich diese Maßnahmen nicht als besser geeignete und damit vorzugswürdige Alternative im Vergleich zur OUM aufdrängen. Es bleibt anzumerken, dass einige der genannten Maßnahmen realistisch erst nach einer ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens entlang der ODM umgesetzt werden können.

6.2.4 Ergebnis

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde unter Zugrundelegung der planerischen Zielsetzung der erheblichen Verkehrsreduzierung entlang der ODM und in der Abwägung der verschiedenen betroffenen Belange zu der Überzeugung, dass sich im Vergleich zu der zur Planfeststellung beantragten Trasse der OUM keine andere Verkehrskonzeption, aber auch keine andere großräumige oder kleinräumige Alternative als besser geeignet und damit als vorzugswürdig aufdrängt. Vielmehr ist die geplante Trasse der OUM einerseits geeignet, die geplante erhebliche Verkehrsreduzierung entlang der ODM mit einer ungefähren Halbierung des dortigen Verkehrsaufkommens zu bewirken, andererseits können die mit dieser Trassenführung in den Hügelländern südlich der Lipbacher Senke verbundenen negativen Auswirkungen in einer in Relation zur planerischen Zielsetzung vertretbaren und angemessenen Größenordnung gehalten werden.

7. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

7.1 Verkehrslärmschutz

Zu den bedeutenden Belangen und Konflikten, die im Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Straßen zu beurteilen und zu bewältigen sind, gehört der Lärm, der vom Betrieb der neuen Straße ausgeht und auf umliegende Siedlungen und Einzelanwesen einwirken wird. Zwar unterliegen nur die direkten Lärmwirkungen den zwingend zu beachtenden Vorschriften zum Verkehrslärmschutz. Wegen des Sachzusammenhangs werden jedoch auch die im Rahmen der Abwägung zu behandelnden Aspekte wie die mittelbaren Lärmwirkungen und die Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel) in diesem Abschnitt mitbehandelt.

7.1.1 Grundlagen und Berechnungsverfahren

Vom Vorhabenträger wurde zunächst als Planunterlage 11 die Lärmuntersuchung zur OUM von Modus Consult vom 12.08.2008 vorgelegt. Diese Lärmuntersuchung wurde ergänzt und aktualisiert, so dass im Folgenden diese ergänzte und aktualisierte Lärmuntersuchung Straßenverkehrslärm zur OUM von Modus Consult vom 10.06.2011 (im Folgenden als LU 2011 bezeichnet) zu-grundegelegt wird. Die LU 2011 wurde durch mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 20.12.2012 (eingegangen am 04.01.2013) vorgelegte Unterlagen, die mittelbare Lärmwirkungen betreffen, ergänzt.

In der Lärmuntersuchung von 2008 wurde nur der Lärm durch die neue OUM sowie durch die Änderungen an der L 207 beim Wagner-Knoten untersucht. Dabei war die VU 2008 die Grundlage.

Auch im Hinblick auf vielfache Einwendungen wurde die Lärmuntersuchung mit der LU 2011 ergänzt und aktualisiert. Der LU 2011 liegt die aktualisierte VU 2011 mit den darin enthaltenen geänderten Rahmenbedingungen (s. oben Abschnitt 4.1.1) zugrunde. Hinsichtlich der OUM wurde wie in der LU 2008 der Planfall 1.2LV in Bezug auf das Verkehrsaufkommen als ungünstigster Fall betrachtet, hinsichtlich der Änderungen an der L 207 wurde der Planfall 1.2oK als ungünstigster Fall betrachtet. Da in der Verkehrsuntersuchung der Lkw-Anteil ab > 3,5t angegeben ist, nach Anlage 1 der 16.BImSchV jedoch der Lkw-Anteil ab > 2,8t anzusetzen ist, wurde im Lärmgutachten der in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesene Lkw-Anteil mit dem Faktor 1,3 erhöht; die Planfeststellungsbehörde hält dieses Vorgehen für sachgerecht. Nach Anlage 1 der 16.BImSchV ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) zugrunde zu legen. Dass in der LU 2011 die durchschnittliche normalwerk-tägliche Verkehrsstärke (DTVW) als Grundlage bei den Lärmberechnungen verwendet wurde, ist nicht zu beanstanden, da die DTVW-Werte generell über den DTV-Werten liegen, so dass die Ergebnisse der Lärmberechnungen zugunsten der Betroffenen höher ausfallen, was laut LU 2011 um ca. 1 dB(A) höhere Pegelwerte mit sich bringt. Die Einstufung der Siedlungsbereiche und Einzelanwesen als Dorf- oder Mischgebiete bzw. östlich der L 207 als Gewerbegebiet erfolgte zutreffend. Dass als Berechnungsgrundlage die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) verwendet wurden, ist methodisch sachgerecht und

nicht zu beanstanden. Wie erforderlich, wurden bei den Lärmberechnungen Tag- und Nachtwerte ermittelt. Unter Zugrundelegung eines digitalen Geländemodells wird die topographische Situation mit erfasst, so dass in Verbindung mit der Planung auch die Gradienten (Straßenlängsneigung) mit berücksichtigt werden kann. Ebenso wurde die Führung der OUM in Einschnitten bzw. deren Verwallung berücksichtigt. Die Lichtsignalregelung am Wagner-Knoten wird mit einem ganztägigen Kreuzungszuschlag berücksichtigt. Bei den Lärmberechnungen wird kein lärmärmerer Fahrbahnbelag angenommen, sondern der Referenzbelag der RLS-90, so dass insoweit kein Zu- oder Abschlag erforderlich ist. Auf der OUM wird grundsätzlich von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100/80 km/h für Pkw/Lkw ausgegangen, jedoch 150 m vor dem Wagner-Knoten von einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h.

Soweit in einer Einwendung gefragt wird, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h ab 150 m vor dem Wagner-Knoten im Bereich von Lipbach im Planfeststellungsverfahren zwingend vorgeschrieben werde, da dies dem Lärmgutachten zugrunde gelegt werde, ist anzumerken, dass sich bei Zugrundelegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h statt 70 km/h bei einem Lkw-Anteil von 5% nach Diagramm II in Anlage 1 der 16.BImSchV eine Erhöhung um ca. 2,5 dB(A) ergeben würde. Da nach dem Lärmgutachten auch im bezüglich der OUM ungünstigsten Planungsfall 1.2LV im Norden von Lipbach maximal Lärmwerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts berechnet wurden, käme man auch mit einer Erhöhung um 3 dB(A) nur auf Werte von 58 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts, so dass man immer noch unter den Grenzwerten für Wohngebiete bleiben würde, obwohl es sich hier im Norden von Lipbach um ein Mischgebiet handelt, bei dem die Lärmgrenzwerte nach der 16.BImSchV 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts betragen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde mit einer verkehrsrechtlichen Anordnung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h entsprechend der Regelung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Abschnitt zu § 41 Vorschriftzeichen im Unterabschnitt zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit in Absatz 5 anordnen wird, wonach außerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Lichtzeichenanlagen auf 70 km/h zu beschränken ist. Dies ist vorliegend beim Wagner-Knoten der Fall.

In einer Einwendung wurde vorgetragen, dass es in der OD Ittendorf und in Wirrensegele im Zuge der B 33 teilweise Steigungen von mehr als 5% gebe. Hierzu ist anzumerken, dass die Unterstellung von Straßenlängsneigungen von unter 5%, wie auf Seite 13 der LU 2011 angegeben, sich auf die straßenabschnittsweise Darstellung in den Anlagen 1 bis 3 der LU 2011 bezieht. Bei dieser überblicksartigen Darstellung wurde insoweit eine vereinfachende Vorgehensweise gewählt. Bei der Berechnung der Gebäudelärmkarten und damit auch der daraus abgeleiteten Tabellen in den Anlagen 6 bis 12 der LU 2011 und deren Ergänzung mit den gebäudebezogenen Ergebnissen wurden die jeweiligen Straßenlängsneigungen aus dem zugrunde gelegten digitalen Geländemodell errechnet (s. insoweit Seite 8 der LU 2011) und damit die jeweilige konkrete örtliche Situation mit den tatsächlichen Straßenlängsneigungen berücksichtigt. Anzumerken bleibt, dass es besser gewesen wäre, wenn in der LU 2011 auf Seite 13 dies klarer dargelegt worden wäre.

Im Hinblick auf eine Einwendung ist anzumerken, dass bei den Berechnungen laut Gutachter entsprechend der RLS-90 ein leichter Wind von der Straße hin zum Immissionsort („Mit-Wind-Situation“) berücksichtigt ist.

In einer Einwendung wird angeführt, dass Lärmschutzfenster keine Alternative seien, da diese nur bei geschlossenen Fenstern wirken und nur den Lärm im Gebäude, nicht aber auf dem Grundstück mindern würden. Hierzu ist anzumerken, dass es zwar zutrifft, dass mit Lärmschutzfenstern keine Außenwohnbereiche geschützt werden können. Allerdings sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vielerorts technisch nicht möglich oder wirkungslos oder städtebaulich oder finanziell unverhältnismäßig, so dass auf passive Lärmschutzmaßnahmen abzustellen ist. Dies gilt auch für die in einer Einwendung aufgeworfene Frage, wie Lärmschutz für eine 5-stöckige Wohnanlage möglich sein sollte.

Entgegen einer Befürchtung in der vorgenannten Einwendung kommt passiver Lärmschutz nicht nur für die in den Tabellen zur mittelbaren Lärmwirkung aufgeführten Geschosse in Betracht, sondern für alle betroffenen Wohn- und Aufenthaltsräume in allen betroffenen Stockwerken.

Soweit in einer Einwendung bemängelt wird, dass zum Lärm eine Darstellung des Belastungs-Istzustands fehle, ist darauf hinzuweisen, dass eine solche Darstellung nicht üblich ist, da sie für die Beurteilung der Lärmsituation nicht erheblich ist. Relevant ist vielmehr, dass für den Prognose-Zeitpunkt ein Vergleich möglich ist zwischen dem Prognose-Nullfall als Bezugsfall und dem jeweiligen Planfall, so dass aus den so errechneten Pegelwerten und Differenzen erkennbar wird, ob und ggf. inwieweit Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Die vorgelegten Lärmuntersuchungen genügen diesen Anforderungen.

Insgesamt sind für die Planfeststellungsbehörde keine methodischen Mängel bei der Erstellung der LU 2011 ersichtlich. Das methodische Vorgehen hier entspricht der bei Straßenplanungen üblichen Vorgehensweise.

7.1.2 Direkte Lärmwirkungen der OUM

Zunächst ist nach § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bei der Planung die Trasse so zu legen, dass schädliche Umweltauswirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebäude sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Hat das Vorhaben schädliche Auswirkungen zur Folge, muss eine Abwägung mit anderen Planungsbelangen erfolgen. Diese Abwägung erfolgt im Rahmen der Alternativenprüfung und der Gesamtabwägung, worauf an dieser Stelle verwiesen wird.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim (Neu-)Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Durchführung von § 41 Abs. 1 BImSchG wurde entsprechend § 43 Abs. 1 BImSchG die Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) erlassen. In der 16.BImSchV sind für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen Immissionsgrenz-

werte und die Berechnung des Beurteilungspegels geregelt. In § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV sind für bestimmte Gebiete und Anlagen jeweils spezifische Immissionsgrenzwerte festgelegt, die bei Dorf- und Mischgebieten 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und bei Gewerbegebieten 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts sowie an Schulen 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts betragen. Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16.BImSchV ergibt sich die Art der in § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen. Soweit keine solchen Festsetzungen vorliegen, sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV zu beurteilen; insoweit wird auf die konkrete Nutzung des Grundstücks und die prägende Umgebung abgestellt. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16.BImSchV im Wesentlichen entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit wie Dorf- und Mischgebiete zu beurteilen; da es sich hier häufig um landwirtschaftliche Anwesen handelt, ist dies sachgerecht, zumal im Außenbereich, der nach § 35 BauGB grundsätzlich nicht für eine Bebauung bestimmt ist, eine Beurteilung nach den Pegeln für Wohngebiete ausgeschlossen ist.

1. Ausgehend hiervon kommt die LU 2011 hinsichtlich der OUM, die als Neubau einer öffentlichen Straße zu bewerten ist, zu folgendem Ergebnis:

Am Südrand der Bebauung von Markdorf kommt es beim ungünstigsten Planfall 1.2LV am Schulzentrum Markdorf zu Beurteilungspegeln (die hier identisch mit dem Begriff Mittelungspegel sind, s. Seite 4 der LU 2011) von 48 dB(A) tags und 38 dB(A) nachts (s. Plan 2 der LU 2011). Damit werden die Immissionsgrenzwerte für Schulen von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts klar eingehalten. Daraus folgt zugleich, dass bei der sonstigen Wohnbebauung im Süden von Markdorf die Immissionsgrenzwerte ebenfalls klar eingehalten werden.

Am Stüblehof werden am zur OUM hin exponiertesten Gebäude mit Beurteilungspegeln von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (s. Pläne 2 und 3 der LU 2011) sogar die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete deutlich unterschritten. Da der Stüblehof dem Außenbereich zuzurechnen ist und demzufolge dort die höheren Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete gelten, werden dort klar die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Soweit in einer Einwendung eine Optimierung des Lärmschutzes für den Stüblehof im Bereich der Rampen von Bauwerk BW 3 verlangt wird, ist anzumerken, dass für die Lärmberechnung das Verkehrsaufkommen auf der OUM entscheidend ist, wohingegen das Aufkommen des Verkehrs auf den Wirtschaftswegen so untergeordnet ist, dass dies für die Lärmberechnung ohne Belang ist, zumal die Immissionsgrenzwerte mit der OUM erheblich unterschritten werden. Soweit in einer Einwendung auf Orientierungswerte nach der DIN 18005 abgestellt wird, ist darauf hinzuweisen, dass bei Straßenbauvorhaben nicht die DIN 18005 anzuwenden ist, sondern die 16.BImSchV. Da sogar die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete nach der 16.BImSchV deutlich unterschritten werden, führt auch der Hinweis, dass es beim Stüblehof mehrere Ferienwohnungen gebe, nicht zu einem anderen Ergebnis.

Am zum Außenbereich gehörenden Flst. Nr. 2819 der Gemarkung Markdorf ergeben sich laut Plänen 2 und 3 der LU 2011 Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Hier gilt das zum Stübbehof Ausgeführte entsprechend, auch hier werden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete eingehalten.

Am nördlichen Ortsrand von Lipbach - mit einem Abstand zur OUM von zumindest ca. 140 m - werden durch die OUM allein nach den Plänen 2 und 4 der LU 2011 maximal Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts erreicht. Damit werden mit der OUM allein die dort anzuwendenden Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts klar unterschritten. Soweit von Einwenderseite die Einstufung in diesem Bereich als Mischgebiet kritisiert wird, ist anzumerken, dass zum einen hier Wohnbebauung und landwirtschaftliche Anwesen gemischt sind und zum anderen bei einer alternativen Einstufung als Dorfgebiet dieselben Grenzwerte wie beim Mischgebiet gelten würden. Im Übrigen werden mit den Beurteilungspegeln auch die Grenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts klar eingehalten.

Beim östlich der L 207 im Bereich des Wagner-Knotens gelegenen Bebauungsplangebiet „Negelsee, Änderung und Erweiterung“ handelt es sich um ein vorhandenes Gewerbegebiet, das mit der Änderung des Bebauungsplans erweitert werden soll. Nach den Plänen 2 und 4 der LU 2011 werden an der Grenze der Erweiterung dieses Gewerbegebiets Beurteilungspegel von zumeist bis zu 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts erreicht, nur an einem Freifeld-Punkt bei zwei hypothetischen Geschossen mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts knapp überschritten. Bei der vorhandenen Bebauung werden mit Beurteilungspegeln von bis zu 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts (s. Pläne 2 und 4 der LU 2011) die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts klar unterschritten. Im Übrigen wurde, nachdem der Stadt Markdorf die Planungen zur OUM bekannt sind, seitens der Stadt Markdorf in deren Bebauungsplan „Negelsee, Änderung und Erweiterung, 2. Änderung“ gerade in Bezug auf die Planung zur OUM im Textteil festgelegt, dass die Bebauung auf den erforderlichen Lärmschutz auszurichten ist und Lärmschutz durch die entsprechende Grundrissgestaltung oder Gebäudegestaltung hergestellt werden kann. Dabei ist auch zu beachten, dass nach den Plänen 7 und 8 der LU 2011 die Isophonen bezüglich 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts jeweils nur ca. 10 m innerhalb des Bebauungsplangebiets verlaufen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass nur die nach § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV i. V. m. Nr. 13 Abs. 5 und 6 der VLärmSchR 97 schutzbedürftigen Räume bei passiven Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind, was wiederum entsprechend der Festlegung im Bebauungsplan bei der baulichen Gestaltung berücksichtigt werden kann.

Nach allem sind durch den Neubau der OUM keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst, da an allen relevanten Immissionsorten die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden.

2. Hinsichtlich der baulichen Maßnahmen an der bestehenden L 207 im Zusammenhang mit der Verlegung der L 207 im Bereich des Wagner-Knotens handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff an einer vorhandenen öffentlichen Straße i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1

Nr. 2 der 16.BImSchV. Es handelt sich dabei dann um eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße, wenn gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV durch den baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird.

Daher bedarf es bezüglich der Verlegung der L 207 eines Vergleichs der Beurteilungspegel zwischen den Pegeln im derzeitigen Ausbauzustand als Bezugsfall und den Pegeln im Planfall mit dem geplanten Zustand, um die kausal durch die Verlegung der L 207 bedingte Lärmpegelerhöhung zu ermitteln. Dabei wird hier in der LU 2011 als Verkehrsbelastung der Planfall 1.2oK als ungünstigster Lastfall zugrundegelegt. Die Beurteilungspegel im Bezugsfall finden sich in Plan 5, im Planfall in Plan 6 der LU 2011.

Im Bereich des nördlichen Ortsrands von Lipbach werden laut Plan 5 im Bezugsfall, also mit der bestehenden L 207, die Lärmgrenzwerte mit Ausnahme eines Gebäudes, bei dem die Grenzwerte um 1 dB(A) überschritten werden, eingehalten. Laut Plan 6, der den Planfall mit der Verschwenkung der L 207 beinhaltet, kommt es maximal zu einer Erhöhung der Pegelwerte um 1 dB(A). Davon ist zwar u. a. auch das Gebäude betroffen, bei dem schon im Bezugsfall eine Grenzwertüberschreitung besteht, jedoch beträgt die Erhöhung an keinem Immissionsort mindestens 3 dB(A) und kommt es mit maximal 65 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts nicht zu einer Erhöhung auf 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Mithin sind am nördlichen Ortsrand von Lipbach bezüglich der Verschwenkung der L 207 keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst, da es sich bei diesem erheblichen baulichen Eingriff nicht um eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße i. S. v. § 1 Abs. 1 und 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV handelt.

Durch die Verschwenkung der L 207 ändern sich die Lärmpegel an der vorhandenen Bebauung im Gewerbegebiet östlich der L 207 nicht (s. Pläne 5 und 6 der LU 2011). Die Lärmpegel bleiben unterhalb der Grenzwerte. Auch insoweit sind keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst.

An diesen Ergebnissen ändert sich auch nichts dadurch, wenn man hinsichtlich der Verkehrsbelastung nicht auf den Planfall 1.2oK mit 17.500 Kfz/24h, sondern auf den Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB mit 18.800 Kfz/24h als ungünstigsten Lastfall abstellt, da sich hieraus eine Erhöhung der Beurteilungspegel um ca. 0,3 dB(A) ergibt (s. Mail des Gutachters vom 28.06.2013), so dass diese Differenz lärmbezogen unter 1,1 dB(A) bleibt, so dass es - auch unter Einbeziehung der Erhöhung um maximal 1 dB(A) nach Plan 6 - an keiner Stelle der vorhandenen Bebauung zu einer Erhöhung um mindestens 2,1 dB(A) und damit aufgerundet um 3 dB(A) kommt.

Hinsichtlich des Bebauungsplans „Negelsee, Änderung und Erweiterung, 2. Änderung“ gilt das oben im Zusammenhang mit der OUM Gesagte entsprechend.

Nach allem sind durch die Verlegung der L 207 im Bereich des Wagner-Knotens keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst, da an allen relevanten Immissionsorten die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. es sich um keine

wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße i. S. v. § 1 Abs. 1 und 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV handelt.

7.1.3 Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel)

Der Beurteilungspegel im Sinne der 16.BImSchV bezieht sich ausschließlich auf Lärm, der von neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen ausgeht. Es ist danach also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrswege bleiben für den allein auf die Immissionen des jeweiligen Straßenbauvorhabens abstellenden Schallschutz nach der 16.BImSchV grundsätzlich unbeachtlich. Dies gilt sowohl für das Zusammenwirken unterschiedlicher Verkehrswege wie Schiene und Straße als auch für den von unterschiedlichen, rechtlich selbständigen Straßen herrührenden Lärm. Dies gilt selbst dann, wenn Maßnahmen an rechtlich selbständigen Straßen gemeinsam realisiert werden, etwa weil sich beim Neubau einer Straße wie hier der OUM die Notwendigkeit von Folgemaßnahmen im Bereich anschließender Straßen wie hier der Verschwenkung der L 207 im Bereich des Wagner-Knotens ergibt. Auch dann sind die Beurteilungspegel nach der 16.BImSchV für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen.

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

Die Gesamtlärm-Thematik stellt sich hinsichtlich der unmittelbaren Lärmwirkung der OUM vorliegend nur im Bereich des Zusammentreffens der OUM mit der L 207 am Wagner-Knoten, da im Bereich des Knotens Haslacher Hof im Einwirkungsbereich keine zu schützende Bebauung vorhanden ist.

Nimmt man das am nördlichen Ortsrand von Lipbach zur OUM am exponiertesten liegende Gebäude, kommt man laut Plan 4 mit der OUM auf Lärmwerte von maximal 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, laut Plan 6 mit der Verschwenkung der L 207 dort auf maximal 53 dB(A) tags und 43 dB(A) nachts. Auch wenn an zur OUM hin ausgerichteten Fassaden am nördlichen Ortsrand von Lipbach laut Plan 6 aus der Verschwenkung der L 207 maximal 56 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts zu verzeichnen sind, ist es bei diesen Lärmwerten ausgeschlossen, dass durch das Zusammenwirken beider Verkehrswege die Lärmwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten werden. Nach der gutachterlichen Bewertung in der Mail vom 28.06.2013 kommt man hier bei Zugrundelegung der maximalen Werte an den zur OUM hin ausgerichteten Fassaden bei der energetischen Pegeladdition zu Lärmwerten von ca. 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Entsprechendes gilt auch für die vorhandene Bebauung im Gewerbegebiet östlich der L 207. Die aus der OUM laut Plan 4 maximal herrührenden Lärmwerte von bis zu 59 dB(A)

tags und 49 dB(A) nachts fallen im Verhältnis zu den Lärmwerten aus der L 207 laut Plan 6 mit bis zu 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts nicht entscheidend ins Gewicht, so dass auch hier die Lärmwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschritten werden.

Hinsichtlich des Bebauungsplans „Negelsee, Änderung und Erweiterung, 2. Änderung“ gilt das oben im Zusammenhang mit der OUM Gesagte entsprechend.

Zu ergänzen ist, dass auch im Bereich des Wagner-Knotens die dortige Bahnlinie gegenüber dem Straßenverkehrslärm aus der OUM und der L 207 nur eine untergeordnete Rolle spielt und deshalb nicht ins Gewicht fällt, mithin vom Straßenverkehrslärm überlagert wird. Diese gutachterliche Bewertung in der Mail vom 28.06.2013 stützt sich darauf, dass diese Bahnlinie im Rahmen der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung nicht kartierungspflichtig ist, wobei Strecken kartierungspflichtig sind mit mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr, also ca. 80 Zugbewegungen pro Tag, was auf der DB-Kursbuchstrecke 731 Radolfzell-Lindau nicht der Fall ist.

Bei den Berechnungen zu den mittelbaren Lärmwirkungen infolge der OUM an anderen Straßenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes wurden jeweils im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung die im Umfeld vorhandenen Straßen mit berücksichtigt (s. Seite 8 der LU 2011). So wurden z. B. in Bezug auf Stetten die B 33, die B 31 und die K 7742 (s. Seite 14) und in Bezug auf Ittendorf die B 33 und die K 7782 (s. Seite 17) in Ansatz gebracht. Zu ergänzen ist, dass andere Lärmquellen wie z. B. Schienenlärm bei den bezüglich den mittelbaren Lärmwirkungen betrachteten Straßenabschnitten gegenüber dem Straßenverkehrslärm allenfalls eine untergeordnete oder überhaupt keine Rolle spielen. Insgesamt ist zu beachten, dass im Rahmen des Vorhabens der OUM nur die durch diese verursachten mittelbaren Lärmwirkungen als der OUM zurechenbaren Konflikte zu bewältigen sind, nicht aber geht es dabei um die Lärmsanierung an anderen vorhandenen Straßenabschnitten.

7.1.4 Mittelbare Lärmwirkungen

1. § 41 BImSchG und die 16.BImSchV beziehen sich nur auf den Lärm, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Die 16.BImSchV ist nicht anwendbar, wenn infolge des geplanten Vorhabens der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zunimmt. Der auf dem Mehrverkehr beruhende Lärmzuwachs ist vielmehr im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04 - sind hierbei folgende Voraussetzungen zu beachten: Es muss ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem geplanten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße bestehen und der hiervon ausgehende Lärmzuwachs muss mehr als unerheblich sein. Für die Beurteilung, ob der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist, können die Festlegungen in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV, ab wann eine wesentliche Änderung vorliegt, herangezogen werden; demnach liegt eine Erheblichkeit ab einer Zunahme von 3 dB(A) (aufgerundet ab 2,1 dB(A)) vor. Für die Abwägung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV eine Orientierung. Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16.BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) eingehalten, sind in angrenzenden

Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt und vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen. Ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wird im Zuge der Abwägung nur dann vermittelt, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist. Dabei fließen in die Abwägung weitere Gesichtspunkte ein wie etwa die tatsächliche Höhe der Beurteilungspegel, die Vorbelastung des betroffenen Gebiets (insbesondere im Vergleich mit Lärmwerten im Prognose-Nullfall) und die Frage der Wahrnehmbarkeit des Lärmzuwachses (insbesondere bei Zuwächsen, die unterhalb der Hörbarkeitsgrenze/Wahrnehmbarkeitsgrenze von 3 dB(A) liegen, so dass auch bei Lärmzuwächsen von unter 3 dB(A), die zu Lärmwerten über den Orientierungswerten führen, regelmäßig noch kein Lärmschutzanspruch vermittelt wird). Wird allerdings die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bzw. die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten, ist in der Abwägung in der Regel zumindest passiver Lärmschutz zu gewähren und anzuordnen unabhängig davon, ob der Lärmzuwachs die Hörbarkeitsgrenze überschreitet oder nicht (s. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04, sowie VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.06.2006 - 5 S 1769/05 -).

2. Ausgehend von den zuvor dargelegten Grundsätzen ergibt sich bei der OUM im Hinblick auf deren mittelbare Lärmwirkungen Folgendes:

a) In einem ersten Schritt ist abzuklären, auf welchen Straßenabschnitten es zu Verkehrszunahmen kommt, bei denen ein Ursachenzusammenhang mit dem Vorhaben der OUM besteht.

Grundlage für diese Klärung bilden die Ergebnisse der VU 2012, die in der Übersicht in deren Anlage 1 aufgeführt sind. Dabei werden nicht nur die Ergebnisse für den Planfall PNF mit OUM für die Beurteilung zugrundegelegt, sondern eine ganze Reihe weiterer in dieser Übersicht enthaltenen Planfälle, die insbesondere auch die OUB und die B 31 BA II B, aber auch Zwischenstände der Gesamtkonzeption des Planungsfalls 7.5 beinhalten. Diese anderen Planfälle werden bei der Betrachtung der mittelbaren Lärmwirkungen deshalb mit betrachtet, weil die Reihenfolge der Realisierung der einzelnen Bestandteile des Planungsfalls 7.5 nicht zwingend feststeht und daher auch länger dauernde Zwischenzustände mit berücksichtigt werden sollen. Dabei sind insbesondere Planfälle mit der OUB und der B 31 BA II B mit zu betrachten, da die OUM mit diesen beiden Vorhaben beim Verkehrsaufkommen auf etlichen Straßenabschnitten Wechselwirkungen aufweist. Im Hinblick auf die OU Klütern, mit der entsprechende Wechselwirkungen zu verzeichnen sind, wurden die Planfälle 1.2oK, 1.2LV und Zwischenstufe 2 mit betrachtet.

Auf dieser Grundlage wurden die nachfolgend aufgeführten Abschnitte klassifizierter Straßen im Vergleich zum Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall (PNF) darauf hin überprüft, ob es dort zu Verkehrszunahmen kommt, bei denen ein Ursachenzusammenhang mit der OUM besteht. Bei noch weiter entfernt liegenden Straßenabschnitten sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entweder nach den Ergebnissen der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 keine relevanten Verkehrszunahmen infolge der OUM zu erwarten oder der Kausalzu-

sammenhang zwischen Verkehrszunahme und OUM lässt sich nicht mehr hinreichend eindeutig herleiten.

Zu den Straßenabschnitten im Einzelnen:

- B 33 Stetten-Markdorf: Die Verkehrszunahme in Stetten, Ittendorf und Wirrensegel entlang der B 33 ergibt sich für die beiden ungünstigsten Planfälle PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB letztlich nur aus der OUM, da im Planfall PNF mit OUB leichte Verkehrsabnahmen zu verzeichnen sind. Die weitere Zunahme im Planfall 1.2LV hängt mit der OU Kluffern zusammen und ist ggf. im Verfahren zur OU Kluffern zu behandeln. In allen Planfällen, in denen die B 31 BA II B mit enthalten ist, kommt es zu deutlichen Verkehrsabnahmen, so dass die Verkehrszunahmen infolge der Planfälle PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB allenfalls für eine Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der B 31 BA II B auftreten.

- B 33 OD Markdorf: Hier kommt es durch die OUM auf allen Abschnitten zu erheblichen Verkehrsreduzierungen. Soweit es in den Abschnitten 4.1 bis 6 zu Verkehrszunahmen kommt, hängt dies ausschließlich mit der OUB zusammen.

- B 33 Markdorf-Ravensburg bezüglich ODs Leimbach und Hepbach: Hier kommt es in allen Planfällen zu Verkehrsabnahmen, so dass sich auch durch die OUM keine negativen mittelbaren Lärmauswirkungen ergeben.

- L 205 OD Markdorf und OD Bermatingen: Auch hier kommt es in allen Planfällen zu Verkehrsabnahmen, wobei diese Abnahmen im Wesentlichen aus der OUB und nur in geringem Maße aus der OUM resultieren.

- L 207 OD Kluffern: In den Abschnitten 1 und 2 kommt es in allen Planfällen, bei denen die OUM mit enthalten ist, zu keinen Verkehrszunahmen.

Im Abschnitt 3 stellt sich die Größe der Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt im Verhältnis der Planfälle zueinander wie folgt dar, wobei es hier bis auf den Planfall mit der OUB allein Verkehrszunahmen gibt:

$$\text{OUB} < \text{OUM} < \text{OUM} + \text{OUB} = \text{B31} + \text{OUM} + \text{OUB} < \text{B31} = \text{B31} + \text{OUB} < \text{B31} + \text{OUM}.$$

Dies bedeutet, dass die Verkehrszunahme in diesem Abschnitt durch das Vorhaben der OUM verursacht wird im Planfall PNF mit OUM, mit zusätzlicher Verkehrszunahme, wenn im Planfall PNF mit OUM und OUB die OUM nach der OUB realisiert wird, und mit weiterer zusätzlicher Verkehrszunahme, wenn im Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM die OUM später realisiert wird. Der Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB ist hier unerheblich, da die Verkehrsbelastung in diesem Fall identisch ist mit der des Planfalls PNF mit OUM und OUB.

Im Abschnitt 4 stellt sich die Größe der Verkehrsbelastung auf diesem Abschnitt im Verhältnis der Planfälle zueinander wie folgt dar, wobei es hier in allen Planfällen Verkehrszunahmen gibt:

$OUB < OUM < OUM+OUB < B31 = B31+OUB < B31+OUM < B31+OUM+OUB$.

Dies bedeutet, dass die Verkehrszunahme in diesem Abschnitt durch das Vorhaben der OUM verursacht wird im Planfall PNF mit OUM, mit zusätzlicher Verkehrszunahme, wenn im Planfall PNF mit OUM und OUB die OUM nach der OUB realisiert wird, und mit weiterer zusätzlicher Verkehrszunahme, wenn im Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM die OUM nach der B 31 BA II B realisiert wird, und mit nochmaliger weiterer zusätzlicher Verkehrszunahme, wenn im Planfall B 31 BA II B mit OUM und OUB die OUM nach der B 31 BA II B und der OUB realisiert wird.

- L 207 OD Lipbach: Hier gilt für die Abschnitte 5 und 6 der OD Lipbach das oben zu Abschnitt 4 der OD Kluffern Gesagte entsprechend.

- L 207 OD Markdorf: Die Verkehrszunahme in den Abschnitten 7 und 8 resultiert im Wesentlichen aus der OUM, wobei hinsichtlich Abschnitt 7 der ungünstigste Planfall PNF mit OUM und OUB bei der OUM mit abzuhandeln ist, da die OUB im Planfall PNF mit OUB keine Verkehrszunahme bewirkt und so die Zunahme hier im Wesentlichen der OUM zuzurechnen ist. Bei Abschnitt 8 ist der Planfall PNF mit OUM schon der ungünstigste Lastfall. Bei den Abschnitten 9 und 10 kommt es in allen Planfällen zu Verkehrsabnahmen, nur im Planfall PNF mit BA II B stagniert das Verkehrsaufkommen.

- L 328b OD Kluffern: Die Verkehrszunahme resultiert hier im Wesentlichen aus der B 31 BA II B, wie sich den Ergebnissen zu den Planfällen, bei denen die B 31 BA II B mit enthalten ist, entnehmen lässt. Im Planfall PNF mit OUB kommt es zu keiner Verkehrszunahme, im Planfall PNF mit OUM kommt es zu einer Zunahme um 200 Kfz/24h, was jedoch wegen der bei dieser Übersicht auftretenden Rundungsdifferenzen von bis zu 200 Kfz/24h vernachlässigbar ist. Im Planfall PNF mit OUM und OUB kommt es zu einer Zunahme um 600 Kfz/24h, was bedeutet, dass diese Zunahme bei der OUM oder der OUB zu berücksichtigen ist, je nachdem, welche dieser beiden Ortsumfahrungen später kommt mit der Einschränkung, dass dies wegen der überlagernden Verkehrswirkung der B 31 BA II B nicht gilt, wenn die B 31 BA II B vor der OUM und/oder der OUB fertiggestellt ist.

- K 7749 OD Bermatingen: Im Abschnitt 1 kommt es in allen Planfällen zu Verkehrsabnahmen, nur im Planfall PNF mit B 31 BA II B stagniert das Verkehrsaufkommen. Die Zunahmen im Abschnitt 2 in den Planfällen PNF mit B 31 BA II B sowie PNF mit OUB um jeweils 200 Kfz/24h liegen im Rahmen der vernachlässigbaren Rundungsdifferenzen und haben im Übrigen mit der OUM nichts zu tun. Die OUM allein bewirkt in beiden Abschnitten Verkehrsabnahmen.

- K 7749 OD Ahausen: In Abschnitt 1 kommt es sowohl durch die B 31 BA II B allein als auch durch die OUM allein als auch durch deren Kombination zu Verkehrsabnahmen. Nur in Planfällen, die die OUB mit enthalten, kommt es zu Verkehrszunahmen, die im Planfall PNF mit OUB am stärksten ausfallen, so dass die Verkehrszunahmen hier ausschließlich der OUB zuzurechnen sind.

Für Abschnitt 2 gilt letztlich dasselbe, da die Verkehrszunahme dort im Planfall PNF mit OUM um 100 Kfz/24h im Rahmen der Rundungsdifferenzen vernachlässigbar ist, auch wenn die relative Zunahme um 20% wegen der geringen Ausgangsgröße erheblich erscheint.

- K 7782 OD Ahausen: Auf den beiden Abschnitten ergeben sich im Wesentlichen nur im Zusammenhang mit der OUM Verkehrszunahmen, so dass hier der Planfall PNF mit OUM zugrundegelegt werden kann. Rein vorsorglich wird zusätzlich der Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM mit betrachtet.

Ergebnis: Ein Ursachenzusammenhang zwischen dem Vorhaben der OUM und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf anderen Straßen besteht demnach (teilweise zumindest zeitweise) auf den folgenden Straßenabschnitten:

B 33 ODs Stetten (hier, wenn die OUM vor der B 31 BA II B realisiert wird), Ittendorf und Wirrensegel; L 207 OD Markdorf (Abschnitte 7 und 8 vom Knoten L 207/Otto-Lilienthal-Straße bis zum Aldi-Kreisel); L 328b OD Klufftern, wenn die OUM nach der OUB und vor der B 31 BA II B realisiert wird; K 7782 OD Ahausen; bezüglich der Abschnitte 3 und 4 der L 207 OD Klufftern sowie der Abschnitte 5 und 6 der L 207 OD Lipbach wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

b) Im Folgenden geht es um die Prüfung auf der Grundlage der oben dargestellten Grundsätze, ob es auf den genannten Straßenabschnitten durch die jeweilige Verkehrszunahme zu einem mehr als nur unerheblichen Lärmzuwachs kommt und ob sich im Rahmen der Abwägung das Erfordernis für Lärmschutzmaßnahmen ergibt.

Hierzu wurden in der LU 2011 einschließlich der Ergänzungen vom 20.12.2012 umfangreiche Lärmberechnungen zu den mittelbaren Lärmwirkungen auf die vorgenannten Ortsdurchfahrten vorgelegt. Bei diesen Lärmberechnungen wurden auf der Grundlage eines digitalen Geländemodells, aus dem auch die Straßenlängsneigungen der einzelnen Straßenabschnitte errechnet wurden, Gebäudelärmkarten im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung berechnet. Die Berechnungen beziehen sich auf Fassadenpegel an Gebäudefassaden von Hauptgebäuden. Die Berechnungen erfolgten unabhängig davon, ob schutzbedürftige Räume im Gebäude überhaupt vorhanden sind und ob vorhandene schutzbedürftige Räume auch den betroffenen Gebäudefassaden zuzuordnen sind, was erforderlichenfalls später detailliert zu überprüfen ist.

Im Folgenden werden die einzelnen Straßenabschnitte näher zu den mittelbaren Lärmwirkungen betrachtet:

- B 33 OD Stetten:

Zu diesem Straßenabschnitt sind die gebäudebezogenen Lärmwerte in der LU 2011 in Anlage 6.3 für die Verkehrsbelastung im Planfall PNF mit OUM und in Anlage 6.5 für die Verkehrsbelastung im Planfall PNF mit OUM und OUB aufgeführt. Bei den Berechnungen wurde der Lärm aus der B 31, der B 33 und der K 7742 in Ansatz gebracht. Da bei den ursprünglichen Berechnungen in der LU 2011 die Aufteilung der einzelnen Verkehrsströme

am Anschlussknotenpunkt B 31/B 33 falsch angesetzt worden war, wurden auf einen entsprechenden zutreffenden Hinweis von Einwenderseite entsprechende Neuberechnungen durchgeführt und als Anlagen 6.3neu und 6.5neu vorgelegt.

Auf der Grundlage der Neuberechnungen ergibt sich, dass bezogen auf den Planfall PNF mit OUM bei den in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden Beurteilungsspiegel auftreten, die im Vergleich zur vorhandenen Vorbelastung im Prognose-Nullfall über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegende Werte erhöhen oder erstmals erreichen, wobei zu beachten ist, dass die Lärmzunahmen durch die der OUM zuzurechnenden mittelbaren Lärmwirkung meistens nur 0,1 dB(A), in wenigen Fällen 0,2 dB(A) betragen. Bei diesen in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden wird Lärmschutz wegen der Gesundheitsgefährdung für grundsätzlich erforderlich erachtet.

Bei allen anderen in der Anlage 6.3neu aufgeführten Gebäuden bewegen sich die Änderungen nur im Bereich von Zunahmen um 0,1 dB(A) bis zu Abnahmen um 0,1 dB(A), nur selten kommt es zu einer Zunahme um 0,2 dB(A). Insoweit liegt schon nur ein unerheblicher Lärmzuwachs vor, der weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenze bleibt, so dass bei den Gebäuden, bei denen die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, nicht aber die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten werden, in der Abwägung kein Lärmschutz veranlasst ist. Dies gilt erst recht bei Gebäuden, bei denen nicht einmal diese Orientierungswerte erreicht werden.

Auf der Grundlage der Neuberechnungen in Anlage 6.5neu ergibt sich ferner, dass bezogen auf den Planfall PNF mit OUM und OUB dieselben Beurteilungen wie beim Planfall PNF mit OUM gelten. Zusätzlicher Lärmschutz an weiteren Gebäuden ist dadurch nicht veranlasst.

Diese Beurteilungen ergeben sich jedoch nur für die Planfälle PNF mit OUM bzw. PNF mit OUM und OUB ohne B 31 BA II B. Wie der Übersicht in Anlage 1 der VU 2012 entnommen werden kann, kommt es mit Hinzutreten der B 31 BA II B in der B 33 OD Stetten jeweils zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Vergleich des Planfalls PNF mit B 31 BA II B und OUM (9.500 Kfz/24h) zum Planfall PNF mit OUM (11.100 Kfz/24h) bzw. im Vergleich des Planfalls PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB (10.200 Kfz/24h) zum Planfall PNF mit OUM und OUB (11.800 Kfz/24h). In beiden Planfällen mit der B 31 BA II B wird auch das Verkehrsaufkommen im PNF mit 10.700 Kfz/24h unterschritten. Dies bedeutet, dass mit Hinzutreten der B 31 BA II B die durch die OUM bewirkte Verkehrszunahme auf der B 33 OD Stetten durch die deutlich größere Verkehrsabnahme infolge der B 31 BA II B überlagert wird. Dies aber bedeutet zugleich, dass die geringe durch die OUM bewirkte mittelbare Lärmzunahme durch die größere mittelbare Lärmabnahme infolge der B 31 BA II B ebenfalls überlagert und mehr als kompensiert wird. Dann aber entfällt, sobald die B 31 BA II B in Betrieb ist, auf der B 33 OD Stetten die durch die OUM verursachte mittelbare Lärmzunahme. Da zu berücksichtigen ist, dass bereits im Sommer 2013 mit vorbereitenden Baumaßnahmen bei der bestandskräftig planfestgestellten B 31 BA II B begonnen wurde, steht fest, dass allenfalls für eine Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der B 31 BA II B ein

Lärmschutz durch die mittelbare Lärmwirkung der OUM veranlasst ist, wenn die OUM vor der B 31 BA II B in Betrieb geht.

Eine andere Betrachtung ist auch dann nicht geboten, wenn man statt der B 31 BA II B die OUM hinzutreten lässt: Sowohl im Planfall PNF mit B 31 BA II B als auch im Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM beträgt die Verkehrsbelastung in Stetten jeweils 9.500 Kfz/24h, so dass es durch die OUM dort zu keiner Verkehrszunahme kommt. Zwar wird in der Übersicht in Anlage 1 zur VU 2012 im Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB mit 10.200 Kfz/24h eine um 300 Kfz/24h höhere Verkehrsbelastung ausgewiesen als im Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUB mit 9.900 Kfz/24h; jedoch ist hier zu beachten, dass die Rundungsdifferenzen bei dieser Übersicht bei jedem Wert bis zu 200 Kfz/24h betragen können mit der Folge, dass beim Vergleich von zwei Werten eine Differenz von bis zu 400 Kfz/24h auf Rundungsdifferenzen zurückzuführen sein kann. Dann aber kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Differenz von 300 Kfz/24h hier in der Abwägung als unbeachtlich angesehen werden.

Angesichts der nur geringfügigen Lärmpegelerhöhungen und der teilweise nah an die B 33 heranrückenden Bebauung in der Ortsdurchfahrt Stetten der B 33, aber auch wegen des nur übergangsweise bestehenden Problems der mittelbaren Lärmzunahme scheiden aktive Lärmschutzmaßnahmen mittels Lärmschutzwand hier als unverhältnismäßig aus.

Der Antrag des Bürgermeisteramts Stetten, in diesem Beschluss festzulegen, dass die OD Stetten im Zuge der B 33 spätestens bei der nächsten Erneuerung der Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA) zu versehen ist, wird zurückgewiesen.

Zum einen ist nicht sicher, ob eine solche Erneuerung rechtzeitig vor Inbetriebnahme der OUM durchgeführt ist, was erforderlich ist, da der erforderliche Lärmschutz ab Inbetriebnahme der OUM vorhanden sein muss. Zum anderen kann vom Vorhabenträger nur verlangt werden, die aus der OUM als Kreisstraße herrührende mittelbare Lärmwirkung zu kompensieren, nicht aber kann von ihm eine Lärmsanierung bei einer Bundesstraße verlangt werden. Für eine vorhabenunabhängige Lärmsanierung ist der Landkreis Bodenseekreis nicht der zuständige Straßenbaulastträger. Dies gilt erst recht, da der Vorhabenträger allenfalls für eine Übergangszeit zu Lärmschutzmaßnahmen veranlasst ist.

Demgegenüber kommen zwei Möglichkeiten in Betracht, auf die von der Höhe der Lärmzunahme her geringfügigen mittelbaren Lärmwirkungen durch die OUM im Sinne einer Konfliktbewältigung zu reagieren:

Zum einen besteht die Möglichkeit, hinsichtlich der in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude dem Grunde nach einen Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen.

Zum anderen besteht die Möglichkeit, in der Ortsdurchfahrt Stetten im Zuge der B 33 eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 oder 30 km/h (jeweils ganztägig) anzuordnen. Das Bürgermeisteramt Stetten hat in seiner Stellungnahme beantragt, in diesem Beschluss eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 33 im Zuge der Orts-

durchfahrt von Stetten von 40 km/h ganztägig, zumindest aber für die Nachtzeit festzusetzen. Wie aus Anlage 6.7 in der Ergänzung zur LU 2011 ersichtlich ist, ist bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nur noch für die vier in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude passiver Lärmschutz erforderlich. Bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h ist nur für ein zusätzliches, fünftes Gebäude, das ebenfalls in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführt ist, passiver Lärmschutz erforderlich. Diese Gebäude, bei denen auch mit Geschwindigkeitsbeschränkung noch passiver Lärmschutz erforderlich ist, liegen am Rande bzw. außerhalb der bei den Berechnungen unterstellten geschwindigkeitsbeschränkten Ortsdurchfahrt. Dabei ist zu beachten, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h eine Lärmreduzierung um ca. 2,6 dB(A) bewirkt und von 50 auf 40 km/h eine Lärmreduzierung um ca. 1,2 dB(A) (s. hierzu Mail des Gutachters vom 28.06.2013); beide Reduzierungswirkungen liegen deutlich über dem von der OUM verursachten maximalen mittelbaren Lärmzuwachs von 0,2 dB(A).

Mit beiden Möglichkeiten kann die durch die OUM verursachte mittelbare Lärmwirkung für die eventuelle Übergangszeit ab der Inbetriebnahme der OUM bis zu einer etwaigen späteren Inbetriebnahme der B 31 BA II B bei den Gebäuden, bei denen deshalb Lärmschutz veranlasst ist, vollständig kompensiert werden, ist also eine vollständige Bewältigung des insoweit aus der OUM herrührenden Konflikts möglich. Für den Fall, dass die B 31 BA II B vor der OUM in Betrieb gegangen sein sollte, tritt ein Konflikt einer durch die OUM verursachten mittelbaren Lärmzunahme auf der B 33 OD Stetten gar nicht erst auf, da dann weder die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird noch ein Lärmzuwachs um 3 dB(A) erfolgt.

Anzumerken ist noch, dass die höheren Verkehrsbelastungen in den Planfällen 1.2LV und Zwischenstufe 2 von der darin enthaltenen OU Kluffern herrühren, die jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Vor diesem Hintergrund, nicht zuletzt auch im Hinblick auf den Antrag des Bürgermeisteramts Stetten und um die Kostenbelastungen für den Vorhabenträger auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen, vor allem aber auch wegen der - wenn überhaupt - nur übergangsweise erforderlichen Notwendigkeit für vorhabenbedingte Lärmschutzmaßnahmen auf der B 33 OD Stetten, hält es die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung für angemessen und ausreichend, mit diesem Beschluss auf der Ortsdurchfahrt Stetten im Zuge der B 33 eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h ganztägig ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der OUM für den Fall anzuordnen, dass die OUM vor der B 31 BA II B in Betrieb geht. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung wird zeitlich befristet bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der B 31 BA II B, da dann der mittelbare Lärmzuwachs durch die OUM überlagert wird von der deutlich größeren mittelbaren Lärmreduzierung durch die B 31 BA II B. Auch die im Falle der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h für die in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführten fünf Gebäude noch erforderliche Festsetzung eines Anspruchs dem Grunde nach auf Kostenerstattung für passive

Lärmschutzmaßnahmen erfolgt nur für den Fall, dass die OUM vor der B 31 BA II B in Betrieb geht. Zudem erfolgt diese Geschwindigkeitsbeschränkung nur unter der Bedingung, dass sich der Vorhabenträger nicht für die Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen entscheidet. Um dem Vorhabenträger angesichts gleich geeigneter Konfliktbewältigung eine Wahlmöglichkeit zu eröffnen, wird dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss die Entscheidung überlassen, ob er anstelle der Festsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 33 OD Stetten an den in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen durchführen will. Zur Kontrolle des Vorhabenträgers wird zudem festgesetzt, dass der Vorhabenträger spätestens ein Jahr vor Inbetriebnahme der OUM gegenüber der Planfeststellungsbehörde verbindlich schriftlich erklären muss, ob er die Geschwindigkeitsbeschränkung oder die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf die B 33 OD Stetten wählt.

Im Hinblick auf eine etwaige Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 33 OD Stetten als Maßnahme im Rahmen eines Lärmaktionsplans ist noch Folgendes zu ergänzen: Für den Fall, dass auf Grund eines Lärmaktionsplans auf der B 33 OD Stetten eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h angeordnet werden sollte, bevor dies als Lärmschutzmaßnahme auf Grund dieses Beschlusses angeordnet wurde, hat der Vorhabenträger vor Inbetriebnahme der OUM nachzuweisen, ob und ggf. für welche der in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude infolge der durch die OUM verursachten mittelbaren Lärmwirkung dann noch Beurteilungspegel auftreten, die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegende Werte erhöhen oder erstmals erreichen. Für diese dabei ermittelten Gebäude besteht dann dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Soweit hiermit nicht dem Antrag des Bürgermeisteramts Stetten hinsichtlich einer Geschwindigkeitsbeschränkung entsprochen wird, wird der Antrag zurückgewiesen.

Im Hinblick auf die Einwendung zum Gebäude Hauptstraße 41, wonach dieses Gebäude in der LU 2011 nicht enthalten sei, wurde vom Gutachter eine Nachberechnung für dieses in einem Abstand zur Fahrbahnachse der B 33 von ca. 50 m gelegene Gebäude durchgeführt. Dabei wurden folgende Beurteilungspegel ermittelt: im Prognose-Nullfall 64,8 dB(A) tags und 54,7 dB(A) nachts, im Planfall PNF mit OUM 64,8 dB(A) tags und 54,7 dB(A) nachts sowie im Planfall PNF mit OUM und OUB 65,0 dB(A) tags und 55,0 dB(A) nachts. Bei diesen Pegelwerten kommt es zu keiner erheblichen Lärmzunahme, auch wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten, so dass bei dem Gebäude Hauptstraße 41 keine passiven Lärmschutzmaßnahmen veranlasst sind.

Im Hinblick auf die Einwendung zum Gebäude Hauptstraße 15 wird darauf hingewiesen, dass der erforderliche Lärmschutz mit den obigen Ausführungen hinreichend berücksichtigt ist.

- B 33 OD Ittendorf und Wirrensegel:

Zu diesem Straßenabschnitt sind die gebäudebezogenen Lärmwerte in der LU 2011 in Anlage 7.3 für die Verkehrsbelastung im Planfall PNF mit OUM und in Anlage 7.5 für die Verkehrsbelastung im Planfall PNF mit OUM und OUB aufgeführt. Bei den Berechnungen wurde der Lärm aus der B 33 und der K 7782 in Ansatz gebracht.

Auf der Grundlage der Berechnungen ergibt sich, dass bezogen auf den Planfall PNF mit OUM bei den in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden Beurteilungspegel auftreten, die im Vergleich zur vorhandenen Vorbelastung im Prognose-Nullfall über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegende Werte erhöhen oder erstmals erreichen, wobei zu beachten ist, dass die Lärmzunahmen durch die der OUM zuzurechnenden mittelbaren Lärmwirkung hier zumeist 0,4 oder 0,5 dB(A), selten darunter betragen. Bei diesen in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden wird Lärmschutz wegen der Gesundheitsgefährdung für grundsätzlich erforderlich erachtet. Die Berechnungen zum Planfall PNF mit OUM und OUB ergeben, dass hier bei denselben Gebäuden, wie sie in Anlage 3 aufgeführt sind, Lärmschutz wegen der Gesundheitsgefährdung für grundsätzlich erforderlich erachtet wird.

Anzumerken ist, dass es sich bei dem in den Anlagen 7.3 und 7.5 der LU 2011 aufgeführte Gebäude „Wirrensegel 1036“ um einen Anbau an das Gebäude Wirrensegel 11 handelt (s. Mail des Gutachters vom 28.06.2013). Da das Gebäude Wirrensegel 11 ebenfalls zu den in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden gehört, bei denen Lärmschutz für grundsätzlich erforderlich erachtet wird, ist auch für diesen Anbau der Lärmschutz gewährleistet.

Bei allen anderen in Anlage 7.3 aufgeführten Gebäuden bewegen sich die Änderungen im Bereich von Zunahmen um bis zu maximal 1,0 dB(A). Insoweit liegt schon nur ein unerheblicher Lärmzuwachs vor, der weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenze bleibt, so dass weder bei den Gebäuden, bei denen die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, nicht aber die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten werden, noch bei den Gebäuden, bei denen nicht einmal diese Orientierungswerte erreicht werden, in der Abwägung Lärmschutz veranlasst ist. Entsprechendes lässt sich auch Anlage 7.5 entnehmen.

Da das Hinzutreten der B 31 BA II B auf der B 33 in Ittendorf und Wirrensegel nicht in gleicher Weise wie in der OD Stetten im Zuge der B 33 ausschließlich deutliche Reduzierungen des Verkehrsaufkommens im Vergleich zu den entsprechenden Planfällen ohne die B 31 BA II B mit sich bringt, scheidet hier die Annahme einer nur übergangsweise auftretenden mittelbaren Lärmzunahme durch die OUM aus.

Angesichts der eher geringeren Lärmpegelerhöhungen, der teilweise nah an die B 33 heranrückenden Bebauung entlang der Ortsdurchfahrt der B 33 in Ittendorf und wegen der

verstreuten Siedlung in Wirrensegel scheiden aktive Lärmschutzmaßnahmen mittels Lärmschutzwand hier als unverhältnismäßig aus.

Von der Möglichkeit, wie bei der OD Stetten eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 oder 30 km/h ganztägig anzuordnen, wird hier abgesehen. Dies beruht zum einen darauf, dass die Gebäude in Wirrensegel sehr verstreut liegen und eine langgestreckte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf relativ freier Strecke wenig Akzeptanz und Beachtung bei den Verkehrsteilnehmern finden würde. Zudem gilt hier wie für die Gebäude in Ittendorf, dass hier bei einem hohen Anteil der betroffenen Gebäude Beurteilungspegel gegeben sind, die mehr als 2,5 dB(A) über den Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen. Dies bedeutet, dass auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht ausreichen würde, um die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung zu unterschreiten. Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung für sachgerecht, wenn bei den betroffenen Gebäuden an der B 33 OD Ittendorf und Wirrensegel ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt wird. Zwar trifft den Vorhabenträger nicht die Pflicht zur Lärmsanierung an der B 33. Jedoch erscheint es angezeigt, nach Möglichkeit solche passiven Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, wenn vorhabenbedingt sowieso Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, mit denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unterschritten werden kann. Ob im Übrigen hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Rahmen einer Lärmaktionsplanung angeordnet wird, bleibt einer solchen Planung überlassen. Sollte allerdings vor Inbetriebnahme der OUM eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der OD Ittendorf angeordnet worden sein, wird dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss die Möglichkeit eröffnet, mit einer ergänzenden Lärmuntersuchung nachzuweisen, dass an einzelnen der in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude kein passiver Lärmschutz mehr erforderlich ist, weil über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegende Werte der Beurteilungspegel infolge der mittelbaren Lärmwirkung der OUM nicht mehr erhöht oder erstmals erreicht werden. Insoweit behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

Anzumerken ist noch, dass die höheren Verkehrsbelastungen in den Planfällen 1.2LV und Zwischenstufe 2 von der darin enthaltenen OU Kluffern herrühren, die jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

- B 33 OD Leimbach und OD Hepbach:

Wie den Anlagen 8.3 und 8.5 der LU 2011 entnommen werden kann, kommt es in den ODs Leimbach und Hepbach im Zuge der B 33 in den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB zu Reduzierungen der Beurteilungspegel gegenüber dem PNF um 0,1 bis 0,2 dB(A). Dies korrespondiert mit den geringeren Verkehrsbelastungen in den genannten Planfällen. Daher kommt es in diesen beiden Ortsdurchfahrten zu keinen mittelbaren Lärmerhöhungen durch die OUM.

– L 207 OD Kluffern (Abschnitt 3 aus Übersicht in Anlage 1 der VU 2012, von der Abzweigung der L 328b in nördlicher Richtung bis zum Ortausgang) sowie L 207 OD Kluffern (Abschnitt 4 aus Übersicht in Anlage 1 der VU 2012, ab dem Ortsausgang in nördlicher Richtung in Richtung Lipbach) und L 207 OD Lipbach:

Wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, kommt es hier bei den verschiedenen Planfällen zu unterschiedlichen Verkehrsbelastungen. Diese Verkehrsbelastungen treten in Abhängigkeit von der zeitlichen Reihenfolge der Realisierung der einzelnen Straßenbauvorhaben auf. Um zugunsten der Betroffenen im Hinblick auf den Lärmschutz auf der sicheren Seite zu sein, wird im Rahmen der Abwägung seitens der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen auf eine worst case-Betrachtung abgestellt. Dies bedeutet, dass mit diesem Beschluss für alle die Gebäude Lärmschutz angeordnet wird, für die in einem der Planfälle PNF mit OUM, PNF mit OUM und OUB, PNF mit B 31 BA II B und OUM sowie PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB Lärmschutz infolge mittelbarer Lärmwirkung durch die OUM für erforderlich erachtet wird. Es wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unpraktikabel und für die Betroffenen kaum zumutbar, wenn differenziert je nach Planfall in Abhängigkeit von der zeitlichen Reihenfolge der Realisierung der einzelnen Straßenbauvorhaben Lärmschutzmaßnahmen angeordnet würden.

Da in der OD Kluffern teilweise bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist, zudem aktive Lärmschutzmaßnahmen in Kluffern wegen der vielfach nah an die Ortsdurchfahrt der L 207 heranrückenden Bebauung sowie wegen der teilweise verstreuten Lage der Bebauung in Lipbach technisch nicht machbar oder unverhältnismäßig sind, kommt hier als Lärmschutzmaßnahme ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

In Bezug auf die ODs Lipbach und Kluffern im Zuge der L 207 wurden gebäudebezogene Lärmwerte in Anlage 9.3 für den Planfall PNF mit OUM und in Anlage 9.5 für den Planfall PNF mit OUM und OUB in der LU 2011 sowie in der Ergänzung der LU 2011 in Anlage 9.7 für den Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und in Anlage 9.9 für den Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB aufgeführt. In diesen Anlagen sind jeweils auch die Gebäude aufgeführt, bei denen im jeweiligen Planfall im Vergleich zur vorhandenen Vorbelastung im Nullfall über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegende Lärmwerte erhöht oder erstmals erreicht werden. Diese in den vier Anlagen aufgeführten Gebäude sind in Anlage 4 dieses Beschlusses zusammengefasst aufgeführt, d. h. jedes Gebäude, das zumindest in einer der vier Anlagen als Gebäude angegeben ist, bei dem ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bejaht wird, ist entsprechend der worst case-Beurteilung in Anlage 4 dieses Beschlusses mit aufgeführt.

Bei allen anderen in den vier Anlagen aufgeführten Gebäuden kommt es teilweise zu Lärmreduzierungen von bis zu 1,5 dB(A). Vereinzelt kommt es zu Lärmzunahmen von bis zu 2,9 dB(A), überwiegend halten sich jedoch die Erhöhungen in einem Rahmen von bis zu 1 dB(A). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die stärkeren Erhöhungen insbesondere im

Bereich Sommerweg und Tannenriedweg in Lipbach zu verzeichnen sind und sich dort die Beurteilungspegel mit überwiegend bis zu 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, teilweise auch deutlich darunter, weit unterhalb den Orientierungswerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, ja sogar unter den Grenzwerten der 16.BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts halten. Auch sonst werden die Orientierungswerte, oft sogar die Grenzwerte der 16.BImSchV für Wohngebiete bei den aufgeführten Gebäuden vielfach deutlich unterschritten. In den wenigeren Fällen, in denen an einzelnen Gebäuden die Orientierungswerte überschritten werden, bleibt die Lärmzunahme unerheblich, weil mit einem Lärmzuwachs von bis zu 1,0 dB(A) deutlich unterhalb der Wahrnehmungsschwelle.

Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung für sachgerecht, hinsichtlich der in Anlage 4 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäude passive Lärm-schutzmaßnahmen festzusetzen.

– L 207 OD Markdorf:

Die OD Markdorf im Zuge der L 207 verläuft im Südosten von Markdorf. In den beiden Abschnitten von der Einmündung der L 207 in die B 33 bis zum Knoten Aldi-Kreisel kommt es infolge der OUM zu deutlichen Verkehrsabnahmen (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012). Hingegen kommt es in den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB zu Mehrverkehr auf den beiden Abschnitten der L 207 vom Wagner-Knoten bis zum Aldi-Kreisel. Hier ist jedoch zu beachten, dass es sich beim angrenzenden Umfeld um Gewerbegebiete handelt, bei denen schon nach der 16.BImSchV die Grenzwerte bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts liegen.

Zu diesen Straßenabschnitten sind die gebäudebezogenen Lärmwerte in der LU 2011 in Anlage 10.3 für die Verkehrsbelastung im Planfall PNF mit OUM und in Anlage 10.5 für die Verkehrsbelastung im Planfall PNF mit OUM und OUB aufgeführt. In diesen beiden Planfällen ist in den Abschnitten vom Wagner-Knoten bis zum Aldi-Kreisel mit den höchsten Verkehrsbelastungen zu rechnen. Darüber hinaus sind in den Anlagen 10.3 und 10.5 auch die mittelbaren Lärmwirkungen im weiteren Umfeld in Markdorf berechnet worden.

Aus den Anlagen 10.3 und 10.5 ergibt sich, dass es bei etlichen der dort aufgeführten Gebäude infolge der OUM zu Reduzierungen der Lärmpegel kommt. Soweit es zu Erhöhungen der Beurteilungspegel kommt, handelt es sich teilweise um nur unwesentliche Erhöhungen, die unter 3 dB(A) bleiben. Auch in den Fällen, in denen es zu einer Erhöhung um mehr als 3 dB(A) kommt, ist zu beachten, dass in Gewerbegebieten schon nach der 16.BImSchV die Grenzwerte bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts liegen, so dass auch in Fällen mittelbarer Lärmwirkungen im Rahmen der Abwägung hier keine niedrigeren Orientierungswerte anzusetzen sind. Dies alles hat in der Abwägung zur Folge, dass lediglich für das Gebäude Dornierstraße 4/1 ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen ist, da es hier zu einer Lärmzunahme um 4,3 dB(A) auf 69,4 dB(A) tags kommt. An keinem anderen Gebäude werden sonst Werte, die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegen, erhöht oder erstmals erreicht; dies gilt auch für das in einem Gewerbegebiet liegende Wohnheim auf Flst. Nr. 3284 der Gemarkung Markdorf. Soweit in

den beiden Anlagen 10.3 und 10.5 für die beiden genannten Planfälle Werte angegeben sind, die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegen, ist anzumerken, dass diese Werte niedriger sind als die Werte im Prognose-Nullfall als Bezugsfall, es also insoweit durch die OUM dort zu Lärmreduzierungen kommt. Da hier nur für ein Gebäude Lärmschutz erforderlich ist, scheiden insoweit aktive Lärmschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig aus. Da es sich hier um ein Gebäude im Gewerbegebiet handelt, umfasst die Kostenerstattung keine Außenwohnbereichsentschädigung.

Aus den Anlagen 10.3 und 10.5 folgt auch, dass entlang der K 7742, der Otto-Lilienthal-Straße und der Muldenbachstraße keine solchen mittelbaren Lärmzunahmen durch die OUM eintreten, dass dadurch Lärmschutzmaßnahmen veranlasst wären.

- L 328b OD Kluffern:

Wie oben ausgeführt, kommt es hier nur auf den Planfall PNF mit OUM und OUB an. Die höheren Verkehrsbelastungen in Planfällen, in denen die B 31 BA II B mit enthalten ist (insbesondere der Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB als worst case), sind für die Betrachtung der mittelbaren Lärmzunahme durch die OUM irrelevant, weil die Erhöhung der Verkehrsbelastung in diesen Planfällen aus der B 31 BA II B und nicht aus der OUM resultiert.

Wie sich der Anlage 9.5 in der LU 2011 entnehmen lässt, kommt es entlang der L 328b OD Kluffern (Markdorfer Straße 1 bis 80) zu Veränderungen der Lärmwerte an den einzelnen Gebäuden von -0,4 dB(A) bis +0,4 dB(A). Damit kommt es dort allenfalls zu nur unwesentlichen Lärmzunahmen. Da an keinem der dortigen Gebäude über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegende Werte erhöht oder erstmals erreicht werden, ergibt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Abwägung, dass hier keine Lärmschutzmaßnahmen aus mittelbarer Lärmwirkung durch die OUM veranlasst sind.

- K 7782 OD Ahausen:

Wie sich der Anlage 12.3 (zum Planfall PNF mit OUM) und der Anlage 12.5 (zum Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM) in der Ergänzung zur LU 2011 entnehmen lässt, kommt es durch mittelbare Lärmwirkungen durch die OUM im Planfall PNF mit OUM zu Lärmzunahmen von bis zu 1,0 dB(A), im Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM zu Lärmzunahmen von bis zu 1,2 dB(A). Damit bleiben die Lärmzunahmen durchweg im nur unwesentlichen Bereich. Zudem ist zu beachten, dass bis auf ein Gebäude - Ittendorfer Straße 2 - die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts unterschritten werden. Dann aber sind in der Abwägung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst.

7.1.5 Einwendungen zum Lärmschutz

Im Folgenden wird auf die vielfachen Einwendungen zum Thema Lärmschutz eingegangen:

1. Soweit in Einwendungen die Frage aufgeworfen wird, weshalb Markdorf mehr Recht auf Ruhe habe als Betroffene in Lipbach, Kluffern, Efrizweiler, Ittendorf, Leimbach, Hepbach und anderen Orten, ist zu entgegnen, dass es Planungsermessen des jeweiligen Trägers eines Straßenbauvorhabens ist zu entscheiden, welche Vorhaben, die unter seine Straßenbaulast fallen, er priorisiert. Für das Planfeststellungsverfahren zu einem bestimmten Vorhaben kommt es im Weiteren insbesondere darauf an, ob es von einer hinreichenden Planrechtfertigung getragen wird. Im Übrigen befindet sich der Vorhabenträger auch in der Planung zu einer OU Kluffern, die gerade Lipbach, Kluffern und Efrizweiler entlasten soll.

2. In verschiedenen Einwendungen wird kritisiert, dass mit der OUM der Lärm von der ODM in den Süden von Markdorf verlagert werde und dort zu einer Flächenverlärmung führe. Zunächst ist festzuhalten, dass die OUM eine ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM bewirkt und es dort bei Ausgangsimmissionspegeln von 69 bis 79 dB(A) tags zu erheblichen Lärminderungen je nach Abschnitt der ODM zwischen 2,8 und 4,2 dB(A) kommt (s. Pläne 12 und 13 der LU 2011). Demgegenüber ergeben sich durch die OUM keine solchen unmittelbaren Lärmwirkungen, dass dadurch Lärmgrenzwerte überschritten würden. Auch die mittelbaren Lärmwirkungen infolge der OUM an anderen Abschnitten des klassifizierten Straßennetzes führen teilweise zu Lärmabnahmen, im Übrigen bleiben die mittelbaren Lärmzunahmen überwiegend in einem unerheblichen Bereich, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung die positiven Effekte der OUM überwiegen; dabei ist zu beachten, dass die OUM nicht nur eine Lärmreduzierung entlang der ODM bewirkt, sondern zudem Reduzierungen der Schadstoffbelastung und der Trennwirkung mit sich bringt und der städtebaulichen Entwicklung in Markdorf maßgeblich neue Möglichkeiten eröffnet werden.

3. Soweit von Einwenderseite angeführt wird, dass die Lärmentlastung entlang der ODM durch die OUM überschätzt werde, insbesondere auch mit der OUM die Lärmpegel entlang der ODM teilweise sogar über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung bleiben würden, und dass andere Maßnahmen (z. B. Tempolimit, Flüsterasphalt, Pfortnerampeln) zur Lärmreduzierung durchgeführt werden sollten, ist zu entgegnen, dass bei Lärmimmissionspegeln entlang der ODM im Prognose-Nullfall von bis zu 79 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts (s. Plan 12 der LU 2011), mithin in Bereichen, die übermäßig von Straßenverkehrslärm betroffen sind, verschiedene Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Lärmsituation nachhaltig verbessern zu können. Dazu dient unter anderem die Lärmreduzierung infolge der ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM durch die OUM. Dabei ist klar, dass diese Entlastung durch die OUM allein nicht ausreicht, um die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm entlang der ODM zu unterschreiten, aller-

dings leistet die OUM zum einen einen erheblichen eigenen Beitrag zur Lärmreduzierung entlang der ODM und eröffnet die ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM zugleich weitere Möglichkeiten für Maßnahmen, die zusätzlich Lärminderungen bewirken (wie z. B. ein Tempolimit oder die Lenkung von Schwerverkehr auf die OUM). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann einer Argumentation nicht gefolgt werden, die letztlich darauf hinausläuft, lieber auf Maßnahmen zur Lärminderung zu verzichten, weil deren Wirkung angesichts einer vorhandenen übermäßigen Lärmbelastung nicht ausreichend groß sei. Stattdessen hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, wenn mit einem Maßnahmenbündel, zu dem auch die OUM gehört, die Lärmsituation entlang der ODM nachhaltig verbessert werden kann. Soweit in diesem Zusammenhang das Thema Lärmaktionsplan für Markdorf von Einwanderseite angesprochen wird, gilt das vorstehend Ausgeführte entsprechend. Generell gilt, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das Thema Lärmschutz nicht angemessen betrachtet wird, wenn man versucht, verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung gegeneinander „auszuspielen“.

4. In einer Einwendung wird im Hinblick auf das Instrument der Lärmaktionsplanung vorgebracht, dass die für den Prognose-Nullfall und für den Planfall PNF mit OUM angegebenen Lärmwerte bezogen auf das Prognosejahr 2025 unzutreffend seien, weil davon auszugehen sei, dass Ergebnisse der Lärmaktionsplanung für Markdorf bis dahin umgesetzt seien und daher ein unzutreffender Vergleichsmaßstab gewählt werde. Hier ist festzuhalten, dass der PNF bezogen auf das Jahr 2025 als Bezugsfall die Lärmsituation gemäß der allgemeinen Entwicklung ohne neue Straßenbaumaßnahmen darstellt. Der Vergleich mit dem Planfall PNF mit OUM zeigt die Entlastungswirkung der OUM für die ODM auf. Dieses Maß der Entlastungswirkung der OUM entlang der ODM in der Größenordnung von bis zu 4,2 dB(A) bleibt mit der ungefähren Halbierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM auch dann bestehen, wenn bis 2025 im Zuge der Lärmaktionsplanung andere lärmindernde Maßnahmen vorgenommen worden sein sollten. Auch hier gilt, dass der erhebliche lärmindernde Beitrag der OUM als solcher erhalten bleibt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im vorherigen Absatz Bezug genommen.

5. Der Forderung, dass auch in Bezug auf Lärmschutz allein auf die OUM abzustellen sei, ist im Hinblick darauf, dass die mittelbare Lärmwirkung auch für den Planfall PNF mit OUM untersucht wurde, Rechnung getragen worden. Dass hinsichtlich der direkten Lärmauswirkungen der OUM auf den Planfall 1.2LV mit der höchsten Verkehrsbelastung als worst case abgestellt wird, wirkt zugunsten der Betroffenen und ist nicht zu beanstanden.

6. In einer Einwendung wird moniert, dass auf Seite 25 der LU 2011 angegeben werde, dass der Planfall 1.2LV für die OUM mit bis zu ca. 21.500 Kfz/24h der ungünstigste Lastfall sei, jedoch in Plan 6.1 der VU 2011 hier 22.900 Kfz/24h angegeben seien. Der Hinweis ist zutreffend, es handelt sich insoweit um ein Redaktionsversehen. Soweit außerdem bezweifelt wird, ob der Planfall 1.2LV hinsichtlich der OUM der worst case ist oder nicht vielmehr

ein Szenario Planfall 1.2 ohne B 30neu, ist darauf hinzuweisen, dass die höhere Verkehrsbelastung auf der OUM im Planfall 1.2LV darauf zurückzuführen ist, dass sich Verkehr bei Stetten von der B 31 weg verlagert auf die B 33 und die OUM und eine - wie auch immer geführte - OU Kluftern, um dann wieder auf die B 31 BA II B zu kommen. Dieser Verlagerungseffekt wird durch einen Wegfall der B 30neu tendenziell reduziert, so dass zu erwarten ist, dass das angegebene Szenario im Vergleich zum Planfall 1.2LV zu keinen höheren Verkehrsbelastungen auf der OUM führt.

7. Den Forderungen in vielen Einwendungen, dass auch die mittelbaren Lärmwirkungen durch die OUM für Stetten, Ittendorf, Kluftern und Lipbach zu betrachten seien, wurde entsprochen. Soweit in den Einwendungen für einzelne dieser Orte und/oder für einzelne Gebäude dort Lärmschutz gefordert wurde, wird auf die Festsetzungen in diesem Beschluss verwiesen. Soweit darin in Bezug auf einzelne Gebäude Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt wurden, sind diese Einwendungen erledigt, im Übrigen werden solche Einwendungen mit diesem Beschluss zurückgewiesen.

Soweit in diesem Zusammenhang ein Rückbau der OD Lipbach verlangt wird, ist darauf hinzuweisen, dass dies nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist und schon bei der gegebenen Verkehrsbelastung im Prognose-Nullfall nicht in dem Maße in Betracht kommt, dass relevante Lärminderungen hieraus zu erwarten wären.

Soweit von Einwanderseite angeführt wird, dass für Stetten und Ittendorf im Zuge der B 33 der Planfall 1.2LV der worst case für die mittelbaren Lärmwirkungen sei, ist festzuhalten, dass die Verkehrsbelastung dort in diesem Planfall zwar am höchsten ist, dies jedoch durch die in diesem Planfall mit enthaltene OU Kluftern und nicht durch die OUM verursacht wird, da dann mit der OU Kluftern Verkehr von Stetten über die B 33 und die OUM sowie die OU Kluftern zur B 31 BA II B verlagert wird. Demzufolge sind diese zusätzlichen mittelbaren Lärmwirkungen in einem Verfahren zur OU Kluftern abzuhandeln. Entsprechendes gilt auch in Bezug auf das von Einwanderseite bemängelte Fehlen von Betrachtungen des Planfalls 1.2, da auch hier jeweils die OU Kluftern mit enthalten ist.

Die in Einwendungen angesprochenen mittelbaren Lärmwirkungen infolge der OUM in Leimbach und Hepbach wurden untersucht. Die Ergebnisse sind oben zusammengefasst dargestellt. Maßgeblich ist auch hier, dass im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM keine Lärmsanierung an anderen Straßenabschnitten verlangt werden kann, sondern es dabei nur um mittelbare Lärmwirkungen infolge der OUM geht. Bei Straßenabschnitten, an denen die OUM mittelbar lärmreduzierend wirkt, scheiden Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der OUM von vornherein aus. Soweit in einer Einwendung vorgetragen wird, dass die Effekte großräumiger Verkehrsverlagerungen und induzierten Verkehrs zu Verkehrszunahmen auch im Bereich dieser beiden Ortsdurchfahrten führen würden, ist auf die Ausführungen oben in Abschnitt 4.2.18 und 4.2.20 zu verweisen mit der Folge, dass insoweit keine Verkehrszunahmen bei der Lärmuntersuchung mittelbarer Lärmwirkungen der OUM zugrunde zu legen sind. Im Übrigen würde es im Hinblick auf diese Effekte auch

am notwendigen klaren Kausalzusammenhang und dessen eindeutigen Nachweis in Bezug auf die OUM fehlen.

8. Nicht zuletzt im Hinblick auf Einwendungen hat die Planfeststellungsbehörde im Sinne einer worst case-Betrachtung zugunsten der Betroffenen grundsätzlich davon abgesehen, Lärmschutz, der durch die mittelbare Lärmwirkung durch die OUM veranlasst ist, an einzelnen Orten dann entfallen zu lassen, wenn die B 31 BA II B vor der OUM in Betrieb gehen sollte. Dies beruht nicht zuletzt darauf, dass insbesondere in den Ortsdurchfahrten Lipbach, Kluffern und Ittendorf nicht sicher festgestellt werden kann, dass die Verkehrsentlastung durch die vorherige B 31 BA II B so groß ausfällt, dass damit auf jeden Fall eine aus der OUM herrührende Mehrbelastung kompensiert wird. Ausgenommen hiervon ist nur die OD Stetten im Zuge der B 33; insoweit wird auf die obigen Ausführungen zu den Auswirkungen des Hinzutretens der B 31 BA II B bzw. der OUM Bezug genommen.

9. In einer Einwendung wird die Untersuchung der mittelbaren Lärmwirkung durch die OUM auf Unterraderach verlangt. In einer gutachterlichen Stellungnahme wird angegeben, dass die Beurteilungspegel beim Prognose-Nullfall und bei den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB bei ca. 68 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts liegen. Damit wird deutlich, dass dort weder die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten wird noch mehr als unerhebliche Lärmzunahmen eintreten. Dann aber ist in Unterraderach keine Lärmschutzmaßnahme wegen mittelbarer Lärmzunahme infolge der OUM veranlasst. Im Übrigen ist festzuhalten, dass sich nach der VU 2011 in den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB im Vergleich zum Prognose-Nullfall jeweils nur Verkehrszunahmen von weniger als 500 Kfz/24h ergeben (s. Pläne 2.5 und 4.5 der VU 2011). Bei einer Belastung auf der K 7742 im Prognose-Nullfall von 11.100 Kfz/24h (s. Plan 1.1 der VU 2011) fällt diese Verkehrszunahme nicht mehr ins Gewicht und kann nur eine unerhebliche Lärmzunahme in der Größenordnung von ca. 0,2 dB(A) mit sich bringen.

10. In Einwendungen werden zudem Untersuchungen der mittelbaren Lärmwirkung durch die OUM in Bergheim und Riedheim angesprochen. Aus den für Bergheim und Riedheim an der K 7742 ungünstigsten Lastfällen (Planfälle PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB, da in Planfällen mit der B 31 BA II B eine deutliche Verkehrsabnahme auf der K 7742 eintreten wird) geht nach der VU 2011 (Pläne 2.1 und 4.1) im Vergleich zum Prognose-Nullfall (Plan 1.1) hervor, dass es auf der K 7742 im relevanten Abschnitt nur zu einer Verkehrszunahme von 10.500 Kfz/24h auf 11.000 Kfz/24h, also zu einem Plus von 500 Kfz/24h kommen wird. Damit aber erhöht sich laut gutachterlicher Stellungnahme der Lärmpegel um weniger als 1 dB(A) und ist damit nur unerheblich; auch bleiben nach dieser für die Planfeststellungsbehörde plausiblen Stellungnahme die Lärmwerte unter der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Entsprechendes gilt auch für die Muldenbachstraße in Bergheim, wo der Verkehr im ungünstigsten Planfall PNF mit OUM um 800 Kfz/24h von 2.800 auf 3.600

Kfz/24h zunimmt, was ebenfalls zu einer Lärmzunahme von unter 1 dB(A) führt bei unter der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bleibenden Lärmwerten.

Soweit in Bezug auf Bergheim und Riedheim eine Lärmzunahme durch eine Querspange von der OUM zur K 7742 angesprochen wird, ist festzuhalten, dass eine solche Querspange nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist und daher hier nicht weiter zu beurteilen ist.

11. Soweit in einer Einwendung bemängelt wird, dass eine Untersuchung des Bereichs Markdorf-Südost im Hinblick auf mittelbare Lärmwirkungen infolge der OUM fehle, ist darauf hinzuweisen, dass es entlang der L 207 OD Markdorf von der B 33 (Ravensburger Straße) bis zum Aldi-Kreisel (Gaußstraße) durch die OUM in allen Planfällen, in denen die OUM mit enthalten ist, zu deutlichen Verkehrsabnahmen kommt (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012). Wenn es zu mittelbaren Verkehrsabnahmen kommt, kommt es zugleich zu mittelbaren Lärmabnahmen, was zur Folge hat, dass auf jeden Fall keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst sind. Im Übrigen enthält die LU 2011 in Anlage 10 auch den Bereich Markdorf-Südost.

12. Von Einwanderseite wird bemängelt, dass für Lipbach der Planfall 1.2LV als worst case betrachtet werde. Zudem bleibe unklar, ob dabei eine Querspange vom Wagner-Knoten zur K 7742 berücksichtigt sei, da dies erheblichen Einfluss auf die Lärmsituation im Norden von Lipbach habe. In der Zielkonzeption mit bahnparallelem Zubringer zur B 31 BA II B würden die Einwohner Lipbachs mit 21.400 Kfz/24h auf der OUM und mit über 20.000 Kfz/24h auf dem bahnparallelen Zubringer belastet werden. Diese Situation sei als worst case für Lipbach zu betrachten.

Im Hinblick auf mittelbare Lärmwirkungen durch die OUM auf der L 207 OD Lipbach wird zugunsten der Betroffenen in diesem Beschluss als worst case der Planfall PNF mit B 31 BA II B und OUM und OUB zugrundegelegt, da sich in diesem Planfall mit 18.800 Kfz/24h die höchste Verkehrsbelastung ergibt (s. Übersicht in Anlage 1 der VU 2012). Im Planfall 1.2LV liegt danach die Verkehrsbelastung dort bei maximal 14.400 Kfz/24h (die Reduzierung entsteht hier durch die im Planfall 1.2LV enthaltene Querspange vom Wagner-Knoten zur K 7742 und durch eine neue Straße westlich von Unterraderach zwischen der K 7742 und der B 31 BA II B). Da weder eine Querspange vom Wagner-Knoten zur K 7742 noch eine Umfahrungslösung bezüglich Kluffern und Lipbach Gegenstand dieses Verfahrens sind, sind sich daraus ergebende Lärmwirkungen in diesem Verfahren nicht zu berücksichtigen. Diese Lärmwirkungen können auch nicht der OUM zugerechnet werden, sondern sie sind dann zu prüfen, wenn Planungen zu einer solchen Querspange oder einer OU Kluffern Gegenstand eines anderen Verfahrens sind. Generell gilt, dass die mit einer OU Kluffern auftretenden Konflikte in einem Verfahren zur OU Kluffern zu bewältigen sind und dass diese Konflikte nicht im Planfeststellungsverfahren zur OUM zu bewältigen sind. Im Verfahren zur OUM sind nur die mit der OUM verbundenen Konflikte zu bewältigen, nicht aber Konflikte, die aus anderen Straßenbauvorhaben herrühren mögen. Im Übrigen ist es nicht sachgerecht, wenn die Verkehrsbelastung der OUM und die Verkehrsbelastung einer bahnparallel

verlaufenden OU Kluffern zusammen betrachtet werden, da beide Straßen nicht parallel zueinander und auch sonst nicht im selben Raum verlaufen. Soweit diese Straßen im Bereich des Wagner-Knotens zusammentreffen würden, muss die Situation im nachfolgenden Verfahren zu einer OU Kluffern beurteilt werden. Dabei ist dann auch zu berücksichtigen, dass eine OU Kluffern gerade eine Entlastung vom Verkehr für die ODs Lipbach und Kluffern bewirken soll.

13. In einer Einwendung wurde kritisiert, dass in der Lärmuntersuchung verschwiegen werde, dass im Planfeststellungsbeschluss zur B 31 BA II B in Anlage 6 ca. 70 Wohnhäuser entlang der OD Kluffern aufgeführt seien, die Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen hätten, wenn die OU Kluffern nicht gebaut werde. Es ist zwar zutreffend, dass in dem genannten Beschluss für 67 Gebäude in den Ortslagen Efrizweiler, Kluffern und Lipbach im Zuge der L 207 und L 328b Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt wurde, falls nicht vor Inbetriebnahme der B 31 BA II B die OU Kluffern in Betrieb geht. Allerdings ist nicht ersichtlich, weshalb diese im Hinblick auf mittelbare Lärmwirkungen der B 31 BA II B erfolgte Festsetzung im Rahmen des Verfahrens zur OUM dargestellt oder behandelt werden müsste. Im Rahmen dieses Verfahrens genügt es, wenn die mittelbaren Lärmwirkungen infolge der OUM betrachtet und bewältigt werden.

14. In Einwendungen wird vorgebracht, dass die Knotenpunkte (insbesondere der Wagner-Knoten) nicht ausreichend leistungsfähig seien, was durch mangelnden Verkehrsfluss zu zusätzlichem Lärm vor allem durch Brems- und Anfahrvorgänge führe. Hierzu ist anzumerken, dass zum einen mit der Leistungsfähigkeitsuntersuchung in Anlage 9 die ausreichende Leistungsfähigkeit bei den Knotenpunkten einschließlich des Wagner-Knotens nachgewiesen wurde, so dass insoweit dort nicht mit überdurchschnittlich vorkommenden Brems- und Anfahrvorgängen zu rechnen ist. Zum anderen berücksichtigen die Lärmberechnungen entsprechend der RLS-90 einen Zuschlag für die erhöhte Störwirkung in der Nähe von lichtsignalgeregelten Kreuzungen (3 dB(A) im Umkreis bis 40 m, 2 dB(A) im Umkreis bis 70 m und 1 dB(A) im Umkreis bis 100 m), was hier gerade beim Wagner-Knoten zum Tragen kommt. Damit ist dem Anliegen der Einwender hinreichend Rechnung getragen.

15. In einer Einwendung wird darauf abgestellt, dass im Naherholungsbereich bei Lipbach und Kluffern entlang des Klufferner Ortsrundwegs und Kunstwegs keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Hierzu ist anzumerken, dass nach Nummer 10.4 Abs. 2 der VLärmSchR 97 Erholungsflächen, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind, nicht zur schutzbedürftigen Nachbarschaft zählen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Verwaltung bzw. Einschnittslage der Trasse der OUM gerade auch der Verminderung der Lärmbelastung im Trassenumfeld dient. Vor diesem Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung insoweit Lärmschutzmaßnahmen nicht für erforderlich.

16. Von Einwenderseite wird angeführt, dass die Wälle entlang der Trasse der OUM in Bezug auf Lärmschutz nicht sehr wirksam seien, andererseits insbesondere hochwertige landwirtschaftliche Flächen dadurch beansprucht würden und trotzdem größere Bereiche für die Erholung praktisch entwertet würden. Es ist zwar zutreffend, dass auch mit den Wällen Lärm entlang der Trasse der OUM auftreten wird. Allerdings würden ohne diese Wälle bzw. ohne die Einschnitte und deren Abschirmungswirkung die Lärmbänder, innerhalb derer die Erholungsrichtwerte von 55 bzw. 50 dB(A) überschritten werden, beidseitig deutlich breiter ausfallen. Zudem dienen diese Wälle neben der Verbesserung beim Lärm auch der Minderung des Eintrags von Schadstoffen im Nahbereich der Trasse und der besseren Einbindung der Trasse in die Landschaft. Diese positiven Wirkungen der Wälle bzw. Einschnittlage kommen auch der Erholungsnutzung im Raum südlich von Markdorf zugute. Sie rechtfertigen in der Abwägung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch den im Hinblick auf die Wälle größeren Flächenbedarf.

Soweit im Erörterungstermin nach alternativen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse der OUM anstelle der Verwallung wie z. B. Betonschutzwände gefragt wurde, ist darauf hinzuweisen, dass es - auch aus Gründen des Schutzes von Natur und Landschaft - nicht angebracht ist, solche Maßnahmen in der freien Landschaft vorzunehmen. Dies gilt erst recht, wenn wie bei der OUM an deren Trasse keine Lärmgrenzwerte überschritten werden.

In diesem Zusammenhang wird in Einwendungen gefordert, dass die Lücke in der Verwallung auf der Nordseite der Trasse der OUM im Bereich der Querung der Lipbach-Senke geschlossen werden sollte, um auf diese Weise die Verlärmung dort zu reduzieren. Es wird auch eine verstärkte Lärmreflexion durch den südlichen Wall befürchtet. Diese Lücke in der Verwallung besteht nördlich der Trasse der OUM etwa von Bau-km 7+000 bis 7+400. Diese Lücke besteht, weil wegen der dort vorgesehenen Verlegung des Lipbachs und der Einmündung des Quellgrabens teilweise kein Platz für eine Verwallung vorhanden ist und weil bei der dortigen Querung des Überschwemmungsgebiets kein Retentionsraum entzogen werden soll. Zudem ist die Verwallung aus Lärmschutzgründen an dieser Stelle nicht zwingend erforderlich. Zur befürchteten Reflexionswirkung ist anzumerken, dass infolge der Neigung und Bepflanzung der südlichen Böschung ein hoher Reflexionsverlust entsteht, so dass dieser Effekt vernachlässigbar ist und es keiner weiteren Überprüfung bedarf, da sich an den Lärmwirkungen durch die OUM insoweit nichts Wesentliches ändert.

In einer dieser Einwendungen wird zugleich in Frage gestellt, ob der nördliche Wall im Bereich Bau-km 6+300 bis 7+455 die Lärmbelastung irgendeines besiedelten Gebietes wahrnehmbar reduziere; es sei zu überprüfen, ob diese Verwallung aus Lärmschutzgründen erforderlich sei, da sonst auf die Verwallung zu verzichten sei, um der Landwirtschaft die betroffenen Flächen zu erhalten. Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst anzumerken, dass insoweit in dieser Einwendung widersprüchlich vorgetragen wird: Man kann nicht einerseits die Schließung einer Lücke in der Verwallung fordern und für denselben Bereich andererseits zugleich den Verzicht auf eine dortige Verwallung verlangen. Auch von Einwendern kann erwartet werden, dass sie widerspruchsfrei vortragen. Im Übrigen ist anzumerken, dass nach der Planung von Bau-km 6+300 bis ca. 6+800 eine Verwallung erfolgt, von Bau-km ca. 6+800 bis ca. 7+000 die Trasse im Einschnitt verläuft und von

Bau-km ca. 7+000 bis ca. 7+400 auf der Nordseite der Trasse die Lücke in der Verwallung besteht. Auf die o. g. Gründe, weshalb von Bau-km ca. 7+000 bis ca. 7+400 auf die Verwallung verzichtet wird bzw. weshalb sonst die Verwallung entlang der Trasse erfolgt, wird verwiesen. Im Übrigen ist anzumerken, dass keine Verwallung, auf die verzichtet werden könnte, vorliegt in Bereichen, in denen die Trasse in Einschnittlage verläuft.

17. In mehreren Einwendungen wird - auch im Zusammenhang mit der Lücke der Verwallung im Bereich der Lipbach-Querung - auf die Lärmimmissionen aus der OUM beim Bildungszentrum Markdorf (BZM) hingewiesen. Dabei wird auch angeführt, dass es dort häufig Südwindlagen gebe, die die Lärmauswirkung zum BZM hin begünstigen würden. Zur hier ebenfalls angeführten Reflexionswirkung wird auf die obige Anmerkung verwiesen. Zu den Südwindlagen ist festzuhalten, dass die Lärmberechnungen im LU 2011 leichten Wind von der Straße zum jeweiligen Immissionsort entsprechend der RLS-90 - was ausreichend ist - berücksichtigen. Vor allem aber liegen die Beurteilungspegel aus der OUM am BZM selbst im ungünstigsten Planfall 1.2LV mit 48 dB(A) tags und 38 dB(A) nachts (s. Plan 2 der LU 2011) weit unterhalb der Grenzwerte für Schulen nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16.BImSchV mit 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Dann aber sind insoweit keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst.

Soweit in einer Einwendung moniert wird, weshalb in den Anlagen 10.3 und 10.5 der LU 2011 für das BZM (Ensisheimer Straße 30) als Immissionsgrenzwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und nicht entsprechend der 16.BImSchV 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts angegeben werde, ist darauf hinzuweisen, dass es bei den Anlagen 10.3 und 10.5 um die Untersuchung mittelbarer Lärmwirkungen geht. Auf mittelbare Lärmwirkungen findet die 16.BImSchV jedoch keine Anwendung, sondern es gelten die oben in Abschnitt 7.1.4.1 beschriebenen Grundsätze. Bei Beurteilungspegeln hinsichtlich mittelbarer Lärmwirkung in den ungünstigsten Lastfällen auf der L 207 OD Markdorf in den relevanten Abschnitten vom Wagner-Knoten bis zum Aldi-Kreisel in den Planfällen PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB von maximal 53,6 dB(A) tags und 43,3 dB(A) nachts bei einer Erhöhung gegenüber der Vorbelastung um maximal 1,1 dB(A) tags und 1,3 dB(A) nachts (wobei der Nachtwert bei einer Schule irrelevant ist) werden die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und erst recht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung mehr als deutlich unterschritten. Zudem ist die mittelbare Lärmzunahme beim BZM als nur unerheblich zu werten. Dabei ist zu beachten, dass bei den Lärmberechnungen zur mittelbaren Lärmwirkung alle klassifizierten Straßen berücksichtigt sind, wobei dies hier gerade die verschiedenen Abschnitte der L 207 sind. Angesichts der niedrigen Beurteilungspegel im Bereich Ensisheimer Straße in den Anlagen 10.3 und 10.5 der LU 2011 kann auch ein Hinzukommen des Schienenlärms aus der Bahnlinie nicht zu einer Erhöhung bis in den Bereich der Orientierungswerte führen. Zudem ist zu beachten, dass sich im übrigen Bereich, in dem die L 207 und die Bahnlinie parallel verlaufen, Gewerbegebiete befinden, bei denen sowieso schon nach der 16. BImSchV höhere Werte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts gelten und nicht zu erwarten ist, dass diese Werte bei einer Gesamtlärbetrachtung überschritten werden.

Soweit in derselben Einwendung moniert wird, dass bezüglich dem BZM in Anlage 10.3 zum Planfall PNF mit OUM mit 53,6 dB(A) tags gegenüber 53,4 dB(A) im Planfall PNF mit OUM und OUB ein höherer Lärmwert angegeben werde, obwohl im Planfall PNF mit OUM und OUB auf der OUM, der L 207 und der Gaußstraße eine höhere Verkehrsbelastung als im Planfall PNF mit OUM prognostiziert werde, ist darauf hinzuweisen, dass von Einwenderseite hier übersehen wird, dass auf den Abschnitten der L 207 OD Markdorf zwischen der B 33 (Ravensburger Straße) und Turbo-Kreisel (Riedheimer Straße) im Planfall PNF mit OUM und OUB eine spürbar geringere Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist, die sich hier entsprechend lärmmindernd bemerkbar macht.

In derselben Einwendung wird weiter moniert, dass beim BZM das Erdgeschoss als höchstbelastetes Geschoss ermittelt worden sei, obwohl bei oberen Geschossen tendenziell eine höhere Belastung zu erwarten sei. Zudem sei beim BZM eine höhere Stockwerkshöhe als 2,8 m zu berücksichtigen. Die Berechnung nur eines Punktes je Fassade erscheine bei langen Fassaden als nicht ausreichend. Ferner sei das neu gebaute Bibliotheksgebäude nicht berücksichtigt. Hierzu wird in der gutachterlichen Stellungnahme Folgendes ausgeführt: In den Tabellen zur mittelbaren Lärmwirkung werden immer nur die jeweils höchsten Pegel des dem Emissionsort am nächsten gelegenen Gebäudeteils ausgewiesen. Dies ist beim BZM der südliche einstöckige Gebäudeteil. Laut Gutachter liegen die für alle anderen Gebäudeteile errechneten Lärmpegel unterhalb von 57 dB(A), was angesichts der errechneten Werte für die Planfeststellungsbehörde plausibel ist. Ebenso plausibel ist es für die Planfeststellungsbehörde, wenn nur ein Pegel je Fassade errechnet wird und angesichts der klar unterhalb von 57 dB(A) liegenden Werte davon ausgegangen wird, dass auch bei längeren Fassaden an der ganzen Fassade ähnliche Pegel vorherrschen. Vor allem aber ist hier zu beachten, dass bei den errechneten Lärmpegeln von ca. 54 dB(A) tags - auch unter Berücksichtigung von mehr als nur einem Geschoss und des Umstands, dass es sich beim BZM um ein stark gegliedertes Gebäude mit unterschiedlichen Stockwerkszahlen handelt - nicht zu erwarten ist, dass der bei mittelbarer Lärmwirkung relevante Orientierungswert von 64 dB(A) auch nur annähernd erreicht wird. Dann aber sind weiter detaillierte Lärmuntersuchungen bezüglich des BZM als nicht mehr entscheidungserheblich und damit überflüssig zu werten. Im Übrigen hat eine Nachberechnung zur mittelbaren Lärmwirkung beim Bibliotheksgebäude im Planfall PNF mit OUM 54,0 dB(A) und im Planfall PNF mit OUM und OUB 54,1 dB(A) tags als Beurteilungspegel ergeben. Auch damit wird der Orientierungswert von 64 dB(A) klar unterschritten. Zu ergänzen ist, dass hinsichtlich der unmittelbaren Lärmwirkung für die Bibliothek beim BZM Lärmpegel von 51 dB(A) tags und 41 dB(A) nachts errechnet wurden, so dass die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16.BImSchV hier ebenfalls eingehalten werden.

18. In mehreren Einwendungen wird als Lärmschutz eine Überdachung der OUM von der Unterführung der Bahnlinie bis zum Segelfluggelände gefordert. Da jedoch - nicht zuletzt durch die mit der Unterführung der Bahnlinie notwendige Tieferlegung der Trasse, die Geländemodellierung entlang der Trasse und den bestehenden Bahndamm - Straßenverkehrslärm erheblich abgeschirmt wird und entlang dieses Teils der OUM die Lärmgrenzwerte der

16. BImSchV eingehalten werden (s. Plan 2 der LU 2011), bedarf es hier keiner Lärmschutzmaßnahmen. Dann aber bedarf es auch keiner kostenintensiven Überdachung der OUM im genannten Teil. Ebenso wenig bedarf es einer Lärmschutzwand entlang des Bahndamms.

19. Soweit in einer Einwendung ein lärmindernder Fahrbelag für die OUM gefordert wird, ist darauf hinzuweisen, dass der Einbau eines solchen Fahrbelags als Lärmschutzmaßnahme dann in Betracht kommen könnte, wenn es durch die direkten Lärmwirkungen der OUM zur Überschreitung von Immissionsgrenzwerten nach der 16. BImSchV käme. Da dies nicht der Fall ist, bedarf es insoweit nicht zwingend einer Lärmschutzmaßnahme und damit auch nicht des Einbaus eines lärmindernden Fahrbelags.

In mehreren Einwendungen wird in Bezug auf Stetten, Ittendorf und Wirrensegel die Berücksichtigung weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie Einbau von „Flüsterasphalt“, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an den Ortseingängen der B 33 gefordert bzw. beantragt. Insoweit wird hinsichtlich der wegen mittelbarer Lärmwirkungen der OUM erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auf die Ausführungen im obigen Abschnitt 7.1.4 verwiesen. Andere als die danach festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen sind zur Bewältigung der durch die OUM hinsichtlich Lärm verursachten Konflikte nicht veranlasst. Mehr als eine solche Konfliktbewältigung kann im Rahmen dieses Verfahrens zum Vorhaben der OUM vom Vorhabenträger nicht gefordert werden. Der Vorhabenträger ist vor allem nicht dazu verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmsanierung, die mit dem Vorhaben der OUM in keinem kausalen Zusammenhang stehen, an Straßen anderer Straßenbaulastträger durchzuführen. Soweit mit den in diesem Beschluss festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen den Anträgen nicht entsprochen wird, werden diese zurückgewiesen.

20. Soweit in Einwendungen Lärmauswirkungen durch großräumige Verkehrsverlagerungen von Fernverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes in der Bodenseeregion angesprochen wird, ist auf die obigen Ausführungen hierzu in Abschnitt 4.2.20 zu verweisen. Demnach ist das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum in starkem Maße durch regionalen Verkehr geprägt, weiträumig orientierter Verkehr spielt hingegen eine untergeordnete Rolle. Im Zusammenhang mit der OUM als Kreisstraße gilt dies um so mehr, als weiträumig orientierter Verkehr jedenfalls primär über die B 31 abgewickelt wird. Vor diesem Hintergrund sind keine relevanten Lärmauswirkungen im Zusammenhang mit der OUM durch Fernverkehr zu erwarten.

21. In etlichen Einwendungen wird eine diffuse Verlärmung des Gehrenberghangs im Norden Markdorfs durch die OUM befürchtet. Da jedoch die Lärmbelastung insbesondere aus der ODM im Zuge der B 33, aber auch aus der L 205 und der L 207 schon bisher viel näher am Gehrenberghang liegt und durch die OUM die ODM eine erhebliche Entlastung erfährt, außerdem der sonstige Lärm aus der Ortslage von Markdorf ebenfalls näher als die OUM liegt, und zudem die Verwaltung bzw. Einschnittslage der OUM lärmindernd wirkt, teilt die

Planfeststellungsbehörde die fachgutachterliche Beurteilung, wonach sich die Lärmbelastung im Bereich des Gehrenberghangs eher verbessern als verschlechtern wird. Insoweit ist nicht von einer Verstärkung lärmbedingter Beeinträchtigungen am Gehrenberghang durch die OUM auszugehen. Da die häufigere Südwindlage am Gehrenberghang schon bisher besteht und diese schon bisher mit dem Lärm aus den vorgenannten bestehenden Lärmquellen zusammentrifft, verschlechtert sich mit der OUM in Verbindung mit Südwindlagen nichts. Auch wenn durch die Verwallung der Trasse der OUM die Ausbreitung von Lärm nach oben begünstigt wird, steht dem jedoch die Entlastungswirkung entlang der ODM, die viel näher am Gehrenberghang liegt, entgegen, so dass erwartet werden kann, dass ein Effekt der Verstärkung der Lärmausbreitung nach oben, sofern dieser Effekt sich überhaupt noch am weiter entfernt liegenden Gehrenberghang auswirken sollte, durch die Entlastungswirkung jedenfalls kompensiert wird.

Dem steht auch nicht die Einschätzung im Umweltverträglichkeitsgutachten im Raumordnungsverfahren 1999 zur Variante 2a entgegen, da die Trasse der Variante 2a weder vom Ausbauquerschnitt mit vierstreifiger Ausgestaltung noch von der Führung der Gradienten (einschließlich Verwallung und Einschnittslage) mit deutlich höherer Entwurfsgeschwindigkeit noch vom Verkehrsaufkommen her mit der OUM vergleichbar ist.

22. In mehreren Einwendungen wird auf die allgemeine Gesundheitsgefährdung durch Lärm als Risikofaktor abgestellt. Dabei sei auch die Einwirkung aus verschiedenen Lärmquellen (Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Anlagenlärm) zu berücksichtigen. Zudem müssten Lärmwirkungen im Zusammenhang mit Wechselwirkungen mit anderen Stressfaktoren gesehen werden. Neueste gesundheitswissenschaftliche Untersuchungen zur Wirkung des Lärms auf Menschen seien nicht berücksichtigt worden. Hierzu ist anzumerken, dass die Lärmwirkungen von Straßenbauvorhaben nach den Vorgaben der 16.BImSchV und nach den von der Rechtsprechung entwickelten einschlägigen Grundsätzen zu beurteilen sind und nicht nach sonstigen wissenschaftlichen Untersuchungen. Dem wird seitens der Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss Rechnung getragen. Insbesondere ist in ausreichendem Maße der Gesamtlärm betrachtet worden.

23. Soweit in zwei Einwendungen Lärmpegel von 85 bzw. über 90 dB(A) angesprochen werden, ist dies für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar.

24. Soweit in einer Einwendung moniert wird, dass in den ausgelegten Planunterlagen die Karte in Anlage 9.2, Seite 1 der LU 2011 gefehlt habe, ist darauf hinzuweisen, dass - sollte dies tatsächlich der Fall gewesen sein - dies - auch im Hinblick auf die Anstoßfunktion - insoweit unschädlich war, als die Berechnungsergebnisse gebäudebezogen in der Tabelle in Anlage 9.3 aufgeführt sind. Insoweit kommt es auf die Kartendarstellung nicht ausschlaggebend an.

25. Von Einwenderseite wird auf die EU-Umgebungslärm-Richtlinie hingewiesen. Diese Richtlinie und deren Umsetzung in den §§ 47a ff. BImSchG zielt auf eine Lärminderungsplanung mit Lärmkarten und Lärmaktionsplänen ab. Als zuständige Behörde nach § 47e Abs. 1 BImSchG ist die Stadt Markdorf derzeit mit der Lärmaktionsplanung befasst. Einen abschließenden Lärmaktionsplan gibt es bislang nicht. Auch wurden bislang seitens der Stadt Markdorf keine ruhigen Gebiete festgelegt. Mithin können solche Festlegungen auch nicht im Rahmen der Abwägung im jetzigen Verfahren berücksichtigt werden. Auf Grund der mit der Verkehrsverlagerung von der ODM auf die OUM bewirkten erheblichen Lärminderung entlang der ODM je nach Abschnitt von 2,8 dB(A) bis zu 4,2 dB(A) tags und nachts trägt die OUM entlang der ODM in erheblichem Maße zur Reduzierung des dortigen Verkehrslärms bei. Damit werden in hervorgehobener Weise die allgemeinen Bemühungen um Lärminderung in Markdorf durch die OUM unterstützt. Soweit die Trasse der OUM südlich von Markdorf im unbebauten Außenbereich verläuft, bewirkt gerade deren Führung in Einschnittlage bzw. deren Verwallung auch, den Lärm entlang der Trasse zu reduzieren, so dass insoweit auch dem Anliegen, bislang ruhigere Außenbereiche möglichst wenig mit zusätzlichem Lärm zu belasten, hinreichend Rechnung getragen wird. In der Abwägung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass vor allem die mit der OUM verbundenen Vorteile einer erheblichen Lärminderung entlang der hoch belasteten ODM die Nachteile einer zusätzlichen, durch Einschnittlage und Verwallung aber verminderten Lärmbelastung durch die OUM im Außenbereich südlich von Markdorf überwiegen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Stadt Markdorf nach dem eigenen Vortrag des Einwenders beim ersten Lärmaktionsplan den Schutz ruhiger Gebiete nicht als Ziel definiert.

26. Abschließend ist im Hinblick auf Einwendungen zu einzelnen bestimmten Gebäuden darauf hinzuweisen, dass für Gebäude, für die nicht ausdrücklich mit diesem Beschluss Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden, im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM seitens der Planfeststellungsbehörde weder auf Grund gesetzlicher Vorgaben noch auf Grund der Abwägung eine Veranlassung gesehen wird, Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen.

7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

In Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) ist die nach Artikel 27 dieses Gesetzes am 1. März 2010 in Kraft getretene, jetzt geltende und anzuwendende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) enthalten.

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist danach in §§ 14 und 15 BNatSchG geregelt. Diese Vorschriften gelten als nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 29 GG der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes unterfallendes Recht unmittelbar und stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. Abweichende landesgesetzliche Regelungen sind nach Artikel 72 Abs 3 Satz 1 Nr. 2 GG zwar zulässig, liegen aber nicht vor.

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

Der Beurteilung liegen insbesondere der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) (s. Planunterlage 12) sowie die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgten Planänderungen, mit denen das LBP-Maßnahmenkonzept geändert und ergänzt wurde (s. Planunterlage 12.1a), zugrunde.

7.2.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Entgegen der bis zum Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes am 1. März 2010 geltenden landesgesetzlichen Regelung in § 20 Abs. 1 NatSchG fallen erhebliche Beeinträchtigungen des Werts der Landschaft für die naturnahe Erholung nicht mehr unter den in § 14 Abs. 1 BNatSchG abschließend definierten Begriff der Eingriffe in Natur und Landschaft.

Im LBP sind die anlagebedingten, baubedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens der OUM dargestellt (S. 66ff., S. 131ff. und S. 158f.). Für die Einzelheiten wird auf die Ausführungen hierzu im LBP verwiesen. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und umfassend.

Auswirkungen (im Sinne von Eingriffe auslösende Faktoren) ergeben sich bei dem Vorhaben der OUM danach insbesondere in folgender Hinsicht:

- anlagebedingt

durch die Versiegelung und Veränderung der Nutzung von Grundflächen mit direktem Flächenentzug für Straßen, Anschlüsse und befestigte (Wirtschafts)Wege bzw. mit indirektem Flächenentzug für Straßennebenflächen wie etwa Böschungen und Entwässerungsmulden,

durch die Minderung der Deckschichtenmächtigkeit in Einschnittslagen der Straße im Hinblick auf das Grundwasser,

durch Zerschneidungswirkungen der Straße mit ökologischen, funktionalen und gestalterischen Barriereeffekten (insbesondere Unterbrechung von Wegebeziehungen, Einengung von Lebensräumen, Barriere für wandernde Tiere in vormals unzerschnittenen Lebensräumen, Veränderungen des Wasserabflusses bei Fließgewässern, Veränderung des Bodenwasserhaushalts und damit verbundene Veränderung der Standortverhältnisse mit Auswirkungen auf die Lebensraumkomplexe und Behinderung des Luftaustauschs),

durch visuelle Störungen infolge der Veränderung von Landschaftsbild und Landschaftsstruktur durch das Bauwerk „Straße“;

- baubedingt

durch Störungen durch den Baubetrieb (insbesondere Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen sowie Zwischenlagerungen, Abtrag des Oberbodens und Verdichtung des Untergrunds, Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser aus dem Baufeld samt Entwässerung, Belastungen durch den Baustellenverkehr),

durch Störungen durch die Unterbringung bzw. Entsorgung von z. B. Überschussmassen, nicht verwertbarem Aushub oder Abbruchmaterialien;

- betriebsbedingt

durch Schadstoffimmissionen (insbesondere Abgase, Stäube, Reifen- und Straßenabrieb, Mineralölprodukte) mit Belastungen vor allem der Seitenräume der Straße,

durch verschmutztes Oberflächenwasser von der Straße,

durch Belastung der Seitenräume der Straße durch Lärm (mit Lärmbelastung für Tiere und in der freien Landschaft),

durch die Unterhaltung der Straße einschließlich Einsatz von Auftausalzen.

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

Die Versiegelung im Bereich asphaltierter und befestigter Straßen und Wege sowie die Überprägung gewachsener Bodenverhältnisse bei Straßennebenflächen führt zu erheblichen Funktionsverlusten und -minderungen bei verschiedenen Bodenfunktionen (insbesondere als Standort für die natürliche Vegetation, als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt sowie als Filter und Puffer). Zudem werden bauzeitlich befristet Flächen für Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtung benötigt, bei denen es zu Veränderungen des Bodengefüges und des Bodenwasserhaushalts (Verdichtung und Entwässerung) kommt. Ferner können Böden entlang der Seitenräume der Straßen durch Schadstoffeinträge belastet werden.

Insbesondere die Minderung der Deckschichten führt zu Beeinträchtigungen von Flächen mit besonderer Schutzfunktion für die Grundwasserqualität und zu Beeinträchtigungen der Regeneration des Grundwassers im Bereich grundwassernaher Talauen und Senken.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern treten auf mit der Verlegung des Lipbachs im Bereich von dessen Querung durch die OUM und mit der Verlegung und teilweisen Verdolung verschiedener Gräben im Bereich des Segelfluggeländes; dies wirkt sich besonders aus auf die Gewässerabschnitte als Lebensraum für wertgebende Fließgewässerarten wie die Bachmuschel (am Lipbach) sowie als Lebensraum für regional- und standorttypischen Bewuchs (bei den Gräben im Bereich des Segelfluggeländes). Zudem werden mehrere Fließgewässer (Gräben) mit mittlerer bis hoher ökologischer Bedeutung durch bauliche Eingriffe beeinträchtigt. Darüber hinaus kommt es zu einer Reduzierung des Retentionsvermögens und einer Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses durch Abtrag der Bodendecke und Versiegelung von Böden mit hohem Infiltrationsvermögen. Auch wird das Selbstreinigungsvermögen durch Schadstoffeinträge in Oberflächenwasser und -gewässer beeinträchtigt.

In verschiedenen Bereichen kommt es durch das Vorhaben der OUM zu anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen für wertgebende Tier- und Pflanzenarten durch Lebensraumverluste oder Beeinträchtigungen von Lebensraumfunktionen. In der Grünlandsenke südwestlich des Stüblehofs ergibt sich ein Lebensraumverlust von ca. 1,0 ha für die wertgebenden Arten Dorngrasmücke und Teichrohrsänger. Zudem kommt es dort wie auch im weiteren Verlauf der Trasse der OUM insbesondere zur Überbauung von Gräben mit Uferbewuchs; dabei wird auch eine Grasfroschpopulation betroffen. Der ursprünglich festgestellte Lebensraumverlust und die betriebsbedingte Minderung der Lebensraumfunktion (durch Lärm im Bereich der offenen Feldflur) in der Feldflur südöstlich des Stüblehofs auf ca. 1,0 ha für die Feldlerche ist nicht mehr gegeben, nachdem eine Prüfung im April und Mai 2012 ergab, dass im Trassenkorridor der OUM kein Feldlerchen-Revier mehr bestätigt werden konnte. Die Minkhofer Halde als gesetzlich geschütztes Biotop wird von der Straße zwar nicht direkt flächenmäßig beansprucht, jedoch sind bau- und betriebsbedingte Störungen (Lärm) zu erwarten, was insbesondere wertgebende Vogelarten (Teichrohrsänger, Rohrammer, Dorngrasmücke) betrifft. Die Verlegung und die nahegelegene Querung des Lipbachs bringen erhebliche Störungen eines dortigen größeren, überregional bedeutsamen Vorkommens der Bachmuschel mit sich. Diese Maßnahmen, die mit einer Unterbrechung des gewässerbegleitenden Gehölzsaums am Lipbach verbunden sind, führen neben Habitatverlusten bei Brutvögeln (Teichrohrsänger, Rohrammer) zu Barriereeffekten für strukturgebunden fliegende Fledermausarten, die zudem durch verkehrsbedingte Individuenverluste gefährdet werden. Im Bereich des Segelfluggeländes kommt es durch die Verlegung und teilweise Verdolung verschiedener Gräben zu Beeinträchtigungen von aus Sicht der Flora lokal bedeutsamen Bereichen mit regional- und standorttypischem Bewuchs (verschiedene Röhrichformationen und Seggenbestände sowie Hochstaudenfluren). Im Bereich des Bahndamms wird ein Habitat für Zauneidechsen teilweise beansprucht. Baubedingt kommt es während der Bauzeit zu Beeinträchtigungen der Lebensräume von Tieren und Pflanzen durch Flächenentzug, Lärmbelastung und Veränderungen der Standortbedingungen. Betriebsbedingt kommt es durch Lärm zur Minderung der Lebensraumfunktionen bei wertgebenden Vogelarten (Teichrohrsänger, Rohrammer) in verschiedenen Bereichen entlang der Trasse der OUM (die ursprünglich ebenfalls genannte Art Feldlerche ist nach dem Ergebnis der o. g. Prüfung von April und Mai 2012 nicht mehr betroffen); betriebsbedingte Schadstoff-

feinträge entlang der Trasse der OUM bringen Beeinträchtigungen von Lebensräumen mit sich.

Durch das Vorhaben werden Flächen mit Kaltluftproduktion beansprucht.

Hinsichtlich des Landschaftsbildes kommt es durch das Vorhaben der OUM infolge des Verlusts erlebniswirksamer Landschaftselemente wie Gehölzbeständen, Einzelbäumen und Gräben und infolge der Veränderung und der technischen Überprägung der vorhandenen Landschaftsgestalt zu erheblichen Beeinträchtigungen. Dabei kommt es insbesondere zur visuellen Zerschneidung der vorhandenen Landschaftsräume. Auch bewirken vor allem die Geländeeinschnitte und die Verwallung eine Veränderung der Landschaftsstruktur.

Vor allem betriebsbedingter Lärm in der Landschaft südlich von Markdorf und im ortsnahen Erholungsraum von Lipbach, aber auch die Unterbrechung von (Wander)Wegebeziehungen sowie die bauzeitlich erschwerte Zugänglichkeit beeinträchtigen die Erholungsfunktion der Landschaft erheblich.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen sieht der LBP einschließlich dessen Ergänzung eine Reihe von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zur Reduzierung von Eingriffen und im Übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Eingriffen vor.

7.2.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

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

Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Vermeidbarkeit von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft infolge eines Eingriffs meint dabei nicht die Möglichkeit, den Eingriff ganz zu unterlassen, denn dann wäre nahezu jeder Eingriff vermeidbar. Vermeidbarkeit in diesem Sinne meint auch nicht die Möglichkeit, das Vorhaben an anderer Stelle zu verwirklichen, denn dies wäre bei nahezu allen Baumaßnahmen denkbar und würde zu einer alle Planungen verhindernden Kreisverweisung führen. Somit stellen weder der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben noch die Verweisung auf eine Alternativtrasse eine Vermeidung dar, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gäbe (st. Rspr. des VGH BW, u. a. Urteil vom 23.06.1988, VBIBW 1989, 61ff. und Urteil vom 03.09.1993, NVwZ-RR 1994, 373ff.). Vermeidungsmaßnahmen sind demnach nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätten und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als

vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden können (BVerwG, Urteil v. 19.03.2003 - 9 A 33/02). Maßnahmen, die zu einem zumindest partiell anderen Vorhaben führen würden (z. B. eine andere räumliche Ausführungsvariante), sind keine Vermeidungsmaßnahmen, sondern im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen. Diese Sichtweise hat ihren Niederschlag auch in der gesetzlichen Regelung zur Vermeidbarkeit von Beeinträchtigungen in § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG in der Formulierung „am gleichen Ort“ gefunden. Diese Formulierung soll laut Gesetzesbegründung in der Bundestags-Drucksache 16/12274, S. 57, zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsgebot im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens abzielt und keine Verpflichtung zur Prüfung alternativer Standorte beinhaltet. Die Vermeidbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bezieht sich demnach nur auf die Frage, ob der durch das jeweilige Vorhaben bewirkte Eingriff „am gleichen Ort“, also an der vorgesehenen Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, die Maßnahme am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verwirklichen. Mithin sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge haben und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden können. Hingegen müssen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die zum Erreichen des planerisch gewollten Ziels nicht erforderlich sind, vermieden werden.

Bei dem hier planfestzustellenden Vorhaben unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP auf den Seiten 73f., S. 131ff. sowie S. 160f. eingehend dargestellt. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Maßnahmen:

a) Erheblich zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild trägt die Wahl der Trasse der OUM bei. So wird diese Trasse bewusst außerhalb des gesetzlich geschützten Biotops der Minkhofer Halde geführt, um von diesem Feuchtgebiet keine Flächen direkt zu beanspruchen. Gleichzeitig wird der Wasserzutritt zu diesem Feuchtgebiet von Süden her unter der Trasse der OUM hindurch mit der LBP-Maßnahme Nr. 5.3 sichergestellt. Die Trasse der OUM quert den Lipbach so weit wie möglich in südlicher Richtung, um die Population der Bachmuschel im Espengraben/Lipbach so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, indem sich ein möglichst großer Anteil dieser Population in Gewässerabschnitten befindet, die oberstromig zur Querung des Lipbachs liegen. Zudem wurde bei der Trassenwahl darauf geachtet, dass die Zerschneidung landwirtschaftlicher Sonderkulturflächen minimiert wird und größere zusammenhängende Sonderkulturflächen erhalten werden.

b) Mit der streckenweisen Absenkung der Gradienten der OUM sowie der beidseitigen Anlage von seitlichen Wällen außerhalb von Einschnittlagen werden die Flächen beidseits der

Trasse vor betriebsbedingten Schadstoffeinträgen geschützt und mit den LBP-Maßnahmen Nr. 5.4 und 8.1 (einschließlich Gehölzpflanzung) auf ein unerhebliches Maß reduziert, da nur noch die Straßenböschungen und Straßennebenflächen tangiert werden. Ebenso werden damit hochwertige Biotopbereiche (besonders die Minkhofer Halde) gegenüber der OUM abgeschirmt. Auch die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm in einem Lärmband beidseits der OUM werden durch die Einengung der Lärmbänder infolge der Verwallung der Trasse gemindert. Nicht zuletzt wird die OUM mit der beidseitigen Verwallung in die Landschaft eingebunden. Dazu dienen die LBP-Maßnahmen Nr. 2.1, 3.2, 5.4, 8.1 und 9, mit denen zudem Auswirkungen auf Habitatfunktionen des Raumes für wertgebende Brutvogelarten minimiert werden.

c) Um vor allem die Bestände der Bachmuschel im Espengraben/Lipbach (Hinweis: westlich des Stüblehofs heißt dieses Gewässer Espengraben, östlich des Stüblehofs heißt es Lipbach) zu schonen, ist die Entwässerung des Straßenoberflächenwassers so konzipiert, dass grundsätzlich keine direkte Einleitung von diesem Wasser in diesen Vorfluter oberhalb des Regenüberlaufbeckens Lipbach erfolgt, so dass die Bachmuschelbestände geschont werden. Stattdessen soll die Entwässerung grundsätzlich über eine Rückhaltung und Versickerung des anfallenden Wassers in Mulden, die entlang der OUM führen, erfolgen; erst nach einer regelmäßigen Versickerung in den Mulden über eine Vegetationsdecke und über eine mindestens 30 cm dicke belebte Bodenschicht, wodurch Verunreinigungen und Schadstoffe ausgefiltert und gebunden werden, wird das filtrierte Wasser aus der Entwässerung gedrosselt in naheliegende Gräben abgeleitet. Die Notüberläufe der Straßenumulden entwässern über eine zweite Leitung überwiegend in den Lipbach mit drei Einleitungsstellen unterhalb des Regenüberlaufbeckens nördlich der Ortschaft Lipbach, im Übrigen in einen Graben mit Mündung in den Zollbach. Die Versickerung in den Untergrund unterhalb der belebten Bodenschicht ist wegen der Bodenverhältnisse nicht vorgesehen, auch wenn eine begrenzte Versickerung an den Leitungen vorbei in den Untergrund nicht ausgeschlossen werden kann.

Insbesondere durch die Andeckung der Straßennebenflächen mit Oberboden und die standortgemäße Begrünung dieser Flächen und der daraus resultierenden Ausfilterung und Bindung von Verunreinigungen und Schadstoffen werden Beeinträchtigungen des Grundwassers infolge Minderung der Deckschichten weitgehend minimiert. Zugleich werden dadurch in Verbindung mit der Entwässerungskonzeption Beeinträchtigungen des Selbstreinigungsvermögens durch Schadstoffeinträge in Oberflächenwasser und -gewässer auf ein unerhebliches Maß reduziert.

Durch die Andeckung der Straßennebenflächen mit Oberboden und die standortgemäße Begrünung dieser Flächen wird auch die vorhabenbedingte Reduzierung des Retentionsvermögens und die Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses minimiert.

d) Durch die Mitbenutzung bestehender Verkehrsflächen und damit bereits versiegelter Flächen im Umfang von ca. 0,81 ha und die Mitbenutzung bestehender Straßennebenflä-

chen im Umfang von ca. 0,25 ha wird insoweit eine Neuinanspruchnahme von Flächen vermieden.

e) Zur Minimierung der Eingriffe im Bereich der Grünlandsenke südwestlich des Stüblehofs dient der Erhalt des Grabensystems und der Wasserzufuhr durch die Verlegung der beanspruchten Gewässerabschnitte und die Entwicklung von standortgemäßem Uferbewuchs. Zudem wird mit der LBP-Maßnahme Nr. 2.2 auf der Nordseite der OUM ein Amphibien-schutzzaun zum Schutz der vorhandenen Grasfroschpopulation angelegt.

f) Zur Minimierung der Beeinträchtigungen von Habitaten im Bereich südöstlich des Stüblehofs dienen die Verwallung und die landschaftsgemäße Straßeneingrünung gemäß der LBP-Maßnahme Nr. 3.1.

g) Bei Gewässerquerungen am Lipbach (hier LBP-Maßnahme Nr. 8.1) und am Graben südlich der Minkhofer Halde (hier LBP-Maßnahme Nr. 5.3) werden zur Sicherung einer Mindestvernetzung für bodengebundene Tierarten die Bauwerke und Durchlässe zur Anlage beidseitiger Trockenwetterbermen aufgeweitet. Zur Ergänzung des LBP-Maßnahmenkonzepts wird mit der LBP-Maßnahme Nr. 5.5 zur Gewährleistung einer Mindestvernetzung für bodengebundene Tierarten (insbesondere Amphibien) zwischen der Minkhofer Halde und dem südlich liegenden Waldgebiet Oberholz/Baindter Wald bei Bau-km 6+620 der Einbau eines weiteren Kleintierdurchlasses neben dem Durchlass bei Bau-km 6+675 sowie zwischen Bau-km 6+500 und 6+760 die Errichtung von Leitzäunen mit Überkletterschutz vorgesehen (s. auch Anlage 41).

h) Zum Schutz der Population der Bachmuschel im Lipbach werden mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 die von der Bachverlegung im Bereich der Querung des Lipbachs betroffenen Bestände in geeignete Gewässerabschnitte oberhalb der Querung bzw. der Baustelle umgesiedelt. Gleichzeitig wird der zu verlegende Bachabschnitt naturnah gestaltet unter besonderer Berücksichtigung der Habitatansprüche der Bachmuschel. Zur Umsetzung und Überwachung dieser Schutzmaßnahme wird eine Fachbauleitung eingerichtet. Außerdem wird der Erfolg dieser Maßnahme mit einem Monitoring während und nach Ende der Bauphase überprüft.

i) Durch Maßnahmen zum Erhalt des Grabensystems und der Wasserzufuhr betroffener Gräben wird das Gewässernetz wiederhergestellt, so dass die Beeinträchtigungen von Fließgewässern (Gräben) mit mittlerer bis hoher ökologischer Funktion weitgehend vermieden werden.

j) Mit der LBP-Maßnahme S1 werden die Beeinträchtigungen der Gewässerfunktionen des Hauptgrabens durch die Verlegung und teilweise Verdolung von Gräben im Bereich des Segelfluggeländes mit einer naturnahen Gestaltung des verlegten Grabens auf ein unerhebliches Maß reduziert. Die Beeinträchtigungen durch die Beseitigung des Uferbewuchses des Hauptgrabens werden mit der LBP-Maßnahme S1 durch die naturnahe Verlegung des Hauptgrabens mit naturnaher Gestaltung des Gewässers sowie die Entnahme und Verpflanzung von Beständen der Filzsegge minimiert.

k) Zur Minimierung der Beeinträchtigungen durch die Verdolung von Gräben von Bau-km 6+110 bis 6+160 dient der Erhalt des Grabensystems und der Wasserzufuhr in diesem Bereich.

l) Mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.2 werden mit der Anlage einer Brücke über den Lipbach im Bereich der Querung des Lipbachs durch die Trasse der OUM die Gewässerfunktionen und die Biotopvernetzung gewährleistet. Die Pflanzung höherer Bäume entlang des verlegten Gewässerabschnitts und im Randbereich des Brückenbauwerks dient als Leitstruktur für strukturgebundene Arten der Fledermäuse und ermöglicht zugleich deren gefahrloses Querren der OUM.

m) Baubedingte Funktionsverluste des Naturhaushalts sowie baubedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden durch die folgenden Maßgaben reduziert: Schutz wertvoller Biotope, Gehölzbestände und Bäume während der Bauzeit durch Schutzvorkehrungen mit den LBP-Maßnahmen Nr. 1.3, 2.3, 5.1, 8.1, 8.2 und 10.1; fachgerechte Behandlung und Lagerung des Oberbodens; fachgerechter Wiedereinbau des zwischengelagerten Oberbodens und sorgfältige Rekultivierung der während der Bauphase vorübergehend beanspruchten Flächen; fachgerechte Handhabung boden- und wassergefährdender Stoffe; Koordinierung der Baustelleneinrichtung und Bauabwicklung unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Aspekte mit einer Fachbauleitung; Begrenzung des Flächenbedarfs für Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungen auf das technisch unabdingbare Mindestmaß im Rahmen verschiedener LBP-Maßnahmen (dient auch dem Schutz von gesetzlich geschützten Biotopen).

n) Eingriffe ins Landschaftsbild im Zuge der Verlegung des Hauptgrabens und der Beseitigung bisheriger Ufervegetation werden mit der LBP-Maßnahme S1 auf ein unerhebliches Maß reduziert. Zudem dienen die Begrenzung der Arbeitsstreifen auf das technisch unabdingbare Mindestmaß und die Sicherung schützenswerter Gehölz- und Baumbestände der Minimierung von Eingriffen in das Landschaftsbild.

o) Hinsichtlich landschaftsbezogener Erholung werden mit der Wiederherstellung des Wegenetzes und mit der Überführung des Radwanderwegs im Zuge der Straße von Markdorf nach Bürgberg die Beeinträchtigungen für Wanderverbindungen durch deren Unterbrechungen auf ein unerhebliches Maß reduziert. Die erheblichen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen der Bereiche südlich von Markdorf und nördlich von Lipbach durch Lärm von der OUM wird mit der geplanten Verwallung entlang der Trasse der OUM auf ein unvermeidbares Maß gemindert.

p) Hinsichtlich der Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen wird auf Abschnitt 7.4.2 verwiesen.

q) Die geänderten bzw. ergänzten LBP-Maßnahmen Nr. 9.1 und 10.1 dienen der Minimierung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Zauneidechsenhabitate und -bestände zwischen Bau-km 7+000 und 7+400 sowie im Bereich der Unterquerung des Bahndamms.

r) Zur Ergänzung des LBP-Maßnahmenkonzepts ist mit der LBP-Maßnahme Nr. 15 zur Vermeidung von betriebsbedingten Wildverlusten und Wildunfällen die Ausrüstung der Leitpfosten entlang der Straße der OUM mit Wildwarnreflektoren vorgesehen.

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eingehalten. Anderweitige zumutbare Ausführungsvarianten des Vorhabens am gleichen Ort, die mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG einhergehen, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Keine Weitere Vermeidung oder Minimierung möglich

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG ist es zu begründen, soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können. Laut der Gesetzesbegründung hierzu auf Seite 57 in der Bundestags-Drucksache 16/12274 soll diese Begründungspflicht die Beachtung und Umsetzung des Vermeidungsgebots in der Praxis stärken.

Eine weitere Vermeidung oder Minimierung von vorhabenbedingten Beeinträchtigungen scheidet hier insbesondere aus folgenden Gründen aus:

Die Trasse der OUM verläuft weitgehend auf Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden, bzw. verläuft die Trasse der OUM in einer Umgebung, die z. T. sogar intensiv landwirtschaftlich (Ackerflächen, Sonderkulturen) genutzt wird; insoweit werden von vornherein

vielfach Flächen mit naturschutzfachlich geringerer Bedeutung beansprucht. Dem dient auch die Vermeidung der direkten Inanspruchnahme von Flächen der naturschutzfachlich bedeutsamen Bereiche der Minkhofer Halde. Für eine weitere Verschiebung der Trasse in geringwertigere oder weniger empfindliche Bereiche ist aus fachgutachterlicher Sicht, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, kein Anhaltspunkt gegeben. Auch bei der Gradientenlage der Trasse wird die vorhandene topographische Situation so berücksichtigt, dass möglichst nicht in das Grundwasser eingegriffen wird. Andererseits werden durch die Gradientenlage mit Einschnitten und im Übrigen durch die Verwallungen betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe für die Schutzgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen soweit möglich minimiert. Darüber hinaus wird damit das Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigt. Hinsichtlich des verwendeten Regelquerschnitts der Trasse der OUM ist eine weitere Vermeidung und Minimierung nicht mehr möglich, da bereits der kleinste anwendbare Regelquerschnitt angewandt wird; dies gilt um so mehr, als die Breite der Bankette von 1,5 m auf 1,0 m reduziert wird. Außerdem werden durch verschiedene LBP-Maßnahmen Belange verschiedener Tierarten (Amphibien, Zauneidechse, Bachmuschel, Vogelarten) in besonderem Maße berücksichtigt, so dass von vornherein deren Beeinträchtigung durch das Vorhaben in erheblichem Umfang vermieden und minimiert werden kann.

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

7.2.3 Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen

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

Darstellung der Beeinträchtigungen

Durch das Vorhaben der OUM kommt es insbesondere zu den nachfolgend zusammengefasst aufgeführten unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (s. dazu die an Konfliktbereichen und Schutzgütern orientierte Darstellung im LBP auf den Seiten 74 - 85, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und vollständig ist):

a) Hinsichtlich des Schutzgutes Boden kommt es auf bislang nicht überbauten Flächen zu einem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen im Bereich neu versiegelter Flächen einschließlich Banketten, zu einer Überprägung der ursprünglichen Bodenverhältnisse und Minderung der Bodenfunktionen im Bereich der Straßennebenflächen sowie zu vorübergehenden Funktionsminderungen im Bereich der Arbeitsstreifen.

b) Entlang der Trasse der OUM kommt es in vielen Bereichen zu einer Minderung des Retentionsvermögens und zu einer Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses sowie zu einer Inanspruchnahme von Flächen mit relevanter Kaltluftproduktion.

c) Im Bereich des Anschlusses der OUM an die B 33 beim Haslacher Hof kommt es zu einer Inanspruchnahme von Baumbestand beim Haslacher Hof mit Habitatfunktion für eine wertgebende Brutvogelart (Bluthänfling), einer Änderung der Wasserverhältnisse bei einem Tümpel nördlich des Haslacher Hofes, einer Überbauung von Gräben mit Uferbewuchs sowie einer Inanspruchnahme eines gesetzlich geschützten Biotops (Heckenpflanzung). Zudem wird das Landschaftsbild durch die technische Überformung der Landschaftsgestalt und die Verstärkung der visuellen Zerschneidung erheblich gestört.

d) Im Bereich der strukturreichen Feldflur südwestlich des Stüblehofs kommt es zur Überbauung eines Fließgewässers mit mittlerer ökologischer Funktion sowie zu erheblichen Beeinträchtigungen lokal bedeutsamer Biotopstrukturen mit Lebensraumfunktion für wertgebende Arten durch Habitatverlust bei Brutvögeln (Bluthänfling, Teichrohrsänger, Dorngrasmücke), durch Lebensraumverlust für den Grasfrosch durch Überbauung von Gräben und durch die Verlärmung von bisher ruhigeren Bereichen. Das Landschaftsbild wird hier erheblich gestört durch die visuelle Zerschneidung des Freiraums und die Veränderung der Landschaftsstruktur durch Geländeeinschnitte und Wälle sowie durch den Verlust wertvoller landschaftstypischer Strukturen (Gräben mit Begleitvegetation, Gehölze und Bäume).

e) Im Bereich der Durchfahrung der offenen Feldflur südöstlich des Stüblehofs wird eine Senke mit oberflächennahem Grundwasserkörper überbaut. Die ursprünglich hier festgestellte erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumfunktionen der offenen Feldflur für eine wertgebende Brutvogelart (Feldlerche) durch Habitatverlust und durch Verlärmung tritt nicht mehr ein, nachdem eine Prüfung im April und Mai 2012 keine Bestätigung eines Feldlerchen-Reviers erbrachte. Ebenso wird ein Graben mit Uferbewuchs (gesetzlich geschütztes Biotop) überbaut und verdolt (mit Beeinträchtigung des Grasfrosches). Auch hier kommt es insbesondere durch die visuelle Zerschneidung des Freiraums und die Veränderung der Landschaftsstruktur durch Geländeeinschnitte, Dammlage und Wälle zu erheblichen Störungen des Landschaftsbildes.

f) Im Bereich der Minkhofer Halde wird die Senke südlich der Halde überbaut und in die Talflanke südlich des Lipbachs eingeschnitten und damit oberflächennahes Grundwasservorkommen tangiert. Zudem wird ein Fließgewässer mit mittlerer bis hoher ökologischer Funktion verdolt. Ebenso werden dort Lebensraumfunktionen für wertgebende Arten durch Habitatverlust bei Brutvögeln und durch Verlärmung von bisher ruhigeren Bereichen (Dorngrasmücke, Teichrohrsänger, Rohrammer) erheblich beeinträchtigt. Ferner kommt es zu einem Lebensraumverlust für den Grasfrosch durch die Überbauung von Gräben mit Ufer-

bewuchs (gesetzlich geschütztes Biotop). Darüber hinaus wird dort Grünland mit artenreicher Heuschreckenlebensgemeinschaft in Anspruch genommen. Zum Landschaftsbild gilt hier im Wesentlichen dasselbe wie oben unter Buchstabe d.

g) Im Bereich der Querung des Lipbachs durch die OUM wird die Aue des Lipbachs mit oberflächennahem Grundwasservorkommen überbaut. Im Zuge der Querung erfolgt ein baulicher Eingriff in den Lipbach einschließlich einer Verlegung des Lipbachs im Querungsbereich mit erheblichen Beeinträchtigungen der Gewässerfunktionen und einer Minderung des Retentionsvermögens. Durch den baulichen Eingriff in den Lipbach werden die dort vorkommenden Bestände der Bachmuschel erheblich beeinträchtigt; außerdem wird dadurch Ufergehölz und -bewuchs (teilweise gesetzlich geschütztes Biotop) beseitigt, was zu Habitatverlust (zuzüglich Minderung der Habitatfunktion durch Verlärmung) bei Brutvogelarten (Teichrohrsänger, Rohrammer) sowie zu Teilverlust und Störung von Jagd-/Nahrungshabitat bei verschiedenen Fledermausarten führt. Darüber hinaus wird ein potentielles Habitat der Zauneidechse beansprucht. Das Landschaftsbild wird dort erheblich beeinträchtigt durch die Veränderung der Landschaftsstruktur im Bereich der Lipbachaue, die Einschränkung der Sichtbeziehungen und den Eingriff in die dortigen Gewässer mit Verlust des gestalterisch wertvollen Uferbewuchses.

h) Im Bereich des Anschlusses an die L 207 nördlich von Lipbach wird die Aue des Lipbachs mit oberflächennahem Grundwasservorkommen überbaut. Mit der Inanspruchnahme von Ruderalvegetation und Gehölzen im Bereich des Bahndamms wird ein Zauneidechsenhabitat mit Habitatverlust erheblich beeinträchtigt. Zudem werden weitere Biotopstrukturen beansprucht (Fettwiese mittlerer Standorte mit Obstbäumen, Grünland mit Streuobstbestand, Gräben mit Hochstauden). Ferner wird die Habitatfunktion dort durch Verlärmung bei Brutvögeln (Teichrohrsänger) gemindert. Hinsichtlich des Landschaftsbilds ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen durch die Einschränkung von Sichtbeziehungen wegen der Veränderung der Landschaftsstruktur im Bereich der Lipbachaue und der Verwallung gegenüber Lipbach sowie durch den Verlust wertvoller, landschaftstypischer Strukturen (Gehölze, Obstbäume, Bewuchs am Bahndamm).

i) Im Bereich der Verlegung des Segelfluggeländes zwischen Lipbach und Quellgraben bringt eine Bodenumlagerung im Bereich der Gräben Beeinträchtigungen bezüglich Böden mit besonderer Bedeutung als Standort für die natürliche Vegetation mit sich. Zudem werden Gewässerfunktionen durch die Überbauung des Hauptgrabens und die Verdolung von Seitengräben beeinträchtigt. Im Zuge der Beseitigung von Uferbewuchs am Hauptgraben und an den Seitengräben kommt es insbesondere zu Beeinträchtigungen eines gesetzlich geschützten Biotops und von Seggenbeständen (einschließlich von Beständen der Filzsegge). Beim Landschaftsbild ergibt sich ein Verlust wertvoller landschaftstypischer Strukturen (Gräben mit Begleitvegetation).

Für Einzelheiten hinsichtlich der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die OUM wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan auf den Seiten 74 bis 85 Bezug genommen.

Kompensationskonzept und Maßnahmen

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

Der Vorhabenträger hat solche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft in einem Maßnahmenkonzept vorgesehen. Das Maßnahmenkonzept ist an verschiedenen allgemeinen, übergeordneten Zielsetzungen orientiert (Seite 90 und 161 des LBP). Dabei geht es insbesondere um

- die Wiederherstellung allgemeiner Funktionen im Naturhaushalt und des Landschaftsbildes durch eine standortgemäße Begrünung und landschaftsgerechte Gestaltung der Straßennebenflächen,
- den Rückbau nicht mehr benötigter Straßenabschnitte und Wirtschaftswegen insbesondere zur teilweisen Kompensation der Neuversiegelung,
- die Entwicklung und Optimierung naturraumtypischer Lebensräume im Bereich der Minkhofer Halde und im Umfeld der Naturschutzgebiete Markdorfer Eisweiher und Hepbacher-Leimbacher Ried unter Einbindung dieser Maßnahmen in örtliche naturschutzfachliche Konzepte,
- die räumliche Konzentration der Maßnahmen, um insbesondere deren naturschutzfachliche Wirksamkeit zu verbessern,
- die Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange bei der Flächenauswahl und
- die dem Landschaftscharakter angepasste, abwechslungsreiche Begrünung und Bepflanzung zur landschaftlichen Einbindung der Straße der OUM.

Gegen diese Zielsetzungen des Maßnahmenkonzepts ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts einzuwenden.

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die nachfolgenden Schwerpunkte; zu Einzelheiten wird auf die Ausführungen auf den Seiten 162f. im Landschaftspflegerischen Begleitplan Bezug genommen:

- die naturschutzfachliche Optimierung von Espengraben/Lipbach und der Minkhofer Halde (LBP-Maßnahmen Nr. 6 und 13,
- die Anlage und Optimierung von Pufferflächen für das Naturschutzgebiet Markdorfer Eisweiher sowie die Förderung der Vernetzungsbeziehungen zum Waldgebiet Gehau und zum Brunachtal (LBP-Maßnahmen Nr. 11.1 und 11.2),
- die naturschutzfachliche Optimierung von Flächen im Umfeld des Naturschutzgebiets Hepbacher-Leimbacher Ried (LBP-Maßnahmen Nr. 12, 12.1 und S2),
- die Sicherung vorhandener Populationen der Bachmuschel und die Stabilisierung der Bestandssituation in Lipbach, Brunnisach und Mühlbach durch eine Bisambejagung (LBP-Maßnahme Nr. 14).

Zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes dienen neben der landschaftsgerechten Einbindung und standortgemäßer Eingrünung der Straße der OUM (LBP-Maßnahmen Nr. 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 3.2, 4, 7, 9, 10.2) auch die Maßnahmen im Bereich der Minkhofer Halde sowie im Umfeld der Naturschutzgebiete Markdorfer Eisweiher und Hepbacher-Leimbacher Ried. Damit wird auch Einwendungen, in denen auf die erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes sowie auf die massive Störung des Blicks vom Gehrenberg auf Markdorf durch die OUM abgestellt wird, hinreichend Rechnung getragen. Insbesondere können mit der Einbindung der Trasse der OUM durch ihre Führung in Einschnitten bzw. beidseitige Verwallung mit Bepflanzung die Auswirkungen der OUM auf das Landschaftsbild erheblich minimiert werden.

7.2.4 Verschiedene Aspekte zum LBP-Maßnahmenkonzept

Hinsichtlich der näheren Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem LBP-Maßnahmenkonzept wird auf die Maßnahmenblätter zu den jeweiligen LBP-Maßnahmen auf den Seiten 94 - 129 im Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 1.3, 2.3, 5.1, 8.1 und 8.2 (jeweils ausgenommen Bepflanzung), 10.1 (nur Begrenzung des Baufeldes), 13 und 14 (auch schon vor Baubeginn) handelt es sich um vorgezogene Maßnahmen, bei denen die Durchführung vor Baubeginn vorgesehen ist, um im erforderlichen Maß den zeitlichen Aspekt der Beeinträchtigungen zu beachten; hierzu enthält dieser Beschluss eine entsprechende Nebenbestimmung.

Ein zeitlicher Verzögerungseffekt (time lag) ist bei den LBP-Maßnahmen nicht zu erwarten. Vielmehr kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den Hinweisen in den Maßnahmenblättern gefolgt werden, wonach bei den LBP-Maßnahmen in einem Zeitraum von bis zu 5 Jahren die Kompensationsfunktion im Wesentlichen erreicht wird.

Die hinsichtlich der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 zur Bachmuschel im Maßnahmenblatt angesprochene Verzögerung der Kompensationswirkung ist hier unzutreffend thematisiert, da das temporäre Defizit sich vornehmlich auf die Umsiedlung und damit auf eine Vermeidungs-, nicht aber auf eine Kompensationsmaßnahme bezieht. Die Frage, ob ein Verzögerungseffekt eintritt, stellt sich nur bei der Kompensationswirkung, nicht aber bei der Vermeidung.

derung und Minimierung eines Eingriffs, da die Vermeidung und Minimierung ohne zeitliche Verzögerung wirken müssen.

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

7.2.5 Auswirkungen von Änderungen auf das Kompensationskonzept

a) Im Hinblick auf verschiedene Einwendungen wurde die Führung und Ausgestaltung der Wirtschaftswege überarbeitet.

Durch die Änderung der Wegführung am Knoten Haslacher Hof Bau-km 4+700 bis 4+900, den Lückenschluss südlich der Trasse Bau-km 4+940 bis 5+120, die Änderungen der Wegführung beim Bauwerk BW 3, die Anpassung an der Einmündung am Stüblehof, die Zufahrt zu Flst. Nr. 878 der Gemarkung Kluffern, den Lückenschluss südlich des Stüblehofs vom Weg Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf bis zur Straße Stüblehof-Bürgberg, die zusätzlichen 12 Ausweichbuchten, die bituminöse Befestigung von Wirtschaftswegen anstelle von Schotter beim Wirtschaftsweg nördlich der Trasse der OUM im Bereich des Endes der Start- und Landebahn von Bau-km 7+040 bis Bau-km 7+130 und beim Wirtschaftsweg nördlich der Trasse der OUM durchgängig von Bau-km 4+860 bis Bau-km 5+620 kommt es unter Berücksichtigung entfallender Wegflächen wie etwa durch die Rekultivierung eines Teils des Wegs Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf beim Stüblehof (s. Aufstellung in Anlage 19 mit Stand 20.02.2013) zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden sowie Tiere und Pflanzen.

Diese zusätzlichen Beeinträchtigungen führen laut Übersicht 1 der Anlage 19 zu einem zusätzlichen Kompensationsbedarf von ca. 20.982 Ökopunkten beim Schutzgut Boden und von ca. 13.470 Ökopunkten beim Schutzgut Tiere und Pflanzen. Bei diesem Gesamtkompensationsbedarf in Höhe von ca. 34.452 Ökopunkten ist bereits die Verringerung des Kompensationsbedarfs um ca. 27.577 Ökopunkte infolge Wegfalls und Rekultivierung von Wegen abgezogen. Der verbleibende zusätzliche Kompensationsbedarf von ca. 34.452 Ökopunkten kann schon als durch den Überschuss gemäß der Bilanzierung in Anlage 22 in Höhe von ca. 296.000 Ökopunkten mit abgedeckt angesehen werden. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch deshalb gerechtfertigt, weil die zusätzliche bituminöse Befestigung wie auch die zusätzlichen Ausweichbuchten nicht auf Flächen stattfinden, in die zusätzlich erstmals eingegriffen wird, sondern auf Flächen, die sowieso schon als Wege bzw. - bei den Ausweichbuchten - als Straßennebenfläche (Verkehrsbegleitgrün) vorgesehen gewesen sind. Erst recht ist dieser zusätzliche Kompensationsbedarf dadurch abgedeckt, dass zudem die LBP-Maßnahme Nr. 12.1 der Kompensation zusätzlicher Beeinträchtigungen dient, die aus den Änderungen am Wirtschaftswegenetz resultieren.

Zudem wird auf einen im Laufe des Planfeststellungsverfahrens später ergänzten Gewässerrandstreifen am Graben bei Bau-km 6+675 zwischen den Flst. Nr. 894 und 895 verzich-

tet (s. Anlage 20). Zur Kompensation dieser zusätzlichen Beeinträchtigungen bzw. des Wegfalls eines geplanten Gewässerrandstreifens wird die LBP-Maßnahme Nr. 12.1 mit Grünlandextensivierung und Anlage von Gewässerrandstreifen mit extensiver Bewirtschaftung zusätzlich vorgesehen (s. Anlage 30). Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als Ersatz für eine Kompensation ausreichend, da damit dort auch Bodenfunktionen verbessert werden.

b) Im April und Mai 2012 wurde eine Prüfung durchgeführt, ob im Trassenkorridor der OUM noch Feldlerchen-Reviere vorhanden sind. Diese Prüfung ergab, dass dort aktuell kein Feldlerchen-Revier mehr bestätigt werden konnte. Auf Grund dieses Ergebnisses können die drei allein auf die Feldlerche bezogenen LBP-Maßnahmen Nr. 2.4, 6.4 und 11.5, mit denen Ackerrandstreifen zugunsten der Feldlerche eingerichtet werden sollten, entfallen.

Mit dem Wegfall der LBP-Maßnahmen Nr. 2.4, 6.4 und 11.5 haben sich auch die hierauf bezogenen Stellungnahmen (z. B. der unteren Naturschutzbehörde) und Einwendungen erledigt.

c) Im Hinblick auf eine Einwendung wurde die LBP-Maßnahme Nr. 12.1 auf Flst. Nr. 558 der Gemarkung Kluffern lagemäßig an die Lage vorhandener Gräben angepasst.

7.2.6 Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen der Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Im Rahmen des Vorhabens werden 0,15 ha entsiegelbarer Flächen entsiegelt. Für eine weitergehende Entsiegelung von Flächen bietet das Vorhaben der OUM keine Anhaltspunkte.

Hervorzuheben ist, dass mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen keine Böden mit hoher Bedeutung als Standort für Kulturpflanzen beansprucht werden (s. Karte 1.2 in Anhang A zu Planunterlage 12.1). Insoweit ist sichergestellt, dass keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden herangezogen werden.

Einer Reduktion der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen dient auch der Umstand, dass die vorgesehenen LBP-Maßnahmen zwar

vorrangig die Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Oberflächenwasser sowie Tiere und Pflanzen kompensieren, damit jedoch zugleich wegen der Mehrfachfunktionalität der LBP-Maßnahmen auch die Kompensation bei den anderen Schutzgütern bewirkt wird, so dass es zu keiner weiteren Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen kommt.

Von Vorteil für die Agrarstruktur ist es, dass die Kompensationsmaßnahmen räumlich konzentriert an mehreren Schwerpunkten angesiedelt sind, es mithin zu keinen übermäßigen Zerschneidungen oder Zersplitterungen kommt. Dem dient es auch, dass einige der Maßnahmen entlang der Trasse der OUM sowie entlang von Gewässern platziert sind. Darüber hinaus dienen die LBP-Maßnahmen Nr. 11, 12 und S2 als Puffer- und Ergänzungsflächen für die Naturschutzgebiete Markdorfer Eisweiher und Hepbacher-Leimbacher Ried, so dass die für diese Maßnahmen vorgesehenen Flächen naturschutzfachlich besonders zur Kompensation geeignet sind.

Mit den LBP-Maßnahmen Nr. 11.1 bis 11.4 sollen die Vernetzungsbeziehungen zum Waldgebiet Gehau im Süden und zum Brunachtal im Westen gefördert werden, die LBP-Maßnahme Nr. 14 mit der vorgesehenen Bisambejagung stellt eine flächenschonende Bewirtschaftungsmaßnahme dar; damit wird den Anforderungen aus § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG Rechnung getragen.

Auf Flächen, auf denen nach LBP-Maßnahmen eine extensive Nutzung vorgesehen ist, kann in reduzierter Form weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung erfolgen.

Mit der LBP-Maßnahme Nr. 3.2 ist ein Bodenauftrag vorgesehen. Auf diesen nur für den Bodenauftrag vorübergehend beanspruchten Flächen soll u. a. mit einer landschaftsangepassten Modellierung auch eine lokalklimatisch ungünstige und stauwassergefährdete Senkenlage vermieden werden, so dass nach einer Rekultivierung diese Flächen wieder für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen.

Durch den Wegfall der Notwendigkeit, Ackerrandstreifen im Rahmen der LBP-Maßnahmen Nr. 2.4, 6.4 und 11.5 anzulegen, da die Feldlerchenpopulation im von der OUM betroffenen Bereich erloschen ist, kann insoweit auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen verzichtet werden. Damit entfällt auch die aus Sicht der Landwirtschaft für die Bewirtschaftung erheblich störende Anlage des Ackerrandstreifens nach LBP-Maßnahme Nr. 6.4. Damit wird die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen um ca. 0,42 ha reduziert.

Insgesamt wird bei den Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Erfordernis der Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG ausreichend Rechnung getragen, ohne den erforderlichen Eingriffsausgleich zu gefährden. Dabei ist auch zu beachten, dass die LBP-Maßnahmen ein entsprechendes Aufwertungspotential aufweisen müssen, damit eine hinreichende Kompensationswirkung erzielt werden kann. Auch wenn bei der Erarbeitung der LBP-Maßnahmen darauf geachtet wurde, die LBP-Maßnahmen eher auf Flächen vorzusehen, die landwirtschaftlich weniger leistungsfähig sind, kann dennoch nicht vollständig auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke oder Grundstücksteile für LBP-Maßnahmen verzichtet werden, um den vorhabenbedingten Kom-

pensionsbedarf bewältigen zu können. Darüber hinaus hat man sich bei dem LBP-Maßnahmenkonzept um die Setzung von Schwerpunkten durch Bündelung der Maßnahmen bemüht, was tendenziell ebenfalls den Interessen der Landwirtschaft entgegenkommt.

In einer Einwendung wird vorgetragen, dass die Inanspruchnahme von ca. 20 ha Fläche für Kompensationsmaßnahmen für die OUM und zusätzlich ca. 30 ha Fläche für Kompensationsmaßnahmen für die in der Nähe geplante Ortsumfahrung Bermatingen eine zu große und unausgewogene Belastung für die Landwirtschaft bedeute. Hier ist anzumerken, dass die Flächeninanspruchnahme im Zuge der Ortsumfahrung Bermatingen im dortigen Planfeststellungsverfahren zu betrachten ist. Bezüglich der OUM beläuft sich die Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen nicht auf ca. 20 ha, sondern ohne die entfallenden Ackerrandstreifen zuzüglich der zusätzlichen LBP-Maßnahme Nr. 12.1 (mit 0,28 ha) auf lediglich ca. 13,83 ha.

Aus den vorhergehenden Ausführungen wird deutlich, dass bei der Erstellung des LBP-Maßnahmenkonzepts soweit möglich die Belange und Interessen der Landwirtschaft beachtet wurden; insbesondere wurde auf eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme geachtet.

7.2.7 Angemessenheit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Vergleich zum Flächenbedarf für dieses Vorhaben

Nach dem bis zum 1. März 2010 anwendbaren § 21 Abs. 2 Satz 4 NatSchG sollten die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen so gestaltet werden, dass die für den Eingriff in Anspruch genommene Fläche möglichst nicht überschritten wird. Auch wenn nach Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes am 1. März 2010 diese landesgesetzliche Regelung nicht mehr unmittelbar anzuwenden ist, wird vorsorglich unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit geprüft, ob die für Kompensationsmaßnahmen benötigte Fläche die für den Eingriff in Anspruch genommene Fläche überschreitet. Ein Vergleich der Flächeninanspruchnahme zeigt, dass der Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen bei diesem Vorhaben insoweit angemessen ist.

Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergibt sich nach der Übersicht 7.5 auf Seite 157 in Planunterlage 12.1 ein Flächenbedarf von ca. 13,97 ha. In dieser Übersicht sind zutreffend nicht die Kompensationsmaßnahmen enthalten, die insbesondere zur landschaftlichen Einbindung der Trasse der OUM dienen, da davon keine landwirtschaftlich genutzten Flächen gesondert beansprucht werden. Da infolge des Erlöschens der Feldlerchenpopulation im von der OUM betroffenen Bereich die LBP-Maßnahmen Nr. 2.4, 6.4 und 11.5 entfallen können, reduziert sich die Flächeninanspruchnahme um ca. 0,42 ha, gleichzeitig kommt eine Fläche von 0,28 ha für die LBP-Maßnahme Nr. 12.1 hinzu, so dass noch ein Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen von ca. 13,83 ha verbleibt. Diesem Flächenbedarf

für Kompensationsmaßnahmen steht folgender Flächenbedarf für die Trasse des Vorhabens der OUM gegenüber: Nach Abzug von ca. 0,81 ha mitbenutzter vorhandener Verkehrsflächen werden vorhabenbedingt ca. 5,69 ha Fläche neu versiegelt; zusätzlich werden nach Abzug von ca. 0,25 ha mitbenutzter Nebenflächen ca. 11,71 ha Fläche vorhabenbedingt neu als Straßennebenfläche beansprucht. Demzufolge steht einem Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen von ca. 13,83 ha eine für den Eingriff in Anspruch genommene Fläche von ca. 17,40 ha gegenüber. Damit wird die aus Gründen der Verhältnismäßigkeit vorsorglich geprüfte Maßgabe nach dem vorherigen § 21 Abs. 2 Satz 4 NatSchG bei diesem Vorhaben eingehalten. Dies gilt erst recht, wenn man die für Wirtschaftswege beanspruchte Fläche von ca. 0,97 ha (einschließlich der Planänderungen bei Wirtschaftswegen) der Eingriffsfläche noch hinzurechnet.

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

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

Zum einen befindet sich die Mehrzahl der Grundstücke, auf denen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, im Eigentum der öffentlichen Hand. Zum anderen werden die meisten der Grundstücke in Privateigentum für Kompensationsmaßnahmen vielfach nur mit kleineren Flächenanteilen und überdies nur randlich in Anspruch genommen. Da diese Flächeninanspruchnahmen in Verbindung mit den Kompensationsmaßnahmen, die auf im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Flächen geplant sind, erfolgen, ist die mehr ergänzende Inanspruchnahme von Flächen in Privateigentum erforderlich, um die mit den einzelnen Kompensationsmaßnahmen verfolgten naturschutzfachlichen Zielsetzungen, insbesondere im Sinne einer Vernetzung mit vorhandenen Schutzgebieten und im Sinne einer örtlichen und damit gerade auch flächensparenden Konzentration der LBP-Maßnahmen, erreichen zu können. Der letztgenannte Aspekt gilt auch für die vollständige Inanspruchnahme des privaten Flst. Nr. 2007 der Gemarkung Riedheim mit der LBP-Maßnahme Nr. 12, da es hierbei in Verbindung mit der LBP-Maßnahme S2 um die Nutzungsextensivierung von intensiv genutzten zusammenhängenden Flächen im Umfeld des Naturschutzgebietes Hepbacher-Leimbacher Ried geht. Die vormals privaten Flst. Nr. 2366 und 2375 der Gemarkung Markdorf, die vollständig für LBP-Maßnahmen benötigt werden, wurden inzwischen vom Vorhabenträger erworben.

7.2.9 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern.

Da alle Grundstücke bzw. Grundstücksteile, auf denen nach dem LBP Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen geplant sind, sich im Eigentum des Vorhabenträgers befinden oder deren Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen ist, bedarf es keiner anderweitigen rechtlichen Sicherung mehr, da über die Eigentümerstellung der Vorhabenträger in vollem Umfang dauerhaft auf diese Grundstücke bzw. Grundstücksteile zugreifen kann. Hinsichtlich der LBP-Maßnahme Nr. 3.2 bedarf es keiner rechtlichen Sicherung, da mit der Durchführung des Bodenauftrags diese Maßnahme umgesetzt und damit keiner weiteren rechtlichen Sicherung mehr zugänglich ist. Dasselbe gilt bezüglich der LBP-Maßnahme Nr. 5.2, soweit die entsiegelten bzw. rekultivierten Flächen anschließend landwirtschaftlich genutzt werden.

Hinsichtlich der Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen sieht § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor, dass der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen ist. Nach der Gesetzesbegründung auf Seite 58 der Bundestags-Drucksache 16/12274 ist mit Unterhaltung die Durchführung von Herstellungs- und Entwicklungspflege gemeint, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie selbst Gegenstand der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme ist. Demzufolge gibt es sowohl zeitlich begrenzt als auch permanent zu unterhaltende Kompensationsmaßnahmen, wobei als Unterhaltungszeitraum im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes der Zeitraum festzusetzen ist, der für die Erreichung des jeweiligen Kompensationsziels erforderlich und angemessen ist (s. hierzu Hender/Brockhoff, NVwZ 2010, 733, 736).

Für die einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem LBP ist aus naturschutzfachlicher Sicht (s. hierzu die Angaben bei den Maßnahmenblättern), der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, der erforderliche Unterhaltungszeitraum wie folgt festzusetzen:

Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 1.1, 1.2, 2.1, 3.1, 4, 5.4, 6.1, 6.2, 6.3, 7, 8.1 bezüglich des Gewässerrandstreifens, 9, 9.1, 10.1, 10.2, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 12, 12.1 und S2 ist eine permanente Unterhaltung erforderlich, da nur so deren Funktionsfähigkeit dauerhaft sichergestellt werden kann. Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 3.2, 5.2 und 8.2 ist kein Unterhaltungszeitraum festzusetzen, da diese Maßnahmen nach ihrer Realisierung keiner weiteren Unterhaltung oder Pflege mehr bedürfen.

Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 5.5 und 15 wird vorsorglich ebenfalls eine permanente Unterhaltung festgesetzt, um die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Durchlasses und der Leitzäune sowie der Wildwarnreflektoren sicherzustellen. Bei den LBP-Maßnahmen Nr. 13 und 14 wird vorsorglich ebenfalls eine permanente Unterhaltung festgesetzt, um die dauerhafte Wirksamkeit dieser artenschutzrechtlich veranlassten funktionserhaltenden Maßnahmen sicherzustellen.

Zur Sicherstellung dieser naturschutzfachlich bei den einzelnen LBP-Maßnahmen erforderlichen Unterhaltungszeiträume ist in diesem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende

Nebenbestimmung mit aufgenommen. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, ist zudem bestimmt worden, dass dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen beginnt. Damit wird der Zeitpunkt definiert, von dem ab der jeweils festgelegte Unterhaltungszeitraum beginnt.

7.2.10 Vorbringen der Naturschutzverwaltung und anderer Träger öffentlicher Belange

a) Von den für Fragen des Naturschutzes zuständigen Referaten 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen wurden hinsichtlich der dem Eingriffsausgleich dienenden LBP-Maßnahmen einschließlich der geänderten bzw. ergänzten LBP-Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.

b) Von der unteren Landwirtschaftsbehörde im Landratsamt Bodenseekreis wird zur Schonung wertvoller landwirtschaftlicher Flächen angeregt, die LBP-Maßnahme Nr. 11.1 zu überdenken, da diese als Puffer- und Ergänzungsfläche für das Naturschutzgebiet Markdorfer Eisweiher dienen soll, obwohl diese Fläche nicht direkt an das NSG angrenzt.

Die LBP-Maßnahme Nr. 11.1 sieht die Umwandlung von bisherigem Intensivgrünland zu einer extensiv bewirtschafteten, artenreichen Wiese des mittleren bis feuchten/nassen Spektrums vor mit zusätzlicher Anlage von Kleingewässern und Vernässungsbereichen sowie die Regulierung des Wasserstandes in den vorhandenen Gräben zur Wiederherstellung natürlicher Feuchteverhältnisse. Zielarten sind neben dem Weißstorch Teichrohrsänger und Rohrammer sowie entlang der Gräben eventuell auch die Helm-Azurjungfer. Damit kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein den Eingriffen durch das Vorhaben schutzgutbezogen entsprechender Ausgleich bewirkt werden. Zudem ist zu beachten, dass diese Maßnahme auch ohne direktes Angrenzen im Umfeld des Naturschutzgebiets liegt und so zusätzlich als Puffer- und Ergänzungsfläche dienen kann, zumal die Maßnahme in unmittelbarer Nähe zum an das Naturschutzgebiet angrenzenden Landschaftsschutzgebiet Markdorfer Eisweiher liegt. Ferner dient diese Maßnahme dem Abbau störender Einflüsse aus der Umgebung der beiden Schutzgebiete und der Förderung von Vernetzungsbeziehungen in westlicher Richtung zum Niedermoorgebiet Brunach. Vor diesem Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde die LBP-Maßnahme Nr. 11.1 für einen gewichtigen Bestandteil des Kompensationskonzepts, auf den nicht verzichtet werden kann, ohne den Kompensationserfolg zu gefährden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen für Kompensationsmaßnahmen häufig gut geeignet sind, da sie wie hier bei der Fläche für die LBP-Maßnahme Nr. 11.1 naturschutzfachlich ein entsprechend hohes Aufwertungspotential aufweisen.

c) Zu den von der Stadt Friedrichshafen in deren Stellungnahme angesprochenen Aspekten ist Folgendes anzumerken:

Soweit darin auf Orchideenarten im Bereich der Minkhofer Halde hingewiesen wird, ist anzumerken, dass die Minkhofer Halde nicht unmittelbar von der OUM beansprucht wird, so dass die Standorte dieser Orchideen von diesem Vorhaben nicht berührt werden.

Zu den für die Minkhofer Halde relevanten LBP-Maßnahmen Nr. 5.1 - 5.4 sowie 6.1 - 6.3 wird es für nötig gehalten, diese Maßnahmen vollständig und zeitnah umzusetzen und durch ein mindestens 10jähriges Monitoring zu überprüfen und hinsichtlich Zielerreichung nachzubessern. Da die LBP-Maßnahmen mit diesem Beschluss verpflichtend festgelegt werden, ist von deren vollständiger Umsetzung durch den Vorhabenträger auszugehen. Die zeitnahe Umsetzung der genannten LBP-Maßnahmen folgt daraus, dass in den zugehörigen Maßnahmenblättern die Durchführung dieser Maßnahmen zeitgleich mit dem Bau der Straße (bei Maßnahme Nr. 5.1 schon vor Baubeginn) bestimmt ist. Vorbehaltlich der artenschutzrechtlich veranlassten Monitoring-Maßgaben sind in einer Nebenbestimmung allgemeine Maßgaben betreffend die Abstimmung der landschaftspflegerischen Baudurchführung, den Einsatz einer Fachbauleitung sowie eine Funktions-(Effizienz-)Kontrolle der LBP-Maßnahmen festgelegt. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend, um eine erfolgreiche Durchführung der festgesetzten LBP-Maßnahmen sicherzustellen.

In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass sich durch offene Bodenrisse Neophyten (wie z. B. Große Goldrute und Indisches Springkraut) schnell ausbreiten können. Um dem entgegen zu wirken, wird in einer Nebenbestimmung festgesetzt, dass während der Bauphase die brachliegenden Arbeitsstreifen und Baubetriebsflächen regelmäßig gemäht werden, um das Aufkommen von Neophyten zu unterbinden. Darüber hinaus wird mit einer weiteren Nebenbestimmung angeordnet, dass die bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommenen Arbeitsstreifen und Baubetriebsflächen zu rekultivieren sind, was u. a. auch einer Ausbreitung von Neophyten entgegen wirkt. Im Übrigen werden die neuen begrünten Straßenebenenflächen zur Unterhaltung regelmäßig gemäht, zumal in Bereichen, in denen hier LBP-Maßnahmen geplant sind, auch nach den Maßnahmenblättern eine Unterhaltungspflege des Verkehrsgrüns vorgesehen ist.

Soweit in der Stellungnahme der Grabendurchlass mit 60 m langem Stahlfertigteildurchlass MB1 bei ca. Bau-km 6+675 im Bereich der Minkhofer Halde angesprochen wird, wird auf die Ausführungen in Abschnitt 7.2.11.5 und 7.4.2 verwiesen.

Von dem in dieser Stellungnahme empfohlenen 10 m breiten Gewässerrandstreifen am Graben südlich der OUM bei ca. Bau-km 6+675 an der Grenze zwischen den Flurstücken Nr. 894 und 895 der Gemarkung Kluffern wird abgesehen, da ein solcher Streifen einerseits naturschutzfachlich zwar sinnvoll, aber nicht zwingend ist, andererseits jedoch ein erhebliches Bewirtschaftungerschwernis für den diese beiden Flurstücke bewirtschaftenden Landwirt darstellen würde. Im Übrigen wird hier auf Abschnitt 9.4.3 Bezug genommen.

7.2.11 Vorbringen der Naturschutzverbände und von Einwendern

1. Keine Grünbrücken

In Einwendungen wird bemängelt, dass keine Grünbrücken für die Querung von Tieren über die OUM vorgesehen sind.

Im Hinblick auf die Minimierung von Barrierewirkungen der OUM für bodengebundene Tiere und zur Sicherung einer Mindestvernetzung werden mit den LBP-Maßnahmen Nr. 5.3, 8.1 und 8.2 Querungsmöglichkeiten durch die Aufweitung von Bauwerken bzw. Durchlässen geschaffen, wobei im Bereich der Minkhofer Halde ein weiterer Kleintierdurchlass nach LBP-Maßnahme Nr. 5.5 eingeplant wird. Darüber hinaus lässt sich die Notwendigkeit weiterer oder aufwendigerer Querungshilfen wie z. B. Grünbrücken mit dem im Bereich der OUM vorhandenen Tierbestand im Hinblick auf die Struktur und die funktionalen Bezüge der von der OUM durchschnittenen Landschaftsbereiche fachlich nicht begründen. Insoweit wird zur Begründung, weshalb kein Erfordernis für Grünbrücken entlang der OUM gesehen wird, auch auf die Ausführungen unten in Abschnitt 8.14 Bezug genommen. Insoweit wird auch die von einem Verband geforderte Grünbrücke über die OUM im Bereich der Minkhofer Halde abgelehnt.

2. Keine flächenbezogene Bilanz

Es wird bemängelt, dass keine flächenbezogene Eingriff-Ausgleich-Bilanz unter Einbeziehung der naturschutzfachlichen Wertigkeit vorliegt.

Nach der üblichen Methodik zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung erfolgt die Ermittlung von Eingriffen und dem erforderlichen Kompensationsbedarf nicht schematisiert oder rechnerisch nach fest vorgegebenen Verhältnissen von beeinträchtigten Flächen zu Kompensationsflächen.

3. Keine Kompensation der Versiegelung

Es wird bemängelt, dass mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen die Flächenversiegelung von 19 ha nicht kompensiert werden könne, da dies nur durch Entsiegelung versiegelter Flächen möglich sei. Ein Ausgleich wäre nur gegeben, wenn in dem Maße, wie durch das Vorhaben der OUM Flächen versiegelt werden, Flächen entsiegelt würden.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass durch das Vorhaben der OUM nicht 19 ha, wie in den Einwendungen angegeben, neu versiegelt werden. Nach Abzug von ca. 0,81 ha mitbenutzter vorhandener Verkehrsflächen werden vorhabenbedingt ca. 5,69 ha Fläche neu versiegelt; zusätzlich werden nach Abzug von ca. 0,25 ha mitbenutzter Nebenflächen ca. 11,71 ha Fläche vorhabenbedingt neu als Straßennebenfläche (Böschungen, Entwässerungsmulden, Wälle, Flächen in den Anschlussohren) beansprucht; die Straßennebenflächen werden nicht versiegelt, sondern mit Boden angedeckt und begrünt. Die für den Baubetrieb vorübergehend bauzeitlich beanspruchten Flächen mit ca. 4,5 ha werden nach Fertigstellung

der OUM rekultiviert und können grundsätzlich wieder der bisherigen Nutzung zugeführt werden. Eine Entsiegelung bereits versiegelter Flächen ist im Rahmen des Vorhabens der OUM nur auf ca. 0,15 ha möglich, da insbesondere keine andere Straße im Rahmen des Vorhabens der OUM entfallen oder rückgebaut werden kann. Infolgedessen muss die Kompensation für den Verlust an Bodenfunktionen durch die zusätzliche Versiegelung im Rahmen des LBP-Maßnahmenkonzepts durch andere Maßnahmen erreicht werden. Hierzu wird auf die Ausführungen in Abschnitt 8.5 Bezug genommen. Im Übrigen verlangt eine Kompensation im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht, dass für neu versiegelte Flächen im Verhältnis 1 : 1 Flächen zu entsiegeln sind, sondern es geht um eine Kompensation in Bezug auf beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushalts. Dies kann bei Versiegelungen auch auf andere Weise als durch Entsiegelung an anderer Stelle erfolgen.

4. Hinsichtlich der LBP-Maßnahme Nr. 2.2 wird bemängelt, dass der vorgesehene Amphibienschutzzaun die Zerschneidungswirkung der OUM verstärke. Vielmehr wird dort eine auch für andere Tierarten vorteilhafte Grünbrücke gefordert. Dass für eine Grünbrücke fachlich kein Erfordernis gegeben ist, wird oben unter Nummer 1 dargelegt. Zwar ist es zutreffend, dass durch die OUM Teillebensräume der Grasfroschpopulation in diesem Bereich durchschnitten werden, weshalb dort zum Schutz der Grasfrösche gerade Schutzzäune an der OUM errichtet werden sollen. Jedoch sind die Zerschneidungseffekte nicht so erheblich, dass zur Aufrechterhaltung der Wanderstrecken eine Querungsmöglichkeit erforderlich ist.

5. Hinsichtlich der LBP-Maßnahme Nr. 5.3 wird bezweifelt, ob mit dem Einbau eines Grabendurchlasses die für die Minkhofer Halde bedeutenden Wasserverhältnisse (Zufluss, Grundwasserstrom) gesichert werden können. Zudem sei ein einziger Grabendurchlass für den dort vorkommenden Grasfrosch unzureichend. Ferner sei wegen der erheblichen Durchlasslänge zweifelhaft, ob der Durchlass überhaupt funktioniere. Daher wird eine Grünbrücke im Bereich der Minkhofer Halde gefordert.

Da die Gradienten der OUM im Bereich der Minkhofer Halde gerade mit der Zielsetzung, den Grundwasserzufluss von Süden her zur Minkhofer Halde sicherzustellen, über Gelände geführt wird und da zugleich für den vorhandenen Graben ein Grabendurchlass erstellt wird, ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Zuflusses oder des Grundwasserzustroms zur Minkhofer Halde im notwendigen Maß vermieden oder minimiert werden können. Um den Bedenken, dass ein einziger Grabendurchlass als Querungsmöglichkeit insbesondere für den Laubfrosch nicht ausreicht, Rechnung zu tragen, wurde mit einer Planänderung im Bereich der Minkhofer Halde neben dem in der bisherigen Planung bei Bau-km 6+675 vorgesehenen Durchlass mit der LBP-Maßnahme Nr. 5.5 ein zusätzlicher Kleintierdurchlass (insbesondere für Amphibien) bei Bau-km 6+620 verbunden mit ergänzenden, parallel zur OUM verlaufenden Leiteinrichtungen beidseits der Trasse der OUM von Bau-km 6 +500 bis 6+760 vorgesehen. Hiergegen wandten sich Verbände unter Hinweis auf das Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen - Ausgabe 2000 - (MAmS 2000), wonach bei parallel zur Straße geführten Leitein-

richtungen insbesondere im Hauptbereich des Wanderzuges der maximale Abstand zwischen Durchlässen maximal 30 m zu betragen habe, so dass weitere Kleintierdurchlässe notwendig seien. Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Folgendes anzumerken: Nach Nummer 5.2.2 in MAmS 2000 soll der Abstand der Durchlässe bei parallel zur Straße geführten Leiteinrichtungen, insbesondere im Hauptbereich des Wanderkorridors, ca. 30 m betragen; dabei wird auch auf Bild 12 in MAmS 2000 verwiesen. Danach bezieht sich der 30 m-Abstand auf den Hauptbereich eines Wanderkorridors. Von einem Wanderkorridor kann jedoch im Zusammenhang mit der Minkhofer Halde, an der die OUM im Bereich der beiden Durchlässe vorbeiführt, nicht gesprochen werden; dies gilt auch für die Beziehung von der Minkhofer Halde Richtung Süden zum Waldgebiet Oberholz/Baindter Wald. Wie sich aus Planunterlage 12.1 Seite 48 ergibt, weist die Minkhofer Halde als Bestandteil des Teilgebiets O-1 nur eine artenarme Amphibienfauna auf; Entsprechendes gilt auch für das südlich angrenzende Teilgebiet C. Vor diesem Hintergrund teilt die Planfeststellungsbehörde die fachgutachterliche Beurteilung in der Stellungnahme vom 26.09.2013, dass allenfalls schwache Austausch- und Vernetzungsbeziehungen zwischen der Minkhofer Halde und den unmittelbar südlich angrenzenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen bestehen und auch künftig wegen der Nutzungsstruktur und der hohen Nutzungsintensität keine Intensivierung der Vernetzungsbeziehungen hin zur Minkhofer Halde zu erwarten ist. Da diese Situation einer geringen Vernetzung hin zur Minkhofer Halde schon jetzt auch mit dem besseren Amphibienbestand im Teilgebiet A im Oberholz/Baindter Wald besteht, ist auch nicht zu erwarten, dass sich hinsichtlich der Vernetzung hin zur Minkhofer Halde künftig Wesentliches ändern wird. Dann aber kann nicht vom Bestehen eines Wanderkorridors zwischen der Minkhofer Halde und dem Bereich Oberholz/Baindter Wald ausgegangen werden, mit der Folge, dass ein Abstand von ca. 40 m zwischen den Durchlässen als ausreichend angesehen werden kann, so dass der Durchlass nach LBP-Maßnahme Nr. 5.5 bei Bau-km 6+635 angelegt werden sollte. Geht man mit MAmS 2000 Seite 17 noch von einer 50 m über den Durchlass hinausgehenden Leiteinrichtung aus, kommt man mit den beiden Durchlässen bei Bau-km 6+675 (nach LBP-Maßnahme Nr. 5.3) und 6+635 (nach LBP-Maßnahme Nr. 5.5) zu einer Länge der Leiteinrichtungen beidseits von Bau-km 6+585 bis 6+725. Diese Länge der Leiteinrichtungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, da damit die Breite der Minkhofer Halde, an der die Trasse der OUM vorbeiführt und auf die die Amphibien konzentriert zuwandern bzw. von dort wegwandern, hinreichend abgedeckt wird. Diese Änderungen der Ausgestaltung der LBP-Maßnahme Nr. 5.5 hinsichtlich der Lage des Durchlasses und der Lage der beidseitigen Leiteinrichtungen sind in einer Nebenbestimmung festgelegt. Damit wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Aspekt der Sicherung einer Mindestvernetzung für bodengebundene Tierarten hinreichend genügt, zumal nach den fachlichen Erhebungen im Bereich der Minkhofer Halde gerade keine stärkeren Amphibienwanderungen die OUM queren; insbesondere wird damit auch den Erfordernissen hinsichtlich des Laubfroschs - nicht zuletzt im Hinblick auf die im Bereich der Minkhofer Halde vorgesehene Anlage von Kleingewässern - genügt, zumal die Bereiche Eisweiher und Hepbacher-Leimbacher Ried für den Laubfrosch bedeutender sind als eine Nord-Süd-Verbindung. Da sich nach den Angaben des Fachgutachters die Dimensionierung der Durchlässe an einschlägigen fachlichen Vorgaben (z. B. dem MAmS 2000) orientiert,

besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, an der Funktionalität dieser Durchlässe zu zweifeln. Dass für eine Grünbrücke fachlich auch hier kein Erfordernis besteht, wird oben unter Nummer 1 dargelegt. Dieses Ergebnis wurde vom Fachgutachter nach nochmaliger Überprüfung der faunistischen Daten bestätigt.

6. Zu den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 - 6.3 und 13 ist Folgendes anzumerken:

a) Soweit bemängelt wird, dass die LBP-Maßnahmen Nr. 6.2 und 13, die die Anlage von Gewässerrandstreifen entlang des Espengrabens bzw. des Lipbachs vorsehen, nur 12% der Ufer dieses Gewässers erfassen würden und es sich damit nicht um eine umfangreiche Maßnahme handle, ist zu entgegnen, dass die vorgesehenen LBP-Maßnahmen ausschließlich der Kompensation der mit dem Vorhaben der OUM verbundenen Eingriffe in die Natur und Landschaft zu dienen haben, nicht aber geht es darum, dass ein einzelnes Gewässer in vollem Umfang naturschutzfachlich optimal ausgestaltet wird. Die LBP-Maßnahmen sind ausreichend, wenn das Ziel der Eingriffskompensation beim Vorhaben der OUM erreicht wird. Darüber hinausgehende Maßnahmen (wie etwa die Anlage zusätzlicher Gewässerrandstreifen) hat der Vorhabenträger nicht durchzuführen. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der Darstellung eines Einwenders, wonach 200 m beidseits des Lipbachs 84 ha Fläche potentiell von Abschwemmungen betroffen seien, die LBP-Maßnahmen aber nur 5% dieser Flächen erfassen würden und daher die LBP-Maßnahmen nicht umfangreich seien.

b) Soweit darauf hingewiesen wird, dass für den Lipbach die dort vorhandenen Drainagen problematisch seien und diese beseitigt werden müssten, ist festzuhalten, dass es nicht Aufgabe des Vorhabens der OUM ist, einen eventuell am Lipbach infolge der dortigen Drainagen bestehenden Missstand zu beseitigen. Im Zuge der OUM sind nur die damit einhergehenden Eingriffe zu kompensieren, nicht aber sind dadurch allgemeine naturschutzfachliche Sanierungen veranlasst.

c) Ein Einwender trägt vor, dass ein Teil der Fläche von LBP-Maßnahme Nr. 6.1 auf Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf kein Ackerland mehr, sondern extensiviertes Grünland sei. Dort werde seit 12 Jahren nicht mehr gedüngt. Der Boden dort sei sehr fruchtbar, in den letzten zehn Jahren sei nur gemäht worden. Zutreffend ist, dass die Teilfläche von Flst. Nr. 2837, die für die LBP-Maßnahme Nr. 6.1 beansprucht wird, inzwischen nicht mehr als Acker, sondern als Grünland genutzt wird. Mit einer Nachkartierung dieser Fläche 2010 (s. Anlage 23 der Stellungnahme des LRA BSK) wurden die Möglichkeiten zur fachlichen Aufwertung dieser Fläche überprüft. Danach handelt es sich bei dieser Teilfläche um sehr stark verarmtes Intensivgrünland mit einem Aufwuchs, der das typische Bild einer mindestens 3-4mal gemähten Güllewiese zeigt. Dieses intensiv genutzte Grünland ist naturschutzfachlich nur wenig besser als eine Ackerfläche einzustufen, so dass die mit der LBP-Maßnahme Nr. 6.1 verfolgte Zielsetzung einer naturschutzfachlichen Aufwertung mit einer Nutzungsextensivierung weitgehend nach wie vor erreicht wird; statt eines Vorwerts von 4 Ökopunkten/m² bei Ackerflächen ist hier ein Vorwert von 6 Ökopunkten/m² bei Intensivgrünland anzusetzen, so dass hier bei einem Zielwert von 21 Ökopunkten/m² nach wie vor erhebliches Aufwertungspotential besteht (s. Anlage 1 zu Anlage 22). Auch wenn es noch besser wäre, diese

Fläche umzubrechen und neu anzusäen, reicht aus fachgutachterlicher Sicht die vorgesehene Nutzungsexpensivierung aus. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weist diese Teilfläche von Flst. Nr. 2837 erhebliches Aufwertungspotential als Bestandteil der LBP-Maßnahme Nr. 6.1 auf.

d) Zu den in LBP-Maßnahme Nr. 6.1 auf Flst. Nr. 2837 vorgesehenen Kleingewässern wird eingewendet, dass die vorgesehene Lage wegen der Bodenverhältnisse ungünstig sei, es würden sich eher Feuchtbiotope und nicht Kleingewässer entwickeln. Von Einwenderseite werden andere Standorte der Kleingewässer auf der Auffüllfläche der Minkhofer Halde (auf demselben Flurstück) vorgeschlagen. Nach Angaben des Fachgutachters gehen die ursprünglich geplanten Standorte für die Kleingewässer auf eine Empfehlung des Einwenders anlässlich einer Ortsbegehung im Jahr 2008 zurück. Der Vorhabenträger sagt zu, die genaue Lage der Kleingewässer auf der zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehenen Teilfläche von Flst. Nr. 2837 unter Berücksichtigung des Vorschlags des Einwenders in der Ausführungsplanung festzulegen; zudem wird vom Vorhabenträger zugesagt, dass die Kleingewässer keinen Anschluss an ein anderes Gewässer oder einen Graben erhalten und bei Bedarf abgedichtet werden.

e) Soweit im Zusammenhang mit den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 und 6.3 eine Grünbrücke im Bereich der Minkhofer Halde (insbesondere für Rehwild und Feldhase) gefordert wird, ist festzustellen, dass die fachlichen Voraussetzungen für eine solche Grünbrücke nicht gegeben sind. Nach den faunistischen Erhebungen ergeben sich keine Hinweise darauf, dass zwischen der Minkhofer Halde und dem südlich gelegenen Baintder Wald stärkere Austausch- und Vernetzungsbeziehungen bestehen. Auch hier wird durch die OUM kein bedeutsamer Vernetzungskorridor beeinträchtigt, kein Wildwechsel von zumindest regionaler Bedeutung unterbrochen und kommt es zu keinen erheblichen Zerschneidungseffekten.

f) Mit den beiden LBP-Maßnahmen Nr. 6.2 und 13 ist die Anlage von Gewässerrandstreifen vorgesehen. Hinsichtlich LBP-Maßnahme Nr. 6.2 wird bemängelt, dass kein Aufwertungspotential mehr gegeben sei, bei LBP-Maßnahme Nr. 13 sei dies teilweise kritisch zu bewerten; die Böschung am Bach gebe es schon, Richtung Stüblehof gebe es schon einen Gehölzstreifen bzw. es existiere bereits ein nicht mehr aufwertbarer Streifen mit Sukzessionsbewuchs; das Belassen von Totholz stelle keine Aufwertung dar, ebenso wenig Pflege. Es sei nicht ausgeführt, was die Zielsetzung dieser Maßnahmen sei.

Die Zielsetzung ist laut Maßnahmenblätter die weitgehende Unterbindung von Einträgen schädlicher Stoffe und von Nährstoffen in das angrenzende Gewässer Espengraben/Lipbach durch die Optimierung von Gewässerrandzonen sowie die Förderung standortgemäßer Vegetationsbestände; dies soll insbesondere dem dortigen Bachmuschelvorkommen zugute kommen. Der Erhalt von Totholz, Horst- und Höhlenbäumen und die Pflege des Ufergehölzbestandes stellen Hinweise zum Biotopentwicklungs- und Pflegekonzept und keine Maßnahmebeschreibung dar. Bei der angesprochenen Sukzessionsfläche geht es laut Fachgutachter um die Beseitigung von nicht standortgemäßen Fichtenbeständen, was zuvor mit dem Einwender abgesprochen worden sei; aus Sicht der Planfeststellungsbehörde handelt es sich hierbei um eine klassische LBP-Maßnahme zur Aufwertung einer Fläche. Im Bereich der angesprochenen Wiese mit Böschung geht es laut Fachgutachter darum,

dort eine einheitliche Bewirtschaftung zu erreichen und zu sichern. Hierzu wie auch zu anderen Stellen, wo laut Einwender mit den geplanten Gewässerrandstreifen keine Aufwertung erreicht werden kann, ist festzuhalten, dass die verschiedenen LBP-Maßnahmen und ihre einzelnen Bestandteile zu einem Gesamtkonzept gehören, mit dem unter Mitnutzung vorhandener Strukturen eine Aufwertung erreicht werden kann, die sich auch zugunsten der Bachmuschelbestände im Espengraben/Lipbach auswirkt. Anzumerken ist zudem, dass die Anlage der Gewässerrandstreifen überwiegend auf der südlichen Uferseite erfolgt, da sich dort intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen befinden, wohingegen auf der nördlichen Seite überwiegend Grünlandflächen anschließen, die für die Fließgewässerfauna weniger belastend wirken. Damit kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch Schwerpunktbildung in besonderem Maße eine Verbesserung der Gewässersituation erreicht werden, ohne dass es einer durchgehenden Anlage von Gewässerrandstreifen, wie von Einwenderseite verlangt, bedarf.

g) Von Einwenderseite wurde die Frage aufgeworfen, ob die mit den LBP-Maßnahmen Nr. 6.2 und 13 geplanten Gewässerrandstreifen als Kompensationsmaßnahme rechtlich zulässig sind, da nach § 68b des Wassergesetzes (WG) bereits eine gesetzliche Verpflichtung zur Einrichtung von Gewässerrandstreifen besteht. Zudem wird auf Artikel 3c Abs. 2 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg (LV) verwiesen, wonach die Landschaft öffentlichen Schutz und die Pflege des Staates genießt. Da Gewässerrandstreifen nicht vorrangig dem Schutz der Landschaft, sondern nach § 38 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und nach § 68b Abs. 1 WG der Verbesserung bzw. Erhaltung der ökologischen Qualität des jeweiligen Gewässers dienen, scheidet schon deshalb die Anwendung von Artikel 3c Abs. 2 LV aus, zumal § 38 Abs. 1 WHG als bundesrechtliche Norm Vorrang vor landesrechtlichen Normen hat.

Zunächst handelt es sich beim Espengraben bzw. Lipbach, wo die Gewässerrandstreifen geplant sind, um ein Gewässer von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung i. S. v. § 68b Abs. 2 Satz 3 WG, wo gesetzlich keine Gewässerrandstreifen geregelt sind. Zudem beläuft sich die Breite der gesetzlich geregelten Gewässerrandstreifen nach § 68b Abs. 2 Satz 1 WG auf 10 m, wohingegen der Gewässerrandstreifen nach LBP-Maßnahme Nr. 6.2 überwiegend mehr als 10 m (bis zu 20 m) breit ist. Wegen § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG gelten diese landesgesetzlichen Regelungen weiter. Vor allem aber zielt die gesetzliche Regelung von Gewässerrandstreifen auf den Erhalt eines vorhandenen Bestands ab, wohingegen mit den beiden LBP-Maßnahmen Nr. 6.2 und 13 gerade eine naturschutzfachliche Aufwertung der Bestandssituation erreicht werden soll; so ist mit den beiden LBP-Maßnahmen insbesondere auch die Förderung standortgemäßer Vegetationsbestände einschließlich der Ausdehnung des Ufergehölzes vorgesehen. Mithin erschöpfen sich die Gewässerrandstreifen nach den beiden LBP-Maßnahmen nicht in der Beachtung der gesetzlichen Regelungen zu Gewässerrandstreifen, sondern zielen auf die Schaffung eines naturschutzfachlich aufgewerteten Zustands mit Kompensationswirkung ab.

Diese Aspekte gelten entsprechend auch für die in anderen LBP-Maßnahmen vorgesehenen Gewässerrandstreifen.

h) Hinsichtlich LBP-Maßnahme Nr. 6.3 wird bemängelt, dass die hier vorgesehene Fläche zu klein sei und deshalb nur ein geringes Aufwertungspotential bestehe. Laut Fachgutachter ist die Gewässeranlage bei dieser Maßnahme ein ganz wesentlicher Aspekt, was grundsätzlich auch auf einer kleineren Fläche möglich ist. Dies gilt erst recht, wenn wie hier die Gewässeranlage als Teil in ein Gesamtkonzept eingebunden ist. Darüber hinaus zielt die LBP-Maßnahme Nr. 6.3 auf die Erstpflege von Sukzessionsflächen ab, um zu einer gelenkten Sukzession zu kommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann im Zusammenhang mit den übrigen LBP-Maßnahmen auch mit der LBP-Maßnahme Nr. 6.3 ein Kompensationsbeitrag bewirkt werden.

7. Zu den LBP-Maßnahmen Nr. 11.1 bis 11.4:

a) Hinsichtlich LBP-Maßnahme Nr. 11.2 wird darauf hingewiesen, dass die Fläche dieser Maßnahme höchstens mit der Hälfte als Kompensation angerechnet werden könne, da von dem vorbeiführenden Eisweiher-Rundweg Störungen ausgingen und dieser Weg auch Kompensationsfläche beanspruche. Dies gelte jedenfalls bezogen auf Tierarten, beim Schutzgut Boden könne dies anders sein. Im Übrigen sei bereits ein Gewässerrandstreifen vorhanden.

Laut Fachgutachter werden durch den genannten Weg nur ca. 410 m² beansprucht; dies fällt bei einer Gesamtfläche dieser Maßnahme von ca. 1,17 ha nicht ins Gewicht. Da der Schwerpunkt dieser Maßnahme auf der Extensivierung durch Umwandlung der vorhandenen Ackerfläche in eine artenreiche Wiese liegt, ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass der Schwerpunkt dieser Maßnahme beim Schutzgut Boden liegt, wohingegen hier nicht an Tierarten gedacht wurde; eine Ansiedlung störungsempfindlicher Arten ist hier nicht beabsichtigt. Insoweit sind die angesprochenen Störungen durch den vorbeiführenden Weg für diese LBP-Maßnahme unerheblich. Mithin kann diese LBP-Maßnahme vollständig angerechnet werden. Hinsichtlich des Gewässerrandstreifens soll mit der LBP-Maßnahme eine Verbreiterung auf bis zu 15 m erfolgen, was mit der Optimierung des Lebensraumverbunds und der besseren Abpufferung stofflicher Einträge in das Gewässer eine naturschutzfachliche Aufwertung bewirkt.

Bei der ergänzenden Anhörung im August 2013 wird von Einwenderseite unzutreffend davon ausgegangen, dass bei der LBP-Maßnahme Nr. 11.2 eine Teilfläche von Flst. Nr. 2525 der Gemarkung Markdorf hinzugekommen sei. Dies ist nicht zutreffend, vielmehr war der für die LBP-Maßnahme Nr. 11.2 vorgesehene Streifen dieses Flurstücks bereits in der ursprünglichen Planung mit enthalten. Bei dem geänderten Maßnahmenblatt zu den LBP-Maßnahmen Nr. 11.1 und 11.2 ist nur die LBP-Maßnahme Nr. 11.5 weggefallen und das Flst. Nr. 2525 als redaktionelle Änderung ergänzt worden, da dessen Nennung versehentlich unterblieben war. Die Einbeziehung dieses Streifens in die LBP-Maßnahme Nr. 11.2 dient trotz eines höheren naturschutzfachlichen Vorwertes primär dazu zu gewährleisten, dass aus der Bewirtschaftung des übrigen Teils von Flst. Nr. 2525 keine störenden Einflüsse den Erfolg der LBP-Maßnahme einschränken. Eine Aufwertung dieser Fläche steht nicht

im Vordergrund, so dass die Kritik einer mangelnden Entwicklungsmöglichkeit dieser Fläche fehl geht.

b) Bezüglich LBP-Maßnahme Nr. 11.4 wird darauf hingewiesen, dass das geplante Kleingewässer anders positioniert und größer sein müsse, da es sonst zu schnell verlande. Dem wird mit einer Nebenbestimmung Rechnung getragen.

c) Zu LBP-Maßnahme Nr. 11.4 wird eingewandt, dass das Flst. Nr. 2586 der Gemarkung Markdorf nicht als Ausgleichsfläche verwendet werden könne, da das mit dieser Maßnahme verfolgte Ziel der Schaffung einer artenreichen Wiese auf Grund des Vorwerts des Flurstücks als feuchte bis nasse Wiese nicht erreicht werden könne. Zutreffend ist, dass dieses Flurstück als Teilfläche der LBP-Maßnahme Nr. 11.4 infolge der jetzt schon extensiven Bewirtschaftung naturschutzfachlich höherwertiger als die anderen für diese LBP-Maßnahme vorgesehenen Ackerflächen einzustufen ist. Da dieses Flurstück aber auch zum einen zur Anlage eines Gewässerrandstreifens und zum anderen für die strukturelle Aufwertung des Gewässerlaufs in erheblichem Maße gebraucht wird und zudem die Gesamtfläche dieses Flurstücks in den mit dieser LBP-Maßnahme angestrebten Vernetzungskorridor zwischen dem Waldgebiet Gehau und dem Naturschutzgebiet Markdorfer Eisweiher, die beide Teilgebiete eines FFH-Gebiets sind, eingebunden werden soll, kann auf dieses Flurstück als Bestandteil der LBP-Maßnahme Nr. 11.4 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht verzichtet werden, da sonst der angestrebte Vernetzungskorridor weniger effektiv wäre. Als integraler Bestandteil eines Gesamt-Konzepts kann auch das Flst. Nr. 2586 beim Eingriffsausgleich berücksichtigt werden.

8. Hinsichtlich LBP-Maßnahme Nr. 12 wird eingewandt, dass bei den hier vorgesehenen Flächen nur eingeschränkt Extensivierungen möglich seien. Im Hinblick auf diese Einwendung erfolgte eine zusätzliche Überprüfung der Aufwertungsmöglichkeiten dieser Flächen einschließlich der Fläche für die LBP-Maßnahme S2 im Umfeld des Hepbacher-Leimbacher Rieds (s. Anlage 24). Diese Überprüfung ergab für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die für die Extensivierung bei beiden LBP-Maßnahmen vorgesehenen Flächen derzeit ganz überwiegend naturschutzfachlich defizitär sind, zugleich aber Entwicklungspotential zur Förderung besonders schutzbedürftiger Elemente von Flora und Fauna aufweisen. Danach ist bei den vorgesehenen Flächen ein deutliches Aufwertungspotential gegeben. Entsprechendes gilt hinsichtlich der LBP-Maßnahme Nr. 12.1, die räumlich unmittelbar an die LBP-Maßnahme Nr. 12 angrenzt. Soweit von Einwanderseite zur LBP-Maßnahme Nr. 12.1 darauf hingewiesen wird, dass das Vorhandensein von Kohldisteln, Seggenbeständen und Sumpfergissmeine nicht indiziere, dass es sich bei dieser Fläche nicht um Intensivgrünland handle, ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn dies fachgutachterlich als Beleg dafür gewertet wird, dass auf dieser Fläche ein Potential zur Förderung besonders schutzwürdiger Bestandteile von Flora und Fauna durch eine Nutzungsextensivierung gegeben ist.

Die im Rahmen der LBP-Maßnahme Nr. 12 vorgesehene Regulierung bzw. Anhebung des Wasserstandes in den vorhandenen Gräben zur Wiederherstellung natürlicher Feuchtever-

hältnisse wird durch die in Einwendungen angesprochenen Sperrwerke nicht vereitelt, sondern wirkt ergänzend, so dass auch insoweit die Umsetzung der LBP-Maßnahme Nr. 12 weiterhin möglich ist.

9. Angaben zu Ausgleichsmaßnahmen

Soweit laut einer Einwendung präzise Angaben zu den Ausgleichsmaßnahmen und deren Lage vermisst werden, ist darauf hinzuweisen, dass die Darstellung der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen in der üblichen Weise im LBP, insbesondere in den Maßnahmenblättern und den Lageplänen, erfolgen. Diese Darstellung ist ausreichend, sie war auch Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen.

10. Unzureichende Kompensation

Ein Einwender ist vor dem Hintergrund der zu den einzelnen LBP-Maßnahmen vorgetragenen Kritikpunkten der Auffassung, dass die LBP-Maßnahmen nur zu einer Kompensation von etwa 50% führen würden. Teilweise sei die Aufwertung der einzelnen Flächen zu hoch angesetzt, zudem sollte für einen sinnvollen Ausgleich nach größeren zusammenhängenden Flächen gesucht werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegt den verschiedenen LBP-Maßnahmen das Bemühen zugrunde, verschiedene einzelne Maßnahmen zusammenhängend bzw. im näheren Umfeld zu bündeln. Auch wenn eine noch stärkere Zusammenfassung der LBP-Maßnahmen auf größeren Flächen wünschenswert sein könnte, ist auch § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG zu beachten, wonach auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist; wegen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld der OUM ist eine noch weiter gehende Bündelung der LBP-Maßnahmen nicht erreichbar, ohne in die landwirtschaftliche Nutzung, die vor Ort besonders auch von Sonderkulturen (Obst-anbau) geprägt ist, unverhältnismäßig einzugreifen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass vorrangig Flächen in öffentlichem Eigentum herangezogen werden sollen. Darüber hinaus wird mit einem großen Teil der LBP-Maßnahmen das Ziel verfolgt, Vernetzungsstrukturen zu schaffen, bzw. werden Flächen im Umfeld bestehender Schutzgebiete verwendet. Nicht zuletzt geht es darum, Mehrfachfunktionen von LBP-Maßnahmen zur Flächensparnis nutzen zu können. Wie sich zudem aus Anlage 1 zur Anlage 22 anhand dem darin nach Ökopunkten bestimmten Kompensationspotential entnehmen lässt, kann mit den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 - 6.3, 11.1 - 11.4 und 12 insgesamt eine Kompensationswirkung erreicht werden, die geeignet ist, die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen, die insbesondere die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Boden betreffen, vollständig zu kompensieren. Dass bei der Kompensationswirkung der LBP-Maßnahmen ein Überschuss an Ökopunkten in Höhe von ca. 723.000 betreffend die Schutzgüter Tiere und Pflanzen erzielt wird, führt insoweit nicht zu einer Überkompensation, als dieser Überschuss im Sinne eines Ersatzes zur gleichwertigen Kompensation im Hinblick auf das Defizit beim Schutzgut Boden in Höhe von ca. 427.000 Ökopunkten mit herangezogen wird. Der rechnerische Überschuss ist hinzunehmen, da es sich insoweit um eine schutzgutübergreifende Betrachtung handelt und zudem noch die für die Schutzgüter Oberflächenwasser und Grundwasser erforderliche

Kompensation zu beachten ist. Für die Planfeststellungsbehörde ist im Hinblick auf die genannte Anlage 1 zur Anlage 22 nicht ersichtlich, dass das bei den einzelnen LBP-Maßnahmen angesetzte Aufwertungspotential naturschutzfachlich überhöht angesetzt wurde; sollte dies im Einzelfall dennoch der Fall sein, würde sich insoweit nur eine weniger ins Gewicht fallende Reduktion des Ökopunkte-Überschusses ergeben.

11. Entsiegelung Gemeindeverbindungsstraße beim Eisweiher

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde von einem Einwender als Kompensationsmaßnahme vorgeschlagen, die Gemeindeverbindungsstraße im Bereich des Eisweihers zu entsiegeln. Zum einen brauche es dort wegen des geringen Kfz-Verkehrs keinen Asphalt, zum anderen reiche dieser Verkehr jedoch aus, dass zu Zeiten der dort stattfindenden Krötenwanderung viele Erdkröten überfahren würden.

Auch wenn diese vorgeschlagene Maßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht als sinnvoll eingeschätzt werden kann, ist sie zur Kompensation der vorhabenbezogenen Eingriffe nicht erforderlich, da mit den Maßnahmen, die Bestandteil des LBP-Maßnahmenkonzepts sind, die vorhabenbezogenen Eingriffe bei allen Schutzgütern nach der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz des LBP (s. S. 131ff. und für das Schutzgut Boden Anlage 22) vollständig kompensiert werden können. Die durch das Vorhaben der OUM verursachten Zerschneidungs- und Barriereeffekte für Amphibien werden mit dem vorliegenden LBP-Maßnahmenkonzept einschließlich des zusätzlichen Kleintierdurchlasses im Bereich der Minkhofer Halde (LBP-Maßnahme Nr. 5.5) so hinreichend minimiert bzw. kompensiert, dass auch insoweit für weitere Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens der OUM kein Bedarf besteht, zumal der Amphibienwanderweg zwischen dem Waldgebiet Gehau und dem Eisweiher durch die OUM nicht beeinträchtigt wird. Auch wird nach der Stellungnahme der unteren Landwirtschaftsbehörde vom 20.07.2012 eine Entsiegelung dieser Straße abgelehnt, da diese Straße eine Zugangsstraße für sehr viele landwirtschaftliche Flächen darstellt.

7.2.12 Kompensations-Verzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde

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

Nach § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen; hierzu kann sie vom Ver-

ursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Um ihrer Überwachungsaufgabe nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, dem Vorhabenträger bereits mit diesem Beschluss mit einer Nebenbestimmung entsprechende Berichtspflichten aufzuerlegen. Außerdem dienen diese Berichtspflichten dazu, die Angaben zum Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO zu erhalten und in das Kompensationsverzeichnis aufnehmen zu können.

7.2.13 Ergebnis

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich dessen Ergänzung geeignet und erforderlich und insbesondere auch im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft und privater Grundstückseigentümer angemessen ist, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe vollständig zu kompensieren. Eine Nachbesserung des LBP-Maßnahmenkonzepts, wie sie von einem Einwender gefordert wird, ist daher nicht erforderlich.

7.3 FFH-Vorprüfung

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

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

Im Untersuchungsraum zur OUM befinden sich zwei Teilbereiche des FFH-Gebiets Nr. 8221-342 „Bodenseehinterland zwischen Salem und Markdorf“. Diese beiden Teilbereiche umfassen die Markdorfer Eisweiher und den östlichen Bereich des Waldgebiets Gehau. Diese Teilbereiche werden flächenmäßig nicht vom Vorhaben der OUM in Anspruch ge-

nommen. So liegt die Rampe 2 des Knotens Haslacher Hof mindestens ca. 150 m vom Teilgebiet Gehau entfernt und die Trasse der OUM selbst verläuft mindestens ca. 250 m vom Teilgebiet Gehau entfernt. Zwar sind Lärmeinwirkungen, die von der OUM herrühren, hier nicht von vornherein ausgeschlossen. Jedoch werden solche Einwirkungen - einschließlich etwaigen Schadstoffeinträgen - , die von der OUM herrühren, mehr als kompensiert durch den Rückgang solcher Einwirkungen aus der unmittelbar an den beiden Teilbereichen entlang führenden B 33, da sich vorhabensbedingt der Verkehr auf der B 33 zwischen dem Knoten Haslacher Hof und dem Ortseingang von Markdorf in jedem Planfall erheblich verringern wird. Soweit sich die LBP-Maßnahmen Nr. 11.3 und 11.4 im randlichen Bereich dieser beiden Teilbereiche befinden, ist festzuhalten, dass es dadurch zu keinen negativen Auswirkungen auf die maßgeblichen Bestandteile dieses FFH-Gebiets kommen wird; vielmehr sollen die Flächen dieser LBP-Maßnahmen naturschutzfachlich aufgewertet werden. Auch eine sonstige vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigung dieser Teilbereiche dieses FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ist nicht erkennbar.

Seitens der Naturschutzbehörden wurden keine vorhabenbedingten erheblichen Beeinträchtigungen nach § 34 Abs. 2 BNatSchG vorgetragen.

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

7.4 Sonstige Schutzgebiete

7.4.1 Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete

Durch das Vorhaben der OUM sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für das westlich von Markdorf gelegene Naturschutzgebiet Markdorfer Eisweiher zu erwarten. Die geringsten Entfernungen der Trasse der OUM zu diesem Naturschutzgebiet beträgt ca. 1.000 m.

Im Einwirkungsbereich der Trasse der OUM befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete.

7.4.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Von dem Vorhaben werden sechs nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope betroffen und ganz oder teilweise in Anspruch genommen. Es handelt sich dabei um folgende Biotope:

Biotop-Nr. 8222-435-3541 (Heckenpflanzung an der B 33-Böschung westlich des Haslacher Hofs),

Biotop-Nr. 8222-435-3555 (Schilfsaum im Gewann Langäcker),
Biotop-Nr. 8222-435-1659 (Feuchvegetation Gewann Leimen westlich Lipbach),
Biotop-Nr. 8222-435-1662 (Sumpfschilf-Ried in Gräben Leimen westlich Lipbach),
Biotop-Nr. 8222-435-3455 (Lipbach und Espengraben südlich Markdorf) und
Biotop-Nr. 8222-435-3553 (Gräben in der Lipbach-Aue südlich Markdorf).

Diese Biotope unterfallen dem Schutz nach § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG. Soweit es sich um Biotope nach § 32 Abs. 1 NatSchG handelt, unterfallen sie gemäß § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ebenfalls dem Verbot nach § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG bezüglich Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung eines gesetzlich geschützten Biotops führen können. Neben der Reduzierung des Baufeldes auf das technisch mögliche Mindestmaß werden im Zuge der LBP-Maßnahmen Nr. 1.3, 2.3 und 8 weitere Maßnahmen ergriffen, um die vorhabenbedingte Beeinträchtigung dieser Biotope so gering wie zu halten. Durch das Vorhaben kommt es dennoch zu unvermeidbaren und nicht weiter minimierbaren bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen der oben aufgeführten sechs Biotope, die zu einem teilweisen oder völligen Verlust des jeweiligen Biotops führen, so dass hinsichtlich dieser sechs Biotope jeweils der Verbotstatbestand nach § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG erfüllt ist.

Von den Verboten nach § 30 Abs. 2 BNatSchG kann nach § 30 Abs. 3 BNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Aus der Übersicht 7.3 im LBP auf den Seiten 153 bis 155 ergibt sich, dass im Zusammenhang mit den LBP-Maßnahmen Nr. 6, 11 und 12 die Beeinträchtigungen dieser Biotope vollständig kompensiert werden können, so dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss die konkludent vom Vorhabenträger beantragte Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden kann. Damit wird auch dem Anliegen der unteren Naturschutzbehörde in der Stellungnahme des Landratsamts Bodenseekreis vom 16.07.2009 entsprochen.

Durch verschiedene Bestandteile der LBP-Maßnahme Nr. 5 kann zudem das Biotop Minkhofer Halde vor vorhabenbedingten Beeinträchtigungen geschützt werden; insbesondere wird durch den Einbau eines Grabendurchlasses mit LBP-Maßnahme Nr. 5.3 und durch die höhengleiche Führung der Gradienten der OUM der Zufluss von Wasser aus Richtung Süden gewährleistet, so dass sich auch die Wasserverhältnisse in diesem Bereich nicht wesentlich ändern werden. Da kein funktionaler Bezug der Minkhofer Halde zu einer ca. 400 m entfernten Waldfläche im Süden besteht, kommt es insoweit auch nicht zu einer Zerschneidung durch die OUM. Durch die Verwallung entlang der Trasse der OUM wird auch die Verlärmung und der Schadstoffeintrag entlang der Trasse deutlich vermindert. Insgesamt kann

nicht davon ausgegangen werden, dass die Minkhofer Halde durch die OUM erheblich entwertet würde.

7.4.3 Flächenhaftes Naturdenkmal

Soweit von der Stadt Friedrichshafen darauf hingewiesen wird, dass sie die Ausweisung des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops der Minkhofer Halde als flächenhaftes Naturdenkmal nach § 28 BNatSchG unterstützt, ist darauf hinzuweisen, dass die Ausweisung einer Fläche als Naturdenkmal eines gesonderten Verfahrens bedarf und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

7.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

7.5.1 Allgemeines

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

In § 44 Abs. 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Danach ist es verboten,

- 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 (Nr. 1),
- 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 (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG. Der hier relevante Wortlaut dieses Absatzes lautet: „Für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft ... gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten,

europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff ... betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs ... kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor.“

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

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

Darüber hinaus kommt beim Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dem Merkmal der Erheblichkeit der Störung zentrale Bedeutung zu. Eine erhebliche Störung liegt nur dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebensraumansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen. Anerkannt ist damit, dass insoweit nicht der Schutz jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers vorausgesetzt wird (s. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075.04), sondern es einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung bedarf, für die der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative einzuräumen ist (s. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05).

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften nach §§ 44 und 45 BNatSchG liegt die in Planunterlage 12.6 enthaltene Artenschutzfachliche Beurteilung (AB) von März 2009 zugrunde. Der Umstand, dass die AB noch im Hinblick auf die §§ 42 und 43 BNatSchG a. F. erfolgte, ist unschädlich, da diese Regelungen weitestgehend mit den jetzt geltenden und anzuwendenden Regelungen in §§ 44 und 45 BNatSchG übereinstimmen.

Diese AB stützt sich insbesondere auf vorherige Untersuchungen zum Arten- und Biotopschutz, die als Anhänge zum Erläuterungsbericht des LBP (Planunterlage 12.1) vorliegen; insoweit wird für diese AB auf diese Untersuchungen im Wesentlichen zurückgegriffen. Bei diesen Untersuchungen handelt es sich um folgende Anhänge zu Planunterlage 12.1: Erläuterungsbericht Biotopstrukturen OUM, Dezember 2004 (Anhang B); Vertiefte Untersuchungen zum Arten- und Biotopschutz in ausgewählten Teilbereichen der L 205neu Markdorf-Bermatingen, April 2003 (Anhang C); Ergänzender Fachbeitrag Fauna im Rahmen des LBP (zur OUM), Dezember 2005 (Anhang D); Ergänzungsuntersuchung geschützte Arten (zur OUM), Dezember 2006 (Anhang F); Kurzbericht Nacherhebungen Flora, Gräben, Ausgleichsflächen (zur OUM), Oktober 2007 (Anhang G); Geplante Verlegung des Segelfluggeländes Markdorf, Untersuchungen zur Fauna und Flora betroffener Gräben, August 2007 (Anhang H). Ferner liegt als Planunterlage 12.7 ein Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme vor. Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wurden vom Vorhabenträger ergänzende Unterlagen vorgelegt. Dabei handelt es sich zum einen um die Anlage 11, die eine Detaillierte Bestandserfassung Kleine Flussmuschel (*Unio crassus*) im Lipbach/Espengraben von November 2010 sowie eine Zusammenfassung zu Situation und Betroffenheit der Kleinen Flussmuschel nach neuer Datenlage (Oktober 2011) beinhaltet und zum anderen um Ergänzende Ausführungen zu bestimmten Aspekten des Artenschutzes (Mai 2013), die alle Gegenstand ergänzender Anhörungen waren.

7.5.2 Methode der Bestandserfassung

Nach Beschlüssen des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.03.2008 - 9 VR 10.07 - (NuR 2008, 495) und vom 18.06.2007 - 9 VR 13.06 - (NuR 2008, 36) sowie nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 - Rn 54 setzt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere nach § 44 BNatSchG, entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit einer gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst. Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hier-

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

Wie sich insbesondere aus den o. g. Anhängen C, D und F entnehmen lässt, wird die vorliegende Bestandserfassung als Grundlage der artenschutzfachlichen Beurteilung den vorgenannten Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gerecht. Zusammengefasst dargestellt wurde die Bestandserfassung danach im Wesentlichen wie folgt durchgeführt (für Einzelheiten wird auf diese Anhänge Bezug genommen):

Die Erfassung der Biotopstrukturen und damit auch der Vegetation und Flora erfolgte auf der Basis von Luftbildern und Geländebegehungen unter Berücksichtigung besonderer Erfassungsschwerpunkte bei den Erhebungen der Flora bei naturschutzfachlich sensibleren Bereichen wie Streuwiesen und der Gräben der Minkhofer Halde.

Zur Bestandsaufnahme bei Brutvögeln fanden an 5 Terminen Kontrollgänge von den frühen Morgenstunden bis zum späten Vormittag statt. Hinsichtlich einiger schwierig nachweisbarer Arten wurden Klangattrappen eingesetzt. Diese Beobachtungen wurden durch zusätzliche Beobachtungen im Rahmen von Bestandsaufnahmen bei anderen Artengruppen ergänzt. Alle optisch oder akustisch registrierten Vogelarten (einschließlich Greifvögel) und deren Verhaltensweisen wurden protokolliert und teilweise in Tageskarten verzeichnet. Auf der Basis der so gewonnenen Erkenntnisse wurden die einzelnen Arten als Brutvogel bzw. brutverdächtig, Nahrungsgast oder Durchzügler (inkl. Wintergast) eingestuft.

Bezüglich Amphibien wurden die vorhandenen Gewässer untersucht. Dazu erfolgten zum Nachweis früh laichender Arten zwei Begehungen im März und zum Nachweis spät laichender Arten zwei Begehungen im Mai (jeweils mit Tag- und Nachtbegehung), wobei tags vor allem nach Laich und stichprobenhaft nach Larven gesucht wurde und nachts der Schwerpunkt auf die Absuche und Erfassung von Alttieren gelegt wurde.

Die Fischfauna wurde insbesondere am Lipbach und am Quellbach abschnittsweise mit einem tragbaren Elektrofischgerät an einem Tag im September befishet.

Ziel der Bestandsaufnahme der Libellen war die Gewinnung einer repräsentativen Übersicht über den Libellenbestand an den durch das Vorhaben betroffenen Fließgewässerabschnitten. Dazu wurden zu den Hauptflugzeiten der besonders bedeutsamen Fließgewässerarten zwischen Ende Juni und Mitte August drei Begehungen bei sonniger und warmer Witterung zwischen 10.00 und 17.00 Uhr mit schwerpunktmäßiger Erfassung über Imaginalbeobachtungen durchgeführt. Stichprobenhaft wurde auch nach Exuvien gesucht.

Bei der Bachmuschel (*Unio crassus*) wurden neben verschiedenen sonstigen Gräben insbesondere auch der Espengraben/Lipbach und der Quellgraben untersucht. Dazu wurden die Gewässerabschnitte abgegangen und der Gewässergrund visuell, z. T. mit Hilfe eines Sichtrohrs, abgesucht. Zusätzlich erfolgten Siebkescherfänge. Teilweise wurden Exemplare

entnommen, um sie zu vermessen und um anhand der Jahresringe das jeweilige Alter abzuschätzen.

Laufkäfer wurden in der Untersuchung, die auch den Bereich der OUB mit umfasste, nur an Probestellen mit Bodenfallen-Fängen im Bereich der OUB untersucht. Daraus kann abgeleitet werden, dass der Bereich der OUM - auch wegen der im Trassenbereich der OUM überwiegenden intensiven landwirtschaftlichen Nutzung - im Hinblick auf die Laufkäfer-Fauna weniger von Bedeutung ist.

Heuschrecken wurden Mitte August bei sonniger und warmer Witterung auf repräsentativen Probeflächen optisch und anhand artspezifischer Gesänge kartiert. Ergänzend dazu wurden bei den Vogel- und Libellenbegehungen beobachtete Heuschreckenarten erfasst. Auf Abend- oder Nachtbegehungen wurde bewusst verzichtet, da hiervon keine wesentlichen Erkenntnisgewinne zu erwarten waren, zumal Heuschrecken im Bereich von Waldrändern bei der OUM irrelevant sind, da durch diese keine Wälder oder Waldränder betroffen werden.

Auf die Erfassung von Tagfaltern und Widderchen konnte verzichtet werden, da im Hinblick auf die Tagfalterarmut im östlichen Bodenseegebiet und die betroffenen Lebensraumtypen nicht mit dortigem Vorkommen artenschutzrelevanter Arten von Tagfaltern und Widderchen zu rechnen war.

Diese Erhebungen aus dem Jahr 2002 wurden gezielt zu einem 300 m-Korridor beidseitig der Trasse der OUM im Jahr 2004 hinsichtlich Brutvögeln und Amphibien ergänzt. Hierzu fanden zu den Brutvögeln 5 Gebietsbegehungen Mitte Mai bis Mitte Juni mit Revierkartierungen statt. Amphibien wurden an allen potentiellen Laichgewässern in diesem Korridor, soweit sie nicht schon 2002 erfasst wurden, und in nördlich angrenzenden Bereichen bei Tages- und Nachtbegehungen im März und Juni erfasst.

Eine weitere Ergänzung der artenschutzfachlichen Erhebungen fand 2006 statt. Dabei wurden folgende Arten bzw. Artengruppen untersucht:

Bezüglich Fledermäusen fanden 3 Detektorbegehungen im Juni und Juli zwischen dem Einbruch der Dämmerung und Mitternacht statt. Vorrangig ging es dabei um die Ermittlung des Artenspektrums und der Relevanz der vorhandenen Fließgewässer als Nahrungshabitat. Eine spezielle Quartiersuche erfolgte nicht, da hierfür potentiell relevante Strukturen im Untersuchungsraum nur in geringem Umfang und überwiegend randlich gelegen vorkommen. Zudem wurden Daten der landesweiten Kartierung der Säugetiere Baden-Württembergs und weiterer Untersuchungen aus dem Umfeld ausgewertet. Auf Grund der Gebietsstruktur wurde eine vollständige Bestandsaufnahme zur Fledermausfauna nicht für erforderlich erachtet.

Ferner wurden im Frühjahr trassennahe Gehölzbestände auf Vorkommen von Nestern einschließlich künstlicher Nisthilfen von Greifvogel- und Eulenarten überprüft. Anhand der Größe, Lage und Bauweise von Nestern kann mit Einschränkungen auf die jeweilige Art ge-

geschlossen werden. Zudem wurde bei Dunkelheit mit Klangattrappen das Gebiet auf balzende Eulen überprüft.

Bei 2 Begehungen im Mai und September wurde in potentiellen Habitaten jeweils vormittags bei warmer Witterung nach Vorkommen der Zauneidechse gesucht, wobei die erste Begehung primär der Erfassung von Alt- und letztjährigen Jungtieren und die zweite Begehung primär der Erfassung von diesjährigen Schlüpflingen diente. Zufallsbeobachtungen anderer Reptilienarten wurden dabei mit erfasst.

Die Überprüfung möglicher Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers erfolgte im Juli durch die Suche ausgewachsener Raupen bzw. deren Spuren, da diese zuverlässiger erfasst werden können als die dämmerungsaktiven Falter. Der Begehungstermin wurde mit Online-Fundmeldungen im Wanderfalterforum abgestimmt. Bei der Begehung wurden die Trassenbereiche nach Vorkommen der Hauptwirtspflanzen abgesucht und anschließend die Blütenstände gezielt auf Fraßspuren und die Bodenoberfläche auf Kotballen geprüft.

Die Bachmuschel wurde im Rahmen einer großflächigen Kartierung einschließlich des Raums Markdorf von Mitte Juni bis Mitte November erfasst. Hierunter fielen auch der Lipbach/Espengraben und der Quellgraben. Die Erfassung erfolgte, indem die Gewässerabschnitte abgegangen und der Gewässergrund visuell, z. T. mit Hilfe eines Sichtrohrs, abgesucht wurden. Zusätzlich erfolgten Siebkescherfänge. Die beabsichtigte vollständige Bestandserfassung war insbesondere durch schlammiges Gewässersubstrat und durch dichte Vegetation eingeschränkt. Neben lebenden Muscheln wurden auch Leerschalen und Schalenbruchstücke dokumentiert. Zudem wurde die Altersstruktur der Bestände erhoben. Die Länge der einzelnen Gewässerabschnitte ist abhängig von der Strukturvielfalt der Gewässer (je vielfältiger und je dichter mit Muscheln besiedelt, desto kürzere Abschnitte).

Explizit zur Bachmuschel wurde 2009 und 2010 (jeweils im September und Oktober) der Bestand in einem größeren Abschnitt des Lipbachs vom Stüblehof bis zur Querung des Lipbachs durch die L 207 südlich von Kluffern mit einer Detailkartierung nach der Transektmethode erhoben. Bei dieser Methode wird die gesamte Untersuchungsstrecke in 40 m lange Abschnitte unterteilt, von denen jeweils die letzten beiden Meter als Transekt ausgemessen und zunächst mit einem Sichtkasten abgesucht, danach systematisch der Gewässergrund abgetastet wurden. Zur Klärung der Altersstruktur wurden die Tiere vermessen und das Alter durch Auszählen der Jahresringe abgeschätzt. Neben den lebenden Tieren wurden auch Leerschalen oder Schalenbruchstücke dokumentiert. Darüber hinaus erfolgte im September 2012 an 4 Probestellen im Lipbach zwischen dem Stüblehof und dem Quellgraben sowie am Quellgraben eine Elektrobefischung zur Prüfung des dortigen Bestands an Wirtsfischen von Bachmuscheln.

Mit den oben dargestellten, auf die jeweiligen Arten und Artengruppen und deren Lebensräume spezifisch ausgerichteten Untersuchungsmethoden wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße die relevante faunistische Ausstattung im Untersuchungsraum und insbesondere im Trassenbereich untersucht und erhoben. Noch

weitergehende Untersuchungen lassen - unbeschadet immer denkbarer und nie völlig auszuschließender Zufallsfunden - keine zusätzlichen für die artenschutzrechtliche Beurteilung relevante Erkenntnisse erwarten. Auch wurde damit dem individuenbezogenen Ansatz des Artenschutzes in genügendem Maße Rechnung getragen. Insgesamt konnten die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche und Aspekte mit den erfolgten Erhebungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgebildet werden.

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

7.5.3 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG

7.5.3.1 Allgemeines

a) Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen mit der Artenschutzfachlichen Beurteilung (Planunterlage 12.6) in Verbindung mit den Aktualisierungen von Oktober 2011 (Anlage 11) und von Mai 2013 sowie der oben beschriebenen Bestandserhebung in ausreichendem Umfang die für die artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlichen artenschutzfachlichen Erkenntnisse vor. Dies gilt auch für die Datengrundlage hinsichtlich der Erhebungen seit 2002, die durch spätere Aktualisierungen und Ergänzungen bis zum Jahr 2012 noch geeignet ist, den Artenbestand im von dem Vorhaben der OUM betroffenen Bereich hinreichend zutreffend zu beschreiben.

b) Vorab ist festzuhalten, dass in der AB im Untersuchungsraum keine Vorkommen streng oder besonders geschützter Pflanzenarten festgestellt wurden. Demnach scheidet eine Prüfung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG von vornherein aus.

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

7.5.3.2 Prüfung der Verbotstatbestände zu einzelnen Arten

a) Bachmuschel (*Unio crassus*)

aa) In Anhang C der Planunterlage 12.1 wurde für den Lipbach zwischen Minkhofer Halde und der Einmündung des Quellgrabens, der von der geplanten Querung durch die Trasse der OUM betroffen ist, nach Erhebungen in 2002 ein dortiger **Bestand an Bachmuscheln** von ca. 200 Exemplaren angegeben.

In Anhang F der Planunterlage 12.1 wurde für den Lipbach zwischen Einmündung Ochsenbach und Einmündung Quellgraben nach Erhebungen in 2006 festgestellt, dass in diesem Abschnitt des Lipbachs der Bestand an Bachmuscheln mäßig dicht bis dicht besiedelte Bereiche aufwies, wo auch teils ein höherer Anteil junger und jüngerer Tiere festzustellen war. Oberhalb des Stüblehofs sowie bachabwärts von der Einmündung des Quellgrabens ab waren allenfalls wenige Tiere festzustellen. Insgesamt wurden danach im gesamten Lipbach 1.260 Bachmuscheln registriert und im Hinblick auf generelle Kartiereinschränkungen und die fehlende Kartiermöglichkeit in einzelnen plausibel besiedelten Abschnitten ein Gesamtbestand im Lipbach von 2.000 - 2.500 Tieren angenommen, wovon ein Bestand von mindestens 250 bis 350 Exemplaren (= ca. 15 bis 20% der Population) im zu verlegenden Bachabschnitt angenommen wurde. Der größte Teil dicht besiedelter Bachabschnitte lag danach oberhalb der Verlegungsstrecke, bachabwärts gab es keine Abschnitte mit höherer Besiedlungsdichte mehr. Diese Ergebnisse liegen auch der Darstellung in der AB in Planunterlage 12.6 zugrunde.

Auf Grund von Einwendungen, aber auch wegen zwischenzeitlich gewonnener Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OU Friedrichshafen B 31 BA II B wurde der Bestand der Bachmuscheln im Lipbach vom Stüblehof bis zur Querung durch die L 207 südlich von Kluffern in 2009 und 2010 mit einer neuen Untersuchungsmethode, der Transektmethode, detailliert erfasst. Die Ergebnisse sowie die Dokumentation dieser Bestandserfassung finden sich in Anlage 11. Vorab ist festzuhalten, dass für den Lipbach südlich der Querung durch die L 207 auf Grund vorheriger Untersuchungen keine Bestände der Bachmuschel angenommen werden und dass oberhalb des Stüblehofs zwar Bestände vermutet werden können, diese weit oberhalb der Verlegungsstrecke befindlichen Bestände jedoch die Bilanzierung nur zugunsten des Vorhabens modifizieren würden, so dass es auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht ist, wenn oberhalb des Stüblehofs befindliche Bestände bei der weiteren Beurteilung außen vor bleiben. Danach wurde in dem untersuchten Lipbachabschnitt nach der Transektmethode, die eine Hochrechnung und damit Abschätzung auf der Grundlage einer Erfassung von 5% eines jeden Transekts beinhaltet, ein Gesamtbestand an Bachmuscheln von 13.160 Exemplaren ermittelt. Davon befinden sich 8.040 Tiere (= 61,1%) oberhalb der Verlegungsstrecke in den Transekten T14 und höher sowie 3.180 Tiere (= 24,2%) im Bereich der Verlegungsstrecke von T9 bis T13 sowie von Transekt T8, in dem vorsorglich ebenfalls die Bachmuscheln geborgen werden sollen. 1.940 Tiere (= 14,7%) befinden sich in den Transekten bachabwärts bis zur Querung durch die L 207 südlich von Kluffern.

Im Vergleich zur Bestandserfassung nach der AB und dem Anhang F zeigt die Bestandserfassung mit der Transektmethode, dass der Gesamtbestand im Lipbach zwar zahlenmäßig deutlich größer zu veranschlagen ist, dass jedoch die Gesamtverteilung in etwa vergleichbar ist (statt 15-20% der Population sind 24,1% von der Bergung und Umsiedlung betroffen und mit 61,1% wird bestätigt, dass sich der Großteil der Population oberhalb der Verlegungsstrecke befindet).

bb) Der **Erhaltungszustand der Bachmuschelpopulation im Lipbach** wird in der AB als im Grenzbereich zwischen günstig (B) und ungünstig (C - mittel bis schlecht) liegend bewertet. Nach der Gesamtbestandsgröße kommt zwar eine Bewertung nach Stufe B in Betracht, jedoch entsprechen Gefährdungsfaktoren wie das ungünstige Substrat mit erheblicher Verschlammung und die Stoffeinträge durch die angrenzende landwirtschaftliche Nutzung einschließlich fehlender oder nur in geringer Ausdehnung vorhandener Pufferstreifen eher der Stufe C. Auf Seite 16 der der Anlage 11 angehängten Dokumentation wird der Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach mit der Stufe B („gut“) bewertet. Diese Gesamtbewertung folgt vor allem aus der Größe des Bestands mit abschnittsweise dichter Besiedlung und einer langen Besiedlungsstrecke. Hingegen führen die abschnittsweise nur mit Stufe C bewertete Habitatqualität, wobei sich hier gerade die starke Verschlammung und die starke Einschränkung der Durchströmung durch Sedimentation auswirkt, sowie die Stoffeinträge in das Gewässer dazu, dass eine künftige Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Population als möglich bis naheliegend bezeichnet wird. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser differenzierten fachgutachterlichen Bewertung zum Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach aus dem Jahr 2010 an.

cc) Zur **Vermeidung und Minimierung der vorhabenbedingten Betroffenheit von Bachmuscheln** sind zusätzlich zu dem Umstand, dass die Trasse der OUM soweit wie möglich südlich den Lipbach quert, damit ein möglichst großer Teil des dortigen Bachmuschelbestands oberhalb der Baumaßnahme liegt und damit vorhabenbedingt nicht tangiert wird, mit dem LBP-Maßnahmenkonzept verschiedene Maßnahmen vorgesehen. So dienen die LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 bis 6.3 (insbesondere die Gewässerrandstreifen) zur Abpufferung stofflicher Einträge in den Lipbach und der Förderung standortgemäßer Vegetationsbestände (Ausdehnung des Ufergehölzes, daneben Schilfröhricht, Hochstaudenfluren) mit der Bachmuschel als Zielart. Der Verhinderung stofflicher Einträge dient auch die LBP-Maßnahme Nr. 5.4. Die LBP-Maßnahmen Nr. 8.1 und 8.2 dienen maßgeblich dazu, den Eingriff und die damit verbundenen Auswirkungen durch die Verlegung des Lipbachs im Bereich der Querung durch die Trasse der OUM insbesondere für die dortigen Bachmuschelbestände so gering wie möglich zu halten; dazu ist vor allem die Umsiedlung der von den Baumaßnahmen betroffenen Bachmuscheln vor Baubeginn in geeignete Abschnitte des Lipbachs, die oberhalb der Verlegungsstrecke liegen, vorgesehen. Ebenso ist die naturnahe Gestaltung der neu verlegten Gewässerabschnitte unter besonderer Berücksichtigung der Lebensraumsprüche der Bachmuschel geplant, so dass die Verlegungsstrecke wieder als geeignetes Habitat für die Bachmuscheln zur Verfügung steht. Zudem erfolgt die

Reduzierung des Baufelds im Gewässerbereich auf das unbedingt notwendige Mindestmaß und die Einrichtung einer Fachbauleitung zur Koordinierung und Überwachung der Schutzmaßnahmen für die Population der Bachmuschel sowie ein auf 20 Jahre angelegtes Monitoring nach Durchführung der Maßnahme zur Kontrolle des Populationszustandes, der Habitatqualität sowie eventueller Beeinträchtigungen; hinsichtlich der Fachbauleitung und des Monitorings enthält dieser Beschluss eine besondere Nebenbestimmung mit näheren Maßgaben; in den Maßgaben auf den Seiten 29f. der Planunterlage 12.6 sind die von der unteren Naturschutzbehörde zum Monitoring angesprochenen Aspekte der Frequenz, der Probestreckenlänge und der Methodik des Monitorings ausreichend festgelegt. Die LPB-Maßnahme Nr. 13 sieht zugunsten der Bachmuschelbestände im Lipbach die Anlage von Gewässerrandstreifen am Espengraben (als Oberlauf des Lipbachs) zur Vermeidung von Stoffeinträgen vor. Zusätzlich dient die Bisamkontrolle und -bejagung nach der LBP-Maßnahme Nr. 14 der Sicherung der vorhandenen Population der Bachmuschel im Lipbach. Mit diesen LBP-Maßnahmen können aus Sicht des Fachgutachters, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, vor allem eutrophierende Stoffeinträge in den Lipbach wie auch fraßbedingte Individuenverluste vermindert werden, was auch langfristig positive Auswirkungen für die Bachmuschel-Population im Lipbach im Vergleich zum bisherigen Zustand erwarten lässt. Besondere Relevanz kommt bei den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen der geplanten Umsiedlung der vom Bau des Vorhabens unmittelbar betroffenen Bachmuschelbestände zu.

Ergänzend zum Monitoring ist anzumerken, dass im Eventualfall noch weitere Optionen zur Verfügung stehen. Dabei geht es insbesondere um eine zeitweilige Zwischenhälterung eines Teils der geborgenen Tiere mit anschließender Einsetzung z. B. in den verlegten Bachabschnitt, um kleinräumige strukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatstruktur in derzeit gering besiedelten Bereichen zwischen der Verlegungsstrecke und dem Stüblehof und ggf. oberhalb des Stüblehofs oder um die weitere Umsetzung eines Teils der umgesetzten Bachmuscheln in den neu verlegten Bachabschnitt zur Beschleunigung der dortigen Besiedlung. Erforderlichenfalls kann dieser Beschluss insoweit ergänzt werden. Anzumerken bleibt, dass es einer alternativen Umsiedlung in den Quellgraben nicht bedarf, wobei sich laut Fachgutachter dessen Qualität in den letzten Jahren deutlich verbessert hat, so dass sich insoweit sogar eine zusätzliche potentielle Umsiedlungsmöglichkeit ergeben könnte.

dd) Hinsichtlich der Bestandserfassung, der Habitatqualität, des Erhaltungszustands und der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (insbesondere bezüglich der Umsiedlung) wurden zu den Bachmuschelbeständen im Lipbach etliche **Einwendungen** erhoben.

Soweit in einer Einwendung allgemein kritisiert wird, dass mit dem Vorhaben der OUM eines der **größten Bachmuschel-Vorkommen in Deutschland zerstört werde**, ist allgemein zu entgegnen, dass zum einen der größte Teil der Population im Lipbach sich oberhalb des betroffenen Abschnitts befindet und dass mit der Umsiedlung der betroffenen Bachmuscheln gerade deren Tötung vermieden werden soll. Damit wird gerade dem Um-

stand hinreichend Rechnung getragen, dass es sich im Lipbach um eine bedeutende Bachmuschel-Population handelt, was im Übrigen auch vom Fachgutachter bestätigt wird.

Soweit von Einwenderseite im Hinblick auf die AB in Planunterlage 12.6 bemängelt wird, dass die **Zahl der im Lipbach vorhandenen Bachmuscheln unterschätzt werde**, wurde dem mit zusätzlichen Bestandserhebungen in 2009 und 2010 Rechnung getragen; zu den Ergebnissen wird auf die obigen Ausführungen Bezug genommen. Insoweit bleibt für die Annahme einer Unterschätzung der Bestandszahlen zum Bachmuschelvorkommen im Lipbach kein Raum mehr.

Weiter wird eingewandt, dass in der AB in Planunterlage 12.6 die **Habitatqualität** des Lipbachs hinsichtlich der Bachmuscheln zu negativ bewertet worden sei. Aus Einwendersicht sei nicht nachvollziehbar, dass die langfristige Habitaterhaltung als „eher kritisch zu beurteilen“ eingestuft sei. Ebenso wenig sei nachvollziehbar, dass der Erhaltungszustand als kritisch eingestuft worden sei, vielmehr sei der Erhaltungszustand als vital zu bezeichnen. Dazu ist zu entgegnen, dass eine artenschutzfachliche Einschätzung an sich eher auf der sicheren Seite liegt, wenn der Erhaltungszustand wegen einer kritischer bewerteten Habitatqualität kritischer eingestuft wird. Insoweit geht die Kritik der Einwender hier fehl. Gleichwohl hat nach der Bestandserfassung in 2009 und 2010 der Fachgutachter insbesondere wegen der dabei festgestellten deutlich höheren Bestandszahlen den Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach statt als im Grenzbereich zwischen günstig (Stufe B) und ungünstig (Stufe C - mittel bis schlecht) liegend mit der Stufe B (günstig) bewertet. Insoweit wird dem Grundanliegen dieses Einwands hinsichtlich einer günstigeren Bewertung des Erhaltungszustands, worauf die geforderte bessere Einstufung der Habitatqualität abzielt, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zutreffend entsprochen. Allerdings bleibt es bei der für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Einschätzung, dass die starke Verschlammung die Habitatqualität beeinträchtigt; diese allgemeine Aussage kann getroffen werden, ohne dass es der in dem Einwand verlangten näheren chemisch-biologischen Untersuchungen bedarf, wobei hierzu noch anzumerken ist, dass der Fachgutachter in seiner Stellungnahme zu diesem Einwand bzw. in seiner Bewertung des Erhaltungszustands nicht mehr auf Aussagen zur Verteilung der Bachmuscheln im Gewässerquerschnitt („in recht flach überströmten Randbereichen des Bachs, in denen der Schlamm noch besser sauerstoffversorgt ist“, AB Seite 13) zurückgreift (s. Seite 16 in Anlage 11).

Von Einwenderseite wird die Frage aufgeworfen, ob es sich bei dem Bachmuschel-Vorkommen im Lipbach wegen des Umstands, dass sich dieses Vorkommen in einem stark verschlammten Gewässer befindet, um eine speziell an die lokalen Bedingungen **angepasste Subspezies** handeln könnte. Hierbei handelt es sich zum einen schon um eine nicht weiter substantiierte Mutmaßung. Zum anderen kommt es auf eine etwaige genetische Separierung des Bestands im Lipbach im Übrigen nicht an, da in jedem Fall mit den vorgesehenen LBP-Maßnahmen (insbesondere mit der Umsiedlung) die Erhaltung und Sicherung des vorhandenen Bachmuschelbestands bezweckt und erreicht werden soll unabhängig davon, ob eine genetische Separierung vorliegen mag oder nicht. Insoweit ist die Frage des etwaigen Vorliegens einer Subspezies hier nicht weiter entscheidungserheblich.

Soweit gegen die LBP-Maßnahmen Nr. 6 und 13 hinsichtlich der Anlage von **Gewässerrandstreifen** am Lipbach bzw. Espengraben eingewandt wird, dass diese vom Umfang her viel **zu gering** seien und viel großflächiger Maßnahmen vorzusehen seien, ist zu entgegnen, dass es Aufgabe des LBP-Maßnahmenkonzepts ist, die mit dem Vorhaben der OUM verbundenen Eingriffe zu kompensieren, nicht aber, darüber hinausgehende generelle natur- oder artenschutzfachliche Verbesserungen zu bewirken, die in keinem Zusammenhang mit der Bewältigung vorhabenbedingter Konflikte stehen. Maßgeblich ist, dass durch die mit diesen LBP-Maßnahmen vorgesehenen Gewässerrandstreifen die Habitatbedingungen für die Bachmuscheln im Lipbach verbessert werden. Im Übrigen wird zur Wirksamkeit dieser LBP-Maßnahmen auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 7.2.11.6 Bezug genommen.

Von Einwanderseite wird bemängelt, dass die **Auswirkungen baubedingter Beeinträchtigungen** auf die bachabwärts von der Einmündung des Quellgrabens in den Lipbach befindlichen Bachmuscheln falsch eingeschätzt würden, da in einer Untersuchung von Heitz 2006 im Lipbach in den Ortsbereichen von Lipbach und Kluffern ca. 900 Tiere festgestellt worden seien. Nach der Bestandserfassung in 2009 und 2010 (s. Dokumentation in Anlage 11) finden sich Gewässerabschnitte im Lipbach mit hoher Besiedlungsdichte nur bis zur Einmündung des Quellgrabens einschließlich Transekt T8, dessen Bestand von ca. 120 Tieren ebenfalls umgesiedelt wird, um auch diesen Bestand vorsorglich vor baubedingten Auswirkungen durch die nahe stattfindenden Baumaßnahmen zu schützen. Bachabwärts von Transekt T8 finden sich im Lipbach auf einer Strecke von ca. 1 km nur Abschnitte sehr geringer oder geringer Dichte oder auch mit gar keinen Nachweisen von Bachmuscheln. Mit mittlerer Dichte besiedelte Abschnitte finden sich erst in ca. 1 km Abstand, was im Hinblick auf baubedingte Stoffeinträge vom Fachgutachter nachvollziehbar nicht mehr als besonders sensibler Nahbereich des Vorhabens eingestuft wird. Vor diesem Hintergrund sind keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf bachabwärts gelegene Bachmuschelbestände zu erwarten.

In einer Einwendung wird darauf abgestellt, dass das zur OUM geplante **Straßenentwässerungssystem** mit der Einleitung von Straßenabwässern unterhalb des RÜB Lipbach die Bachmuschelbestände im Lipbach in den Ortsbereichen von Lipbach und Kluffern gefährde. Die Straßenentwässerung bei der OUM ist so konzipiert, dass über die Versickerung des anfallenden Wassers in der Sickermulde gewährleistet wird, dass Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge aus dem normalen Betrieb auf ein unerhebliches Mindestmaß reduziert werden und dass zugleich im Falle eines Unfalls belastende Stoffe (wie z. B. Öl) so lange im Straßenbereich zurückgehalten werden, bis aktive Schutzmaßnahmen (z. B. Bodenaustausch) greifen. Mit der Versickerung ist sichergestellt, dass keine direkte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in einen Vorfluter erfolgt, vielmehr wird mit der Versickerung über die belebte Bodenschicht in der Versickermulde eine weitgehende Vorreinigung dieses Wassers bewirkt, so dass die Konzentration von Schadstoffen und Chloriden gering ausfällt. Nur in den relativ selten zu erwartenden Überlaufällen kommt es zu einer Direkteinleitung von Straßenoberflächenwasser in die Vorfluter. Die Einleitungsstellen für das in Überlaufällen anfallende Wasser liegen für das Einzugsgebiet A an einem Graben, der in den Zollbach führt und für die Einzugsgebiete B, C und D am Lipbach unterhalb der Einmündung des

Quellgrabens. Mit der Verlegung der Einleitungsstelle für das Einzugsgebiet C um ca. 70 m bachabwärts (s. Anlage 17) liegen die 3 Einleitungsstellen der Einzugsgebiete B, C und D alle unterhalb des Transekts T8 und damit unterhalb des dichter mit Bachmuscheln besiedelten Abschnitts des Lipbachs. Weiter bachabwärts finden sich erst nach ca. 1 km Gewässerabschnitte mit mittlerer Dichte, so dass wegen des weiteren Verdünnungseffekts keine Beeinträchtigungen dieser Bachmuschelbestände zu erwarten sind. Dies gilt umso mehr, als die Einleitungen aus dem RÜB Lipbach im selben Bereich regelmäßig und in einem viel größeren Umfang und mit größerer Belastung erfolgen, so dass der Bewertung des Fachgutachters zugestimmt wird, dass die Einleitung von Notüberlaufwasser von der OUM in den Lipbach keine relevante Zusatzbelastung mehr darstellt. Dies gilt auch hinsichtlich des Eintrags von Salz, da Streusalz in der Winterzeit von etwa Mitte Oktober bis Mitte März eingesetzt wird, die gegenüber Salz besonders empfindlichen Larvenstadien jedoch frühestens ab Mitte März, meist ab April/Mai im Gewässer auftreten, so dass hieraus keine erheblichen Beeinträchtigungen der Bachmuscheln entstehen, zumal Bachmuscheln sonst durchaus geringe Salzgehalte tolerieren können. Insoweit teilt die Planfeststellungsbehörde die Bewertung des Fachgutachters, dass durch die Einleitung von Straßenabwässern von der OUM keine so erheblichen Beeinträchtigungen der Bachmuscheln im Lipbach hervorgerufen werden, dass ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt wird. Weder wird damit eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte beschädigt oder zerstört noch ergibt sich daraus eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos oder gar die Tötung einzelner Exemplare. Folgerichtig ist dann auch eine erhebliche Störung ausgeschlossen. Anzumerken bleibt, dass insoweit auch negative Auswirkungen auf den Fischbestand im Lipbach ausgeschlossen sind.

Im Hinblick auf die Frage in einer Einwendung, ob die vom Vorhaben der OUM betroffenen Bachmuscheln ausgelagert und nach den Baumaßnahmen wieder ins Bachbett zurückgeführt werden könnten, ist anzumerken, dass nach der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 die Bergung und Umsiedlung der betroffenen Bachmuscheln in bachaufwärts gelegene Abschnitte desselben Gewässers ohne **zwischenzeitliche Hälterung** vorgesehen ist. Eine spätere Rücksetzung der umgesiedelten Muscheln in den verlegten Bachabschnitt ist auch nicht geplant, vielmehr soll eine natürliche Eigenbesiedlung aus den angrenzenden bachaufwärts gelegenen Gewässerabschnitten erfolgen. Dieses Vorgehen macht auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Sinn, da mit dem Verzicht auf eine Rückumsetzung ein weiteres Eingreifen vermieden wird.

Weiter wird eingewandt, dass es ökologisch fragwürdig sei, eine Bestandssicherung durch **Umsiedlung von Bachmuscheln** aus einem Habitat, das zerstört werden solle, **in** ein anderes bereits **besiedeltes Habitat** zu versuchen. Es sei grundsätzlich davon auszugehen, dass eine Art in einem bestimmten Lebensraum in der unter den vorherrschenden ökologischen Standortfaktoren auf Dauer maximal möglichen Individuendichte vorkomme. Setze man in den oberstromigen Abschnitt des Lipbachs die umgesiedelten Bachmuscheln ein, dürfte sich längerfristig der Bestand in diesem Abschnitt wieder auf die ursprünglich beobachtete Individuendichte reduzieren, weil davon auszugehen sei, dass dieser oberstromige Bachabschnitt gar nicht mehr Bachmuschelindividuen als im Ausgangszustand tragen kön-

ne. Eine echte Bestandssicherung sei gewährleistet, wenn die langfristige Ansiedlung der umgesiedelten Bachmuscheln in einem bislang nicht besiedelten Gewässerabschnitt gelingen würde, was jedoch ein hochriskantes Unterfangen sei. Auch hier gilt zunächst, dass diese allgemeinen Ausführungen nicht näher substantiiert sind. Darüber hinaus hält die Planfeststellungsbehörde es mit dem Fachgutachter nicht für nachvollziehbar, dass die Bachmuscheln im Lipbach in allen Bachabschnitten immer nur in der jeweils maximal möglichen Dichte vorkommen sollen. Eine solche statische Vorstellung ist in Bezug auf die dynamischen natürlichen Veränderungen unterliegende Bestandsdichte einer bestimmten Art in einem bestimmten Lebensraum von vornherein sachfremd. Diese Bestandsdichte unterliegt vielmehr fortlaufend natürlichen Schwankungen (z. B. bei den Reproduktionsbedingungen), auch in der räumlichen Verteilung der Bachmuscheln ist eine gewisse Dynamik als normal einzustufen. Darüber hinaus können Bachmuscheln in weitaus höheren Dichten siedeln, als es im Lipbach anzutreffen ist, wobei zu beachten ist, dass Bachmuscheln keine Reviere bilden und daher auch in hoher Dichte sitzen können. Zudem zielen die oben unter Doppelbuchstaben cc) genannten LBP-Maßnahmen gerade darauf ab, die Habitatsituation im Lipbach explizit für die Art Bachmuschel zu verbessern und Beeinträchtigungen zu reduzieren, was die angesprochene Tragfähigkeit erhöhen wird. Nicht zuletzt steht die Verlegungsstrecke, die als für Bachmuscheln geeignetes Habitat ausgestaltet wird, ebenfalls zur eigenständigen Besiedlung für die Bachmuscheln zur Verfügung, so dass die als Lebensraum zur Verfügung stehende Gewässerstrecke des Lipbachs sich letztlich vorhabenbedingt nicht reduziert. Entgegen der Annahme der Einwender sind in Übereinstimmung der Planfeststellungsbehörde mit dem Fachgutachter die Erfolgsaussichten einer Umsiedlung von Bachmuscheln in einen bereits besiedelten Gewässerabschnitt grundsätzlich erheblich höher zu bewerten, als es bei einer Umsiedlung in einen bislang noch nicht besiedelten Abschnitt der Fall wäre. Schließlich ist bei einem bereits besiedelten Gewässerabschnitt grundsätzlich davon auszugehen, dass dort für die Bachmuscheln hinreichend günstige Habitatbedingungen herrschen, wohingegen dies in einem bislang nicht besiedelten Gewässerabschnitt tendenziell viel stärker in Frage gestellt werden kann.

Von Einwendern wird angesprochen, dass es im Lipbach-Abschnitt zwischen Stüblehof und Einmündung des Quellgrabens **unterschiedliche Besiedlungsdichten** in den einzelnen Transekten T8 bis T38 gebe. Dies sei nicht auf menschliche Einflüsse zurückzuführen, sondern müsse ökologische Gründe haben. Daher seien genauere Angaben zur Beschreibung des Bachuntergrundes erforderlich. Schließlich würden sich in den Transekten T9 bis T15 ca. 50% des gesamten Lipbachbestandes an Bachmuscheln befinden, zugleich aber seien hier starke Verschlammungen des Gewässerbetts in der Dokumentation angegeben worden, obwohl man früher davon ausgegangen sei, dass man bei Verschlammungen keine Bachmuscheln finde. Mit diesen Hinweisen können nach fachgutachterlicher Beurteilung, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, die Erfolgsaussichten der geplanten Umsiedlung der in dem zu verlegenden Gewässerabschnitt befindlichen Bachmuscheln nicht erschüttert werden. Zunächst weist der Fachgutachter darauf hin, dass die vorhandene Verschlammung im Lipbach kein Sonderfall ist, sondern auch an anderen Orten Bachmuscheln bei Verschlammung vorkommen. Insoweit stellt eine Verschlammung eines Gewässers kein grundlegendes Hindernis hinsichtlich der Habitatansprüche der Bachmuscheln

dar. Dann aber kommt es auf eine nähere Untersuchung des Bachuntergrundes in den Abschnitten des Lipbachs, in die die umzusiedelnden Bachmuscheln eingesetzt werden sollen, nicht an. Zudem weisen die Transekte T17 bis T33, die oberhalb der zu verlegenden Strecke des Lipbachs liegen, nach der Dokumentation gleichfalls vielfach eine Verschlammung auf, so dass insoweit vergleichbare Habitatbedingungen bestehen. Zudem findet sich in den Transekten T17 bis T33 ganz überwiegend schon jetzt eine mittlere bis hohe Dichte an Bachmuschelbesiedlung, woraus sich die grundsätzliche Eignung dieser Gewässerabschnitte als Bachmuschelhabitat ohne Weiteres ableiten lässt. Würde es tatsächlich ökologische Gründe geben, die gegen eine Eignung der Transekte T17 bis T33 als Habitat für Bachmuscheln sprechen würden, dürfte es dort schon im jetzigen Zustand keine mittlere bis hohe Besiedlungsdichte geben; mithin kann wegen der schon jetzt gegebenen Besiedlungsdichte jedenfalls für die Transekte T17 bis T33 von einer ökologischen Geeignetheit dieses Lipbach-Abschnitts als Habitat für Bachmuscheln ausgegangen werden. Da Bachmuscheln sehr dicht (mit 100 Individuen/m² oder höher) sitzen können und die Strecke, in die die umzusiedelnden Bachmuscheln eingesetzt werden können, mit den Transekten T17 bis T33 ca. 680 m lang ist bei einer ca. 170 m langen zu verlegenden Strecke, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Aufnahmekapazität der die Bachmuscheln aufnehmenden Strecke überschritten wird, zumal auch bis zum Transekt T38 beim Stüblehof weitere Möglichkeiten zur Einsetzung von Bachmuscheln bestehen, da auch dort Bachmuscheln zu finden sind. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die Reproduktionsbedingungen bei dicht besiedelten Bachmuschelbeständen klar günstiger ausfallen als bei weniger dicht besiedelten Beständen. Auch hinsichtlich der Nahrungsverfügbarkeit leitet sich bei den Bachmuscheln keine für deren Besiedlung in einem Gewässerabschnitt relevante limitierende Wirkung ab, da die aus dem Wasser gefilterte Nahrung der Bachmuscheln, nämlich Schwebstoffe und Plankton, im Lipbach laut Fachgutachter ausreichend verfügbar ist und zudem Nahrungsmangel in der einschlägigen Literatur nicht als wesentliche Gefährdungsursache bei der Bachmuschel genannt wird, so dass auch die Nahrungsverfügbarkeit der Umsiedlung im Lipbach nicht entgegensteht.

Soweit eingewandt wird, dass der **Quellgraben verschlamm**t sei, es dort massiv Faulschlamm und Methangas gebe und der neu verlegte Abschnitt des Lipbachs nicht dort angeschlossen werden könne, ist festzuhalten, dass zwar auch nach Auffassung des Fachgutachters der jetzige Zustand des Quellgrabens sehr schelcht ist, jedoch der Quellgraben in dem Bereich, in dem der neue Abschnitt des Lipbachs angeschlossen wird, saniert wird, so dass sich daraus keine negativen Auswirkungen auf die Bachmuschelbestände ergeben.

Von Einwenderseite wird vorgetragen, dass der Transekt T14 mit 1.560 Exemplaren die höchste Besiedlung mit Bachmuscheln aufweise, der von der Verlegung und Umsiedlung betroffene, benachbarte Transekt T13 nur 240 Exemplare. Der scheinbare sprunghafte Anstieg von T13 zu T14 sei das Ergebnis einer Hochrechnung auf der Grundlage von 2 Metern, die untersucht worden seien bei einem 40 m-Abschnitt. Es sei daher möglich, dass die **Hochrechnung bei T13 nicht den tatsächlichen Bestand wiedergebe**, da große Teile von T13 auch ähnlich dicht wie T14 besiedelt sein könnten. Dann aber sei möglicherweise statt 24,2% mehr als ein Drittel des Bestandes von der Umsiedlung betroffen. Im Übrigen sei die

Angabe einer Nachkommastelle auf der Grundlage einer Untersuchung von 5% des jeweiligen Abschnitts wissenschaftlich unredlich. Abgesehen davon, dass es auf die Nachkommastelle hier nicht ankommt, muss dieser Vorwurf der Unredlichkeit verwundern, da der Prozentanteil von 24,2% mathematisch korrekt berechnet und aufgerundet wurde. Dass es sich im Übrigen bei einer Bestandserhebung, bei der 5% genau untersucht werden und aus diesen Ergebnissen für jeden 40 m-Abschnitt auf den Gesamtbestand des jeweiligen Abschnitts hochgerechnet wird, nicht um Vollerhebungen, sondern um Hochrechnungsergebnisse und damit um eine Abschätzung handelt, liegt auf der Hand. Die eingewandte Vermutung, dass Transekt T13 tatsächlich dichter besiedelt sein könnte, ist daher genauso plausibel wie die umgekehrte Vermutung, dass Transekt T14 tatsächlich geringer besiedelt sein könnte. Dies macht deutlich, dass man mit solchen spekulativen Vermutungen letztlich nicht weiterkommt, zumal sowieso Transekt T13 nicht vollständig von der Verlegungsstrecke betroffen ist, sondern ca. 10 m (= ca. 25% der Transektlänge), die an Transekt T14 angrenzen, nicht verlegt werden und angenommen werden kann, dass eine mutmaßlich höhere Besiedlungsdichte in T13 eher im angrenzenden Nahbereich zu T14 auftreten dürfte. Diese Aspekte sind jedoch von vornherein nicht entscheidungserheblich, da es für die technische und fachliche Durchführbarkeit der Bergung und Umsiedlung der Bachmuscheln weder auf die exakte Anzahl noch auf den exakten Anteil der umzusiedelnden Tiere ankommt, solange sich wie hier in Bezug auf Transekt T13 die tatsächlich umzusiedelnde Anzahl der Bachmuscheln nicht in gravierender Größenordnung verändert.

Soweit von Einwanderseite angeführt wird, dass der **Jungmuschelbestand im Lipbach** trotz der dortigen, seit langem vorhandenen Verschlammung angesichts des größeren Bachmuschelbestands größer sein müsse, als es in der Dokumentation auf Seite 13ff. in Anlage 11 angegeben wird, mag dies zutreffen, zumal Jungmuscheln auch in verschlammten Bereichen existieren können. Dies ist jedoch nicht entscheidungserheblich, da auch so schon fachgutachterlich der Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach als günstig bewertet wird. Ein höherer Anteil an Jungmuscheln würde hier diese Bewertung nur unterstreichen. Der Hinweis auf eine Milcheinleitung in den Lipbach im Jahr 2008 ist in diesem Zusammenhang als einmaliges, temporäres Ereignis nicht weiter entscheidungserheblich.

Weiter wird von Einwanderseite kritisiert, dass in der Dokumentation auf Seite 16 in Anlage 11 spekuliert werde, dass sich der **Zustand der Bachmuschel-Population im Lipbach** in den kommenden Jahren ohne gezielte Schutz- und Fördermaßnahmen verschlechtern werde. Es sei nicht plausibel, dass es in den seit langem verschlammten Bereichen ein permanentes Jungmuscheldefizit gebe, da sonst kein Muschelbestand in dieser Größenordnung vorhanden wäre. Unabhängig davon, dass der Fachgutachter darauf hinweist, dass nicht unterstellt wird, dass es im Lipbach keine Jungmuschelentwicklung gebe, sondern dass es wegen des geringen registrierten Jungmuschelaufkommens ohne Schutz- und Fördermaßnahmen zu Verschlechterungen kommen könnte, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Folgendes festzuhalten: Einerseits spricht viel für die Sichtweise der Einwander, wonach es trotz der seit langem vorhandenen Verschlammung ein größeres Jungmuschelaufkommen geben muss, da sonst kein so großer Bachmuschelbestand vorhanden sein könnte. Ande-

rerseits unterstreicht ein größeres Jungmuschelaufkommen nur, dass der Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach zutreffend als günstig bewertet wird.

Von Einwenderseite wird bemängelt, dass der für den Fortbestand der Bachmuschel-Population essentielle **Wirtsfischbestand im Lipbach nicht erfasst** worden sei.

Der Bestand an Wirtsfischen ist für die Bachmuschel im Hinblick auf ihre Reproduktion von erheblichem Belang, da die Larven (Glochidien) der Bachmuscheln für deren Weiterentwicklung für ein übergangsweises parasitäres Stadium auf einen Wirtsfisch angewiesen sind. Besonders geeignete Wirtsfische sind Elritze, Dreistacheliger Stichling und Döbel.

Vom Fachgutachter wird in der Ergänzung 2013 explizit zu den Wirtsfischbeständen im Lipbach zwischen Stüblehof und der Einmündung des Quellgrabens zusammengefasst wie folgt Stellung genommen: Wegen eines Gewässerunfalls im Lipbach im Jahr 2008 mit abschnittweisem Fischsterben wurde bis zum Jahr 2010 die Durchführung einer Erfassung des Wirtsfischbestands als nicht sinnvoll erachtet, um repräsentative Ergebnisse zu erzielen. Im Übrigen lagen aus früheren Erhebungen aus dem Jahr 2002 Erkenntnisse darüber vor, dass es im Lipbach für die Bachmuschel geeignete Wirtsfische gibt (s. hierzu Seite 19 und 47f. in Anhang C zu Planunterlage 12.1). Zudem kommt es durch das Vorhaben der OUM laut Fachgutachter zu keinen wesentlichen negativen Auswirkungen auf den Fischbestand im Lipbach, so dass von daher an sich kein Anlass für eine weitere Erfassung des Wirtsfischbestands im Rahmen des Vorhabens der OUM besteht. Im Übrigen kann erwartet werden, dass die LBP-Maßnahmen, die zugunsten der Bachmuscheln die Gewässerqualität am Lipbach verbessern sollen, sich auch günstig auf den dortigen Fischbestand auswirken. Nicht zuletzt bleibt das für den Fischbestand wichtige Fließgewässerkontinuum erhalten, da das Vorhaben der OUM in einem Bereich erfolgt, der weder durch aktuelle noch vorhabenbedingt neue Barrieren von ober- oder unterstromigen Abschnitten des Lipbachs und des zuführenden Quellgrabens abgetrennt ist, zumal auch Kleinfische wie etwa die Elritze größere Strecken in einem Fließgewässersystem zurücklegen können.

Trotzdem wurde vom Vorhabenträger insbesondere hinsichtlich des Lipbachs zwischen Stüblehof und Quellgraben (einschließlich Quellgraben) im September 2012 eine Erhebung des Fischbestands mittels Elektrofischung an 4 Probestellen (3 am Lipbach und 1 am Quellgraben) durchgeführt. Dabei wurden Döbel und Stichling an allen Probestellen, die Elritze im Quellgraben sowie an 2 der 3 Probestellen im Lipbach festgestellt. Auch wenn die ermittelte Individuenzahl der Wirtsfische als eher gering einzustufen ist, handelt es sich insoweit um den vorhandenen Zustand, der jedenfalls vorhabenbedingt nicht verschlechtert wird. Positiv ist zu vermerken, dass insbesondere die Hälfte der Wirtsfische Elritzen sind, da Elritzen eine überdurchschnittliche mittlere Glochideeninfektionsrate (mit etwa 16-30 Individuen/Fisch nach der Untersuchung von Heitz 2005, Seite 5) aufweisen, so dass der vorhandene Wirtsfischbestand insgesamt als für die vorhandene Bachmuschel-Population hinreichend betrachtet werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich vor diesem Hintergrund der fachgutachterlichen Bewertung an, dass es vorhabenbedingt zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des

Fischbestands im Lipbach und damit vorhabenbedingt auch nicht zu negativen Folgewirkungen auf die Bachmuschel-Population im Lipbach kommt. Vorsorglich wird zum Schutz der Fische in Ergänzung der LBP-Maßnahmen Nr. 8.1 mit einer Nebenbestimmung in diesem Beschluss festgesetzt, dass der zu verlegende Abschnitt des Lipbachs vor der Umleitung des Wassers mit Elektrofischung (ggf. zusätzlich Keschern) abzufischen ist und die dabei geborgenen Fische anschließend in andere benachbarte Abschnitte des Lipbachs umzusetzen sind; damit wird auch einem entsprechenden Hinweis eines Verbandes Rechnung getragen. Wegen des geringeren Umfangs des hiervon betroffenen Fischbestands und wegen der Umsetzung in benachbarte Abschnitte des Lipbachs hält die Planfeststellungsbehörde eine vorherige Unterrichtung des Fischereiberechtigten nicht für geboten.

Von einem Einwender wird im Hinblick auf die mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 geplante Umsiedlung von Bachmuscheln auf eine im Juli 2006 **von Stefan Heitz durchgeführte Notumsiedlung von Bachmuscheln** und die sich anschließende Entwicklung dieser umgesiedelten Bachmuschel-Bestände hingewiesen. Eine von Heitz angefertigte Dokumentation dieser Notumsiedlung wurde mit vorgelegt.

Bei dieser Notumsiedlung wurden ausweislich der Dokumentation vom Breitenriedgraben, der südlich von Lipbach in den Lipbach mündet, 1.528 Bachmuscheln umgesiedelt. Diese Tiere wurden an 2 Stellen in den Lipbach eingesetzt, zum einen in die Einsatzstellen Y1 und Y2 zu beiden Seiten der Brücke der L 207 über den Lipbach im Süden von Lipbach sowie zum anderen in die weiter bachabwärts gelegene Einsatzstelle X1 im Bereich der Einmündung des Breitenriedgrabens in den Lipbach. Die Einsatzstellen Y1 und Y2 werden übereinstimmend den Transekten L46 und L47 aus der Bestandserfassung des Fachgutachters zugeordnet. Die Einsatzstelle X1 wird vom Einwender den Transekten L37 und L38 zugeordnet, was zutreffend ist, jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde um den halben Transekt L36 zu ergänzen ist.

Entgegen der Darstellung des Einwenders in seinem Schreiben vom 19.12.2011 wurden im Zuge der Notumsiedlung in den Abschnitt X1 806 Tiere und nicht wie dort angegeben ca. 500 Tiere und in die Abschnitte Y1 und Y2 722 Tiere und nicht ca. 1.000 Tiere eingesetzt (die zutreffenden Werte lassen sich aus der Tabelle 1 auf Seite 2 in der Dokumentation von Heitz errechnen).

Nach Auffassung des Einwenders liege mit der Notumsiedlung im Jahr 2006 einerseits und der Bestandsaufnahme, wie sie in Anlage 11 dokumentiert ist, andererseits mit dem Vergleich der Bestandszahlen ein Monitoring betreffend diese Umsiedlung im zeitlichen Abstand von 3 Jahren vor. Dabei werden die Bestandszahlen an den Einsatzstellen nach der Untersuchung in Anlage 11 verglichen mit den Bestandszahlen, wie sie sich errechnen aus der Zahl der jeweils im Zuge der Notumsiedlung eingesetzten Tiere und der dort schon befindlichen Tiere (nach der Bestandsuntersuchung von Heitz aus dem Jahr 2005). Unter Zugrundelegung der unzutreffenden Zahlen der eingesetzten Tiere (s. vorherigen Absatz) kommt der Einwender zu dem Ergebnis, dass beim Abschnitt X1 von ca. 740 Tieren 2006 nur noch 220 Tiere 2009 und bei den Abschnitten Y1 und Y2 von ca. 1.040 Tieren 2006 nur

noch 85 Tiere 2009 vorgefunden wurden. Damit will der Einwender nachweisen, dass Umsiedlungen von Bachmuscheln nicht erfolgreich verlaufen.

Hierzu hat der Fachgutachter zusammengefasst wie folgt in der Ergänzung 2013 Stellung genommen:

Da der Abschnitt des Lipbachs zwischen Lipbach und Kluffern nicht in 2009, sondern erst im September/Oktober 2010 untersucht wurde (s. Seite 4 der Dokumentation als Anhang zu Anlage 11), liegt ein Zeitraum von 4 und nicht nur von 3 Jahren (wie vom Einwender angegeben) zwischen dieser Bestandserhebung und der im Juli 2006 von Heitz durchgeführten Notumsiedlung. Dies wird von Einwenderseite in dem Schreiben vom 09.09.2013 auch bestätigt.

Vom Fachgutachter wird für die Planfeststellungsbehörde plausibel angeführt, dass - bezogen auf diesen Zeitraum von 4 Jahren - einerseits die Fähigkeit der Bachmuschel-Individuen zur aktiven Ortsverlagerung in begrenztem Umfang sowie andererseits zur Verdriftung im Bachsystem nicht zu vernachlässigen ist. Hieraus sind in der Folge Verteilungseffekte auf der Strecke zu erwarten, so dass die damaligen Einsatzstellen nicht mit den späteren Aufenthaltsorten der Tiere exakt übereinstimmen müssen; nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde kann eine solche exakte Übereinstimmung wegen der genannten Gründe nicht erwartet werden. Von daher ist für einen Vergleich auf eine längere, gerade in bachabwärtiger Richtung gelegene Strecke im Bereich der Einsatzstellen abzustellen. Soweit von Einwenderseite im Schreiben vom 09.09.2013 behauptet wird, dass damit den Bachmuscheln eine hohe Mobilität zugesprochen werde, ist dem zu entgegnen, dass der Fachgutachter gerade von einer aktiven Ortsverlagerung in begrenztem Umfang gesprochen hat und im Übrigen noch eine Verdriftung zu berücksichtigen ist. Dies kann offensichtlich nicht mit einer hohen Mobilität gleichgesetzt werden.

Aus den im vorherigen Absatz angeführten Gründen und zur besseren Vergleichbarkeit kann mit dem Fachgutachter bezüglich der Einsatzstelle X1 folgende Betrachtung angestellt werden: Die Bestandserhebung von Heitz 2005 ergab für den Abschnitt des Lipbaches von der Brücke Kreuzäcker am nördlichen Ortsrand von Kluffern bis zum südlichen Ortsrand von Lipbach geschätzt 600 Exemplare (s. Seite 16 und 17 dieser Untersuchungen mit der Probestrecke Lip 5). Diesen 600 Exemplaren sind noch die in 2006 notumgesiedelten 806 Tiere der Einsatzstelle X1 hinzuzurechnen, was 1.406 Tiere ergibt. Diese Strecke entspricht in etwa den Transekten L29 bis L42 in den Untersuchungen des Fachgutachters in 2010. Bezüglich dieser Transekte werden 1.380 Tiere angegeben. Daraus zieht der Fachgutachter - aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - den Schluss, dass die gegenüber der Bestandserhebung von Heitz mit 600 Tieren in 2005 höhere Bestandszahl von ca. 1.400 Tieren in 2010 ursächlich auf die Notumsiedlung in 2006 an der Einsatzstelle X1 mit ca. 800 Tieren zurückgeht. Die Plausibilität des Vergleichs zwischen den von Heitz angegebenen Zahlen der geschätzten und eingesetzten Exemplare einerseits und der vom Fachgutachter ermittelten Bestandszahl kann auch nicht mit dem Hinweis auf die unterschiedlichen Erhebungsmethoden erschüttert werden. Eher spricht die gute Übereinstimmung der Ergebnisse dafür, dass man auch mit unterschiedlichen Erhebungsmethoden zu gut vergleichbaren Ergebnissen kommt.

Soweit sich - auch bei weiteren Betrachtungen und Untersuchungen - dennoch Differenzen ergeben sollten, lassen sich diese laut Fachgutachter vor allem auf das seit 2006 erfolgende natürliche Absterben älterer Tiere bei quantitativ nicht gleich großer Nachwuchsrate zurückführen. Dafür spricht auch die Altersstruktur der Bachmuscheln, wie sie von Heitz 2005 für den Abschnitt Lip 5 auf Seite 17 seiner Untersuchung angegeben wurde. Danach waren dort damals ca. 2/3 aller Bachmuscheln 9 Jahre oder älter. Ebenso ist davon auszugehen, dass ein Teil der notumgesiedelten Tiere inzwischen natürlicherweise gestorben ist. Dass auf Grund natürlicher Alterungsprozesse bei einem Bestand an Bachmuscheln, bei dem ca. 2/3 aller Muscheln 9 Jahre oder älter sind, mit fortschreitender Zeit nach und nach Exemplare natürlicherweise absterben, bedarf entgegen dem Schreiben der Einwenderseite vom 09.09.2013 keiner weiteren Untersuchungen (auch nicht zur Gewässertemperatur). Soweit in dem Schreiben vom 09.09.2013 nach Anhaltspunkten für eine verminderte Nachwuchsrate gefragt wird, wird mit dem Fachgutachter darauf hingewiesen, dass die Einsatzstelle X1 in einem längeren Gewässerabschnitt des Lipbachs liegt, die durch eine geringe Besiedlungsdichte geprägt ist. Dies weist auf eine insgesamt verringerte Habitatqualität für die Bachmuschel in diesem Gewässerabschnitt hin, was wiederum eine verminderte Nachwuchsrate plausibel erklärt.

Nach allem kann der Darstellung des Einwenders, dass von ca. 740 Tieren in 2006 nur 220 Tiere in 2010 übrig geblieben seien, nicht gefolgt werden. Dies beruht maßgeblich darauf, dass die nur auf die Transekte L37 und L38 (= Einsatzstelle X1) abstellende Betrachtung des Einwenders, die zudem noch den hälftigen Transekt L36 außen vor lässt, zu kleinräumig angelegt ist und die Verteilungseffekte aus der aktiven Ortsverlagerung und der Verdriftung von Bachmuscheln völlig ausblendet und unberücksichtigt lässt. Letztlich ist festzuhalten, dass entgegen der Ansicht des Einwenders viel dafür spricht, dass die Notumsiedlung in 2006 an der Einsatzstelle X1 im Großen und Ganzen erfolgreich verlief.

Bezüglich der Einsatzstellen Y1 und Y2 stellt sich die Situation hingegen wie folgt dar:

In der Bestandserhebung 2010 lassen sich auf der Strecke der Transekte L41 bis L56 lediglich in den Transekten L46 und L47, die genau den Einsatzstellen Y1 und Y2 entsprechen, nur 85 Exemplare finden, obwohl 2006 dort 722 notumgesiedelte Tiere eingesetzt wurden. Der Altbestand ist dort in der Größenordnung vernachlässigbar, da nach der Untersuchung von Heitz 2005 der Abschnitt, zu dem die Einsatzstellen Y1 und Y2 gehören, nämlich Lip 6, nur eine geringe Besiedlungsdichte von 0,11 bis 0,29 Tieren/lfm aufwies, so dass bei einer durchschnittlichen Dichte von 0,2 Tieren/lfm und einer Streckenlänge von 80 m hier der Altbestand 16 Tiere betragen hat (die vom Einwender hier angesetzten 40 Tiere Altbestand sind zu hoch veranschlagt, da irrtümlich eine durchschnittliche Besiedlungsdichte von 0,5 Tieren/lfm angesetzt wird). Vergleicht man nun den Bestand 2006 nach der Notumsiedlung mit 738 Tieren mit dem Befund in 2010 mit 85 Tieren, wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde deutlich, dass hier die alternative Interpretation des Fachgutachters offenkundig zutrifft. Danach war die Notumsiedlung an den Einsatzstellen Y1 und Y2 nicht erfolgreich und die 2010 gefundenen Bestände waren der noch verbliebene Restbestand aus dieser Notumsiedlung. Dieses Ergebnis ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel, da auf der ganzen Strecke der Transekte L41 bis L56 2010 sonst keine Bachmuscheln festge-

stellt werden konnten, was ohne Weiteres den Schluss zulässt, dass in den Transekten L41 bis L56 gerade keine für Bachmuscheln geeigneten Habitatbedingungen bestehen und infolgedessen die dortige Notumsiedlung auch nicht erfolgreich verlaufen konnte.

Danach spricht hinsichtlich der Notumsiedlung von Heitz im Jahr 2006 viel dafür, dass bei der Einsatzstelle X1 die Umsiedlung erfolgreich verlief, bei den Einsatzstellen Y1 und Y2 hingegen nicht. Der offensichtliche Unterschied besteht darin, dass sich im Bereich der Einsatzstelle X1 bereits vorher ausgeprägt Bachmuschelbestände und damit für Bachmuscheln geeignete Habitatbedingungen vorfanden, wohingegen dies im Bereich der Einsatzstellen Y1 und Y2 gerade nicht der Fall war.

Dieses Ergebnis bestätigt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Richtigkeit der Vorgehensweise im Zuge der LBP-Maßnahme Nr. 8.1, die umzusiedelnden Bachmuscheln nur in Abschnitte desselben Gewässers einzusetzen, die bereits eine dichtere Besiedelung durch Bachmuscheln und damit offenkundig für Bachmuscheln geeignete Habitatbedingungen aufweisen. Gleichzeitig bestätigt die im Abstand von 4 Jahren erfolgte Bestandserhebung, die faktisch eine Bestandskontrolle im Hinblick auf die Notumsiedlung darstellt, dass Umsiedlungen - auch mit zahlenmäßig umfangreicheren Beständen - unter Einhaltung der vorgenannten Voraussetzungen erfolgreich durchgeführt werden können.

Von Einwanderseite wird ferner die Frage aufgeworfen, ob es **Beispiele für vergleichbare Umsiedlungen von Bachmuscheln** gebe, die erfolgreich verlaufen seien. Seitens des Fachgutachters wurde hierzu im Erörterungstermin angegeben, dass es bislang kein Beispiel gibt, bei dem eine Umsiedlung in dieser Größenordnung mit zusätzlichem Monitoring durchgeführt wurde. Umsiedlungen z. B. in Österreich liegen zeitlich noch nicht so weit zurück, so dass noch kein abgeschlossenes Monitoring vorliegt. Im Übrigen wies der Fachgutachter darauf hin, dass frühere anderweitige Umsiedlungen von Bachmuscheln daran scheiterten, dass die Muscheln in für sie nicht geeignete Habitate erfolgten. Im Unterschied hierzu erfolgt die Umsiedlung im Lipbach im Rahmen des Vorhabens der OUM gerade im selben Gewässer in Abschnitten, die schon jetzt von Bachmuscheln besiedelt werden und sich insoweit als für Bachmuscheln grundsätzlich geeignet erwiesen haben. Zudem kann auf die Notumsiedlung von Heitz aus dem Jahr 2010 verwiesen werden; soweit sie die Einsatzstelle X1 betrifft, spricht viel dafür, dass sich der dortige Bestandsumfang auf die von Heitz eingesetzten Exemplare zurückführen lässt. Auf diese Notumsiedlung wurde von dem Einwander erst nach dem Erörterungstermin mit Schreiben vom 19.12.2011 aufmerksam gemacht und wurde mangels Kenntnis deshalb nicht vorher mit berücksichtigt. Als vorteilhaft im Vergleich zur Notumsiedlung 2006 ist bei der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 auch zu werten, dass die Umsiedlungsstrecke dieser Maßnahme ein Mehrfaches beträgt, mithin die Umsiedlung hier nicht so konzentriert erfolgt wie bei der Notumsiedlung und zudem die Umsiedlung nach der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 zudem durch für das Gewässer des Lipbachs günstig wirkende weitere LBP-Maßnahmen unterstützt wird.

An dieser Stelle ist auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 07.08.2009 - 5 S 2348/08 - hinzuweisen. Dieses Urteil befasst sich eingehend mit der im

Rahmen des Vorhabens zur OU Friedrichshafen B 31 BA II B ebenfalls geplanten Umsiedlung von Bachmuscheln von einem von diesem Vorhaben betroffenen Bachabschnitt in einen anderen oberstromig gelegenen Abschnitt desselben Baches. In diesem Urteil wird die Durchführbarkeit der Umsiedlung von in diesem Fall mindestens 2.200 Tieren nicht bezweifelt. In dem Urteil wird u. a. ausgeführt: „Die von der Verlegung des Baches betroffenen Tiere sollen in Bereiche des Oberlaufs des Baches (...) umgesiedelt werden. Nach den übereinstimmenden und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen (des Beklagten) und (des Klägers) in der mündlichen Verhandlung können Bachmuscheln ohne weiteres - insbesondere ohne dass es deshalb zu einem Absterben einzelner Exemplare in nennenswertem Umfang kommt - in geeignete Habitats umgesetzt werden. Da eine Umsetzung in den Oberlauf des Mühlbachs erfolgen soll, in dem bereits Bachmuscheln leben, bestehen keine Zweifel an der Geeignetheit des Habitats (...). Der Sachverständige (des Klägers) hat dies in der mündlichen Verhandlung bestätigt und ergänzend ausgeführt, dass die bereits im Oberlauf lebenden Bachmuscheln mit den umgesetzten auch nicht in Konkurrenz träten, weil die Muscheln jeweils „ihre Nische“ suchten. Die Durchführbarkeit einer Umsetzung - ohne nennenswerte Verluste - hängt nach den insoweit ebenfalls übereinstimmenden Angaben der Sachverständigen auch nicht von der Anzahl der umzusetzenden Exemplare ab. Dies ist plausibel, weil die Umsetzung zeitlich gestaffelt und bereits ausgegrabene Tiere eine gewisse Zeit zwischengelagert („gehältert“) werden können. Mit Blick darauf ist es für die Frage des Erhaltungszustands der Bachmuschelpopulation auch nicht von Bedeutung, ob abweichend von der ursprünglichen Bewertung (...) ggf. ca. 2.000 Tiere umgesetzt werden müssen. Zwar haben die Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass zu einer Umsetzung in dieser Größenordnung bislang noch keine Erfahrungen vorliegen, Zweifel an der Durchführbarkeit der Maßnahme haben sie aber übereinstimmend nicht geäußert.“

Weiter heißt es in diesem Urteil: „In der mündlichen Verhandlung haben die Sachverständigen (des Beklagten) und (des Klägers) übereinstimmend ausgeführt, dass eine Wiederbesiedlung des verlegten Bachabschnitts möglich und wahrscheinlich ist angesichts des Umstands, dass in den jeweils im Oberlauf bzw. im Unterlauf anschließenden Abschnitten vitale Populationen vorhanden seien. Entscheidend sei, dass der verlegte Abschnitt den speziellen Lebensbedingungen der Bachmuschel entsprechend wiederhergestellt werde.“ (Die Zitate aus diesem Urteil sind entnommen aus NuR 2010, Seite 210f.) Anzumerken bleibt, dass die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision gegen dieses VGH-Urteil vom Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 17.04.2010 - 9 B 5/10 - zurückgewiesen wurde.

Diese Ausführungen des VGH Baden-Württemberg können auf die Umsiedlung im Lipbach übertragen werden, da grundsätzlich die Situation vergleichbar ist. In beiden Fällen wird jeweils eine größere Anzahl an Bachmuscheln bachaufwärts in denselben Bach umgesiedelt in Bachabschnitte, die bereits von Bachmuscheln besiedelt sind und wo demzufolge für Bachmuscheln geeignete Habitatbedingungen bestehen. Auch die Wiederansiedlung in den verlegten Bachabschnitt im Zuge der Eigenansiedlung soll aus anschließenden Abschnitten mit vitalen Populationen erfolgen.

Nach allem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 geplante Umsiedlung von Bachmuscheln mit der für eine Prognose über deren Erfolgsaussichten hinreichenden Wahrscheinlichkeit erfolgreich durchgeführt werden kann, so dass kein Raum mehr für einen vernünftigen Zweifel an der erfolgreichen Durchführbarkeit dieser geplanten Umsiedlung bleibt.

Trotz der zugunsten der Bachmuscheln, die sich im zu verlegenden Abschnitt des Lipbachs befinden, vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen lässt sich nicht vermeiden, dass bezüglich dieser Bachmuscheln vorhabenbedingt artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden. Zum einen lässt sich nicht völlig ausschließen, dass im Zuge der Bergung und Umsiedlung der Bachmuscheln einzelne Exemplare verletzt oder sogar getötet werden. Zudem ist - vor allem hinsichtlich Jungmuscheln, die nur eine geringe Größe aufweisen - nicht auszuschließen, dass die Bergung und Umsiedlung der Bachmuscheln nicht vollständig erfolgen kann. Damit ist der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt. Ferner wird der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG hier als erfüllt angesehen, da die im zu verlegenden Gewässerabschnitt wegfallenden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nicht so rechtzeitig im neu anzulegenden Gewässerabschnitt ersetzt werden können, dass deren ökologische Funktion vollständig und zeitlich ununterbrochen weiterhin erfüllt wird. Anhaltspunkte dafür, dass die Bachmuscheln vorhabenbedingt erheblich gestört werden i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, liegen nicht vor.

b) Zauneidechse

In Planunterlage 12.6 sowie Anhang F der Planunterlage 12.1 wird eine potentielle Habitatfläche der Zauneidechse im nahen Umfeld des **RÜB Lipbach** angegeben. Dort gelangen aber keine konkreten Nachweise der Zauneidechse. Auf Grund dessen schließt sich die Planfeststellungsbehörde der fachgutachterlichen Einschätzung in der Ergänzung 2013 an, dass dort kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand verwirklicht wird.

Im Bereich der **Minkhofer Halde** sind hingegen Lebensstätten und damit ein Vorkommen der Zauneidechse dokumentiert. Allerdings werden laut Ergänzung 2013 diese Lebensstätten und Habitatflächen nicht unmittelbar durch das Vorhaben der OUM betroffen, auch wenn eine der Habitatflächen am Südrand der Minkhofer Halde sehr nahe an der Trasse der OUM liegt. Allerdings liegt dort zwischen der Habitatfläche und der Trasse der OUM noch ein bereits vorhandener Feldweg. Zudem erfolgt während der Bauzeit ein Schutz dieser Flächen durch einen Bauzaun gemäß LBP-Maßnahme Nr. 5.1. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit dem Fachgutachter für den Bereich der Minkhofer Halde keine baubedingte signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für Zauneidechsen gesehen. Eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos nach Inbetriebnahme der OUM kann nach Auffassung des Fachgutachters, der sich

die Planfeststellungsbehörde anschließt, auf Grund der nach der LBP-Maßnahme Nr. 5.5 beidseitig der Trasse der OUM zwischen Bau-km 6+500 und 6+760 vorgesehenen Amphibien-Leitzäune ausgeschlossen werden. Auch insoweit wird kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt.

Vom Vorhaben der OUM wird das Habitat eines Zauneidechsen-Vorkommens im Bereich der Anbindung der OUM an die L 207 am **Wagner-Knoten** in Anspruch genommen. Dieses Habitat befindet sich entlang des dortigen **Bahndamms** der Bahnlinie auf dessen westlicher, von der L 207 abgewandten Seite.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Beurteilung des Fachgutachters, dass es vorhabenbedingt zu keinen erheblichen Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt. Um eine entsprechende, tatbestandlich erforderliche Populationsrelevanz der Störung entfalten zu können, ist einerseits der vorhabenbedingte Eingriff in das Bahndamm-Habitat zu kleinräumig und andererseits die lokale Verbreitung der Zauneidechse zu groß, um durch diesen kleinräumigeren Eingriff erheblich gestört werden zu können.

Im Hinblick auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011 - 9 A 12.10 - erfolgte mit der Ergänzung 2013 eine Überprüfung der vorherigen vorhabenbezogenen Beurteilung und Planung zur Zauneidechse, wie sie in der AB auf den Seiten 10ff. dargestellt ist. Nach Rn 119 dieses Urteils kann bei Erfüllung des Tötungstatbestands nicht mehr auf die Privilegierung nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG zurückgegriffen werden. Zugleich ist nach Rn 126ff. dieses Urteils davon auszugehen, dass mit der Baufeldräumung, von der ein Zauneidechsenhabitat betroffen wird, auch Zauneidechsen getötet werden, da selbst im Falle eines vorherigen Absammelns nicht zu erwarten ist, dass alle Exemplare eingesammelt werden können; laut diesem Urteil (Rn 127) erscheine es als ausgeschlossen, der Tiere auf einer Fläche von mehreren Hektar auch nur annähernd vollständig habhaft zu werden. Wegen des individuenbezogenen Ansatzes der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände reicht es für die Erfüllung des Tötungstatbestandes aus, wenn einzelne Exemplare der Zauneidechse bei der Baufeldräumung getötet werden. Zudem ist nicht auszuschließen, dass ein vorheriges Absammeln der Zauneidechsen als Fangen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und damit als eigenständige Erfüllung eines weiteren Verbotstatbestands zu qualifizieren sein könnte (s. Rn 130 des o. g. Urteils).

Vor diesem Hintergrund muss - zumindest im Sinne einer worst case-Betrachtung - davon ausgegangen werden, dass mit der Baufeldräumung im Bereich des Bahndamm-Habitats einzelne Zauneidechsen-Exemplare vorhabenbedingt getötet würden, sofern keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Um die vorhabenbedingte Erfüllung des Tötungstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auszuschließen, erfolgte im Rahmen der genannten Überprüfung eine Anpassung der Vorgehensweise hinsichtlich des Zauneidechsenvorkommens am Bahndamm.

In Planunterlage 12.1a ist neben anderen Änderungen und Ergänzungen des LBP-Maßnahmenkonzepts u. a. auch die LBP-Maßnahme Nr. 10.1 enthalten. Diese Maßnahme dient speziell dem Schutz der Zauneidechsen am Bahndamm, soweit sie vorhabenbedingt

vom Baufeld betroffen werden. Die LBP-Maßnahme Nr. 10.1 umfasst mehrere Teilmaßnahmen, die zeitlich aufeinander abgestimmt gestaffelt angelegt sind. Zusammengefasst ist danach vorgesehen, zuerst benachbarte Böschungsbereiche, die bisher als Zauneidechsen-Habitat nicht oder nur gering geeignet sind, für die Zauneidechse aufzuwerten. Sobald diese Ersatzhabitats funktional wirksam sind, werden die von der Zauneidechse besiedelten bzw. besiedelbaren Flächen im Baufeld entlang des Bahndamms geschlossen mit bodendeckenden Sträuchern bepflanzt, um die dortigen Zauneidechsen zu vergrämen und um deren Abwandern in die Ersatzhabitats zu bewirken. Im nächsten Schritt wird das Baufeld mit temporären Sperrzäunen abgeschirmt, um ein Rückwandern von Zauneidechsen zu verhindern. Nach der Fertigstellung der Bauwerke BW 7 und 8 werden dauerhafte Absperungen angebracht, um verkehrsbedingte Kollisionsrisiken zu vermeiden. Zudem sind als Bestandteil der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 während der Maßnahmen-Umsetzung, die weitgehend vor Baubeginn von den Bauwerken BW 7 und 8 erfolgen muss, Zwischenkontrollen hinsichtlich der 1. und 2. Teilmaßnahme vorgesehen. Für Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme Nr. 10.1 einschließlich der zugehörigen Pläne Bezug genommen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 zugrunde liegende gestufte Vorgehensweise geeignet, um zu gewährleisten, dass das für das Vorhaben der OUM erforderliche Baufeld im Zeitpunkt der Baufeldräumung nicht mehr von Zauneidechsen besiedelt wird, so dass es dadurch zu keiner Tötung eines Exemplars der Zauneidechse kommt. Durch die vorherige Schaffung eines räumlich anschließenden Ersatzhabitats finden die vom Baufeld vergrämen Zauneidechsen unproblematisch einen nahe gelegenen Ersatz, so dass auch das Überleben der vergrämen Zauneidechsen insoweit sichergestellt ist. Mit den Sperrzäunen wird gewährleistet, dass die Zauneidechsen trotz ihrer Standorttreue (s. auch Rn 128 im o. g. Urteil) nicht wieder in die Baufeldflächen zurückwandern können. Nach allem kann mit der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 ausgeschlossen werden, dass im Zuge der Baufeldräumung am Bahndamm der Tötungsstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich dort vorkommender Zauneidechsen vorhabenbedingt erfüllt wird.

Zwar kann davon ausgegangen werden, dass mit der Baufeldräumung am Bahndamm auch Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Zauneidechsen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zerstört werden. Jedoch wird im Zuge der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 erreicht, dass durch die Anlage eines angrenzenden Ersatzhabitats im räumlichen Zusammenhang die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG weiterhin erfüllt wird, so dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG insoweit nicht verwirklicht wird.

Den Belangen der Deutschen Bahn AG, deren Bahngelände betreffend die Bahnlinie von Friedrichshafen nach Markdorf in unmittelbarer Nachbarschaft zur LBP-Maßnahme Nr. 10.1 liegt, wird mit den Zusagen des Vorhabenträgers, wonach der Deutschen Bahn AG für die Herstellung und Unterhaltung der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 keine Kosten entstehen und der laufende Bahnbetrieb durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt wird, hinreichend Rechnung getragen. Zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs können wie bisher auch Maßnahmen im Randbereich des Gleises (z. B. Vegetationsarbeiten, Spritzzug) durchgeführt wer-

den, da diese Maßnahmen schon bisher stattfanden, ohne den Lebensraum der Zauneidechsen am Bahndamm zu beeinträchtigen. Daran wird sich auch im Hinblick auf die LBP-Maßnahme Nr. 10.1 und die Wirksamkeit und Eignung der danach geplanten Ersatzhabitate nichts ändern. Anzumerken ist, dass laut fachgutachterlichem Hinweis Zauneidechsen an vielen Bahnstrecken Vorkommen aufweisen und mithin in der Lage sind, diese Vorkommen im Rahmen der an Bahnstrecken üblichen Unterhaltungsmaßnahmen aufrecht zu erhalten.

Mit der Ergänzung um die LBP-Maßnahme Nr. 10.1 wird die ursprüngliche Beurteilung in der AB, wonach auch hinsichtlich der Zauneidechse ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt wird, obsolet.

Anzumerken bleibt, dass mit der geänderten LBP-Maßnahme Nr. 9.1 zwischen Bau-km 7+000 und 7+440 entlang der OUM ein Schutzzaun mit Überkletterschutz zur Abschirmung des mit der LBP-Maßnahme Nr. 9 vorgesehenen, für Zauneidechsen geeigneten Habitats gegenüber der OUM geplant ist. Soweit im Maßnahmenblatt hierbei die L 205neu angegeben wird, handelt es sich um ein Redaktionsversehen; gemeint ist die OUM. Mit dem geplanten Schutzzaun wird der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im o. g. Urteil in Rn 115f. Rechnung getragen, wonach der Tötungstatbestand wegen einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos als erfüllt angesehen wird, wenn Straßenböschungen zauneidechengerecht hergerichtet werden ohne entsprechenden Schutzzaun. Mit dem vorgesehenen Schutzzaun wird gerade die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos, dass nämlich Zauneidechsen auf der Straße vermehrt überfahren werden, ausgeschlossen und so der Tötungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden.

Ferner ist anzumerken, dass die ursprünglich in der LBP-Maßnahme Nr. 9 vorgesehene Kontrolle auf Besiedlung durch Zauneidechsen auf der von dieser Maßnahme erfassten Fläche nach Baufertigstellung und bei Nichtnachweis Umsiedlung von ca. 10 Zauneidechsen aus benachbarten Habitaten samt Monitoring im Hinblick auf die zusätzliche LBP-Maßnahme Nr. 10.1 entbehrlich geworden ist und daher entfallen kann. Damit haben sich auf diese Umsiedlung von Zauneidechsen bezogene Einwendungen erledigt. Ebenso haben sich damit die Anforderungen von Referat 56 (Naturschutz und Landschaftspflege) des Regierungspräsidiums Tübingen hinsichtlich der näheren Ausgestaltung der LBP-Maßnahme Nr. 9 und hinsichtlich einer Verlängerung des Zeitraums des Monitorings erledigt. Bedenken gegen die LBP-Maßnahme Nr. 10.1 werden von den Referaten 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen nicht vorgetragen.

c) Vögel

Zu den Vogelarten wird hinsichtlich der Bestandserhebung im Untersuchungsraum bzw. im Trassenbereich der OUM auf die Ergebnisse der Untersuchungen Bezug genommen, wie sie in den Anhängen C, D und F dargestellt sind. Dort sind insbesondere auch Listen ent-

halten, die bei den einzelnen Vogelarten nach Brutvogel bzw. brutverdächtig, Nahrungsgast und Durchzügler differenzieren. Aus den Karten in den Anlagen der Anhänge D und F ist auch die Lage der Revierzentren wertgebender Brutvogelarten zu entnehmen.

Hieraus ergibt sich zusammengefasst (s. AB Seite 18f.), dass weite Teile des Trassenbereichs der OUM hinsichtlich Revierzentren artenschutzfachlich relevanter, wertgebender Brutvogelarten in verarmten Bereichen verlaufen, nur an wenigen Stellen finden sich örtlich bedeutsame Bereiche (s. hierzu Karte in der Anlage zu Anhang D). Dieses Ergebnis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel, verläuft doch die Trasse der OUM auf weiten Strecken auf landwirtschaftlich intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen sowie Sonderkulturlflächen (insbesondere Obstbauflächen). Der regional bedeutsame Waldrandbereich im Gewann Oberholz wird von der Trasse der OUM selbst nicht unmittelbar beansprucht, ebenso wenig der kleinräumige, überregional bedeutsame Bereich der Minkhofer Halde. Für diese Bereiche werden als wertgebende Arten Dorngrasmücke, Feldlerche, Bluthänfling, Gelbspötter, Teichrohrsänger und Rohrammer (die beiden letztgenannten Arten im Bereich der Minkhofer Halde) aufgeführt. Teichrohrsänger und Rohrammer finden sich auch in den Schilfröhrichten entlang des Lipbachs von der Minkhofer Halde bis zum Quellgraben, einem Bereich, der gleichfalls als überregional bedeutsam eingestuft ist.

Hinsichtlich der **Feldlerche** erfolgte wegen der vorhabensunabhängig stark rückläufigen Bestandsentwicklung im Bodenseeraum eine Kontrolle des aktuellen Bestands dieser Art im Trassenkorridor der OUM mittels 3 Begehungen im April und Mai 2012 (s. Anlage 2 zur Aktualisierung Mai 2013). Dabei wurden potentiell geeignete Bereiche und speziell die 2004 kartierten 3 Reviere und deren näheres Umfeld optisch und akustisch (auch unter Einsatz einer Klangattrappe) überprüft. Diese Prüfung erbrachte für keinen Bereich die Bestätigung eines Feldlerchen-Reviers, so dass diese Art aus fachlicher Sicht nicht mehr als vom Vorhaben der OUM betroffen eingestuft wird. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, da wegen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung im Trassenbereich der OUM mit Grünland und Sonderkulturen nicht mit Vorkommen von Feldlerchen zu rechnen ist. Demzufolge können auch die ursprünglich geplanten LBP-Maßnahmen Nr. 2.4, 6.4 und 11.5, die mit der Anlage von Ackerrandstreifen spezifisch auf die Feldlerche ausgerichtet waren, ersatzlos entfallen, da es zu keiner vorhabenbedingten artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigung dieser Art mehr kommt. Gegen den Wegfall dieser drei LBP-Maßnahmen bestehen aus Sicht der Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen keine Bedenken. Eine auf die Situation der Feldlerche bezogene Einwendung hat sich infolge des Verschwindens dieser Art im Trassenbereich der OUM erledigt.

Von Einwenderseite wird hierzu kritisiert, dass die **Nachkartierung willkürlich und selektiv** mit der Feldlerche nur eine bestimmte Vogelart umfasst habe und dass nicht auch andere wertgebende Vogelarten wie etwa Neuntöter, Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger, Rohrammer, Mönchsgrasmücke, Feldsperling und Kohlmeise (entsprechend einer Begehung der Minkhofer Halde am 15.07.2011 durch die Ornithologische Arbeitsgemeinschaft Bodensee (OAB)) nachkartiert worden seien. Grundsätzlich ist eine Nachkartierung dann angezeigt, wenn es Indizien für spätere wesentliche Änderungen bei der Bestandssituation gegenüber

der Bestandserhebung gibt, so etwa, wenn Indizien hinreichend dafür sprechen, dass sich durch Nutzungsänderungen eines Gebietes das Artenspektrum wesentlich geändert haben kann. Wie die Kartierung durch die OAB im Juli 2011 gezeigt hat, besteht hinsichtlich der darin genannten Vogelarten keine Veranlassung zu einer weiteren Nachkartierung, da gerade davon ausgegangen werden kann, dass deren Bestände im Bereich der Minkhofer Halde nach wie vor vorhanden sind, sich insoweit das Artenspektrum nicht geändert hat. Anders sieht es jedoch bei der Feldlerche aus, da auf Grund der generellen Bestandsrückgänge dieser Art im Bodenseeraum (nicht zuletzt wegen der dortigen intensiven landwirtschaftlichen Nutzung mit Grünland und Sonderkulturen (Obstanbau)) eine aktuelle Überprüfung mit einer Nachkartierung angezeigt war. Da diese Nachkartierung entgegen früherer Ergebnisse keine Bestätigung eines Feldlerchen-Reviers im Bereich der Trasse der OUM mehr ergab, ist die Voraussetzung für solche LBP-Maßnahmen entfallen, die spezifisch als funktionserhaltende Maßnahmen auf die Feldlerche ausgelegt waren. Wenn keine Feldlerchen mehr im Bereich der OUM vorhanden sind, können auch keine Feldlerchen durch das Vorhaben der OUM betroffen werden; folgerichtig bedarf es dann keiner auf die Feldlerche bezogenen LBP-Maßnahmen mehr. Da die LBP-Maßnahmen Nr. 2.4, 6.4 und 11.5 nach deren Zielsetzung explizit die Anlage von Ackerrandstreifen ausschließlich zugunsten der Feldlerche vorsahen, konnte artenschutzfachlich und artenschutzrechtlich und musste aus Gründen der geringeren Belastung der Belange der Landwirtschaft und von privatem Eigentum auf diese Maßnahmen verzichtet werden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass im Hinblick auf den generellen Rückgang der Feldlerchenbestände im Bodenseeraum eine Wiederbesiedlung des Untersuchungsraums im Bereich der Trasse der OUM nicht mehr zu erwarten ist. Diese gutachterlichen Darlegungen in der Stellungnahme vom 26.09.2013 sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und überzeugend.

Der Tötungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch im Falle einer vorhabenbedingten signifikanten Steigerung des Tötungsrisikos durch Kollisionen verwirklicht (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, Rn 219). Durch die Führung der Trasse der OUM in Einschnittlage bzw. durch deren Verwallung sowie durch die Bepflanzung der Straßenbegleit- und Böschungflächen werden die Kollisionsrisiken bezüglich Vogelarten soweit reduziert, dass sie keine signifikante Steigerung mehr erfahren, sondern im sozialadäquaten, allgemein üblichen Rahmen bleiben. Dann aber wird der Tötungstatbestand nicht erfüllt.

Darüber hinaus wird in einer Nebenbestimmung festgesetzt, dass das Freimachen des Baufeldes und das Fällen von Bäumen außerhalb der Brutzeit erfolgen, um auch insoweit die Tötung insbesondere von Jungvögeln zu vermeiden.

Ausgehend hiervon teilt die Planfeststellungsbehörde die fachgutachterliche Beurteilung, dass hinsichtlich Vogelarten der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt wird.

Der Tatbestand der erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann hier hinsichtlich baubedingter Auswirkungen bei den Vogelarten vermieden werden. Dies beruht zum einen darauf, dass die Nebenbestimmung, nach der das Freimachen des Baufeldes und das Fällen von Bäumen außerhalb der Brutzeit erfolgen müssen, entsprechende baubedingte Störungen verhindert. Zum anderen handelt es sich bei baubedingten Störungen um zeitlich und örtlich begrenzte Störungen und weisen nach fachgutachterlicher Beurteilung die vorkommenden Arten insoweit eine eher geringere Gefährdungsdisposition auf. Anlagebedingte Störwirkungen sind laut Fachgutachter unerheblich.

Allerdings sind mit der Trasse der OUM betriebsbedingte Störungen durch Lärmemissionen (auch in Kombination mit anderen Störreizen durch den Fahrzeugverkehr) verbunden. Dabei ist zu beachten, dass die verschiedenen Vogelarten unterschiedlich lärmempfindlich sind. Auf der Grundlage eines Forschungsberichts zum Thema „Vögel und Verkehrslärm“ kommt die AB (s. Seite 21 ff.) unter Zugrundelegung einer Verkehrsbelastung im ungünstigsten Planfall von etwas über 20.000 Kfz/24h auf der Trasse der OUM zu dem Ergebnis, dass bei der OUM der mit einem 100%igen Lebensraumverlust gleichzusetzende Abstandswert von 100 m und im Übrigen die nach diesem Bericht vorgeschlagenen Effektdistanzen, die je nach Vogelart verschieden sind, heranzuziehen sind. Vogelarten, für die in dem Bericht Orientierungswerte genannt werden, treten im Umfeld der Trasse nicht auf. Bei der weiteren fachgutachterlichen Betrachtung wurden hinsichtlich des Störungstatbestands, der nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG eine erhebliche Störung voraussetzt, nur solche Vogelarten als relevant betrachtet, bei denen es sich in Baden-Württemberg nicht um weit verbreitete und allenfalls mäßig häufige, mit hoher Stetigkeit auftretende Arten oder andernfalls um ungefährdete Arten handelt und nicht nur Einzelreviere betroffen sind, wobei keine so hochgradig gefährdete oder besonders seltene Vogelart betroffen ist, dass bereits die Betroffenheit eines einzelnen Reviers als für den Störungstatbestand relevant zu werten sein könnte. Ergänzend zu den Effektdistanzen nach dem o. g. Bericht werden auch die Wirkdistanzen nach Reijnen für die Beurteilung herangezogen. Auf dieser Grundlage werden in der AB Feldlerche, Teichrohrsänger, Rohrammer, Neuntöter und Pirol als betroffene Vogelarten genannt, wobei insoweit noch Wirkungen der OUB mit eingeflossen sind. Wie sich aus Abbildung 4 der AB auf Seite 24 ergibt, scheidet eine Betroffenheit des Pirols durch die OUM ersichtlich aus. Hinsichtlich der Feldlerche erbrachte eine Untersuchung im Jahr 2012, dass das dortige Vorkommen als erloschen zu betrachten ist. Hinsichtlich des Neuntöters ist ausweislich der Abbildung 4 durch die OUM nur ein Revier randlich betroffen, was nicht als erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu werten ist. Anders sieht es nach der AB beim Teichrohrsänger aus; diese Vogelart ist von der OUM mit einem bilanzierten störungsbedingten Verlust von über 9 Revieren betroffen, was für diese in Baden-Württemberg nur mäßig häufige Art fachgutachterlich als erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gewertet wird. Vorsorglich geht der Fachgutachter auch bei der Rohrammer, bei der 4 Reviere im Reijnen-Wirkraum der OUM liegen, von einer solchen erheblichen Störung aus. Soweit im Bereich der Trasse der OUM Nahrungsflächen für andere Vogelarten liegen, die nicht in diesem Bereich als Brutvögel auftreten (wie etwa der Schwarzmilan), kommt diesen Flächen keine erhebliche Bedeutung oder Qualität zu, die nicht auch im näheren Umfeld zu finden ist. Insgesamt schließt sich die Planfeststellungs-

behörde der methodisch überzeugenden fachgutachterlichen Beurteilung an, so dass vorhabenbedingt durch die OUM hinsichtlich der beiden Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erfüllt wird.

Der Tatbestand der Zerstörung und Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist bei den Vogelarten nicht erfüllt. Dies beruht darauf, dass unter Berücksichtigung der LBP-Maßnahmen, insbesondere auch der Maßnahmen im Bereich der Minkhofer Halde, die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Allerdings kann mit den auch zugunsten der beiden Vogelarten **Teichrohrsänger und Rohrammer** vorgesehenen LBP-Maßnahmen Nr. 6.1, 6.3, 11.1, 11.4, 12 und 13 nicht erreicht werden, dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vorhabenbedingt nicht erfüllt wird. Soweit in einer Einwendung ohne weitere Substantiierung bezweifelt wird, ob diese LBP-Maßnahmen genügen, ist anzumerken, dass diese LBP-Maßnahmen gerade auch auf die Habitatansprüche der beiden Vogelarten hin ausgerichtet sind. Von daher sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte ersichtlich, die berechtigte Zweifel an der Eignung und am ausreichenden Umfang dieser Maßnahmen begründen könnten.

In einer Einwendung wird vorgetragen, dass die Minkhofer Halde für die **Bekassine** Bedeutung als Durchzugsgebiet und für die Überwinterung habe, was mangels Winterkartierung nicht erkannt worden sei. Die nahe vorbei führende Trasse der OUM entwerte dieses bisher ruhige Gebiet für diese Vogelart.

Die Planfeststellungsbehörde hält die fachgutachterliche Bewertung für plausibel, wonach eine Winterkartierung von Vogelarten im Bereich der Minkhofer Halde nicht erforderlich war. Wegen der relativ geringen Größe dieses Gebiets ist die Bedeutung für Vögel als Durchzugsgebiet oder zur Überwinterung von vornherein sehr eingeschränkt. Es handelt sich insoweit nicht um essentielle Flächen, allenfalls tageweise kommt der Minkhofer Halde eine gewisse Bedeutung für Zugvögel zu, was so auch seitens eines Naturschutzverbandes im Erörterungstermin bestätigt wurde. Allerdings sei die Minkhofer Halde für die Bekassine bei der Überwinterung von Bedeutung, da dieser Bereich im Winter oft schneefrei sei. Nach Auffassung des Fachgutachters kommt der Minkhofer Halde als Feuchtgebiet zwar eine gewisse Bedeutung hinsichtlich der Bekassine zu. Allerdings handelt es sich bei der Minkhofer Halde laut Fachgutachter wegen deren geringer Größe und deren struktureller Ausstattung nicht um ein besonders bedeutsames Gebiet, was auch durch die Literatur bestätigt wird, wonach die großen Feuchtgebiete am westlichen Bodensee, vor allem aber am östlichen Bodensee zwischen Schussenmündung und Rheindelta eine besondere Rolle für die Bekassine spielen. Im Übrigen hält der Fachgutachter Störungen der Bekassine durch die Trasse der OUM für nicht so erheblich, da sich an anderen Orten Bekassinen auch an

Hauptstraßen finden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Beurteilungen an. Es ist nicht erkennbar, dass durch das Vorhaben der OUM hinsichtlich der Bekassine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt werden; dies gilt insbesondere auch für das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, da keine erheblichen Störungen zu erwarten sind.

In einer Einwendung wird befürchtet, dass durch die OUM der **Weißstorch** wieder verschwinden könnte. In der AB wird auf Seite 19 zum Weißstorch ausgeführt, dass für diese Art im Untersuchungsraum der Niederungszug der Lipbacher Senke als Nahrungshabitat relevant ist. Dieser Bereich wird jedoch von der Trasse der OUM nur randlich nördlich von Lipbach beansprucht, ansonsten verläuft die Trasse der OUM in einem größeren Abstand zu dieser Senke. Die von der Trasse der OUM sonst in Anspruch genommenen Flächen können zwar ebenfalls vom Weißstorch genutzt werden. Jedoch befinden sich dort nach fachgutachterlicher Beurteilung keine Schwerpunkte oder sonst Flächen mit essentieller Bedeutung für den Weißstorch, deren Wegfall sich erheblich auf diese Art auswirken könnte. Dieser fachlichen Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände beim Weißstorch nicht erfüllt sind.

In Bezug auf **Eulenarten** wurden am Nordwestrand von Lipbach 2 Steinkauzröhren festgestellt, die jedoch nicht besetzt waren. Da der Steinkauz in dieser Region großflächig nicht mehr vorkommt, ist ein Vorkommen auch nicht zu erwarten. Im trassennahen Bereich konnten auch andere Eulenarten nicht nachgewiesen werden (s. AB Seite 18), so dass bezüglich Eulenarten vorhabenbedingt kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt wird.

Wie aus den Bestandsuntersuchungen laut Anhängen D und F bezüglich **Greifvogelarten** hervorgeht, ist von 4 im Untersuchungsgebiet brütenden Arten (Mäusebussard, Rot- und Schwarzmilan sowie Baumfalke(Brutverdacht)) auszugehen. Deren Revierzentren befinden sich im Wesentlichen in einem artenschutzfachlich als regional bedeutsam eingestuften Waldrandgebiet am Nordrand des Baidter Waldes (Gewann Oberholz) (s. Karten als Anlage zu Anhang D und Anhang F). Die Trasse der OUM verläuft hier in einer Entfernung von ca. 250-300 m zu diesem Gebiet. Die dortigen Fortpflanzungsstätten werden zwar nicht unmittelbar durch die Trasse der OUM zerstört oder beschädigt, jedoch könnten diese durch Verlärmung durch die Trasse erheblich betroffen sein. Auf Seite 17 von Anhang D wird insoweit ein Orientierungswert von mehr als 50 dB(A) angeführt. Wie sich aus Abbildung 70 aus der UVS zur OUM ergibt, kommt es in diesem Waldrandgebiet zu einer Lärmbelastung im ungünstigsten Lastfall, dem Planfall 1.2LV, zu einer Lärmbelastung von durchschnittlich ca. 51,5 dB(A). Da in der AB dieser Aspekt nicht mehr weiter thematisiert wird, ist zugrunde zu legen, dass aus fachgutachterlicher Sicht hierin kein Potential mehr für eine erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG oder für eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gesehen wird, da sich die Lärmbelastung aus der Trasse der OUM von der Größenordnung her am Orientie-

rungswert befindet. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Entsprechendes gilt auch für einen nach Anhang F 2006 am Lipbach zwischen Stüblehof und Minkhofer Halde vorgefundenen Horst des Schwarzmilans, bei dem zudem die Möglichkeit besteht, dass dieser Horstbaum inzwischen gefällt wurde. Soweit weitere Greifvogelarten festgestellt wurden, handelt es sich um Nahrungsgäste oder Durchzügler, die durch das Vorhaben der OUM nicht so beeinträchtigt werden, dass dadurch ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt wird; insbesondere werden dadurch keine Nahrungshabitate so erheblich beeinträchtigt, dass dies zu einer erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG führen könnte.

d) Fledermäuse

Nach den Erhebungen (s. Anhang F) wurden im Trassenbereich der OUM nur im Bereich des Zusammenflusses von Lipbach und Quellgraben 3 Fledermausarten (Zwergfledermaus, Langohr (vermutlich Braunes Langohr) und Bartfledermaus (vermutlich Kleine Bartfledermaus)) festgestellt, die alle diesen Bereich als Jagd-/Nahrungshabitat nutzten, wobei den dortigen Flächen wegen ihrer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung als Grün- und Ackerland keine potentiell essentielle Funktion als Nahrungsraum oder Jagdgebiet zukommt. Die Quartiere und damit auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Arten sind im Hinblick auf die Biotopstrukturen und die (eher geringen) Bestandsdaten (nur bei der Zwergfledermaus gelangen mehrere Nachweise, bei den beiden anderen Arten gab es nur Einzelnachweise) nicht im Trassenbereich der OUM anzunehmen. Auch gibt es mit Ausnahme des Lipbachs und des Quellgrabens keine als mögliche Leitlinien für Fledermäuse auffällige Strukturen.

Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, wenn zur Vermeidung bzw. Minimierung kollisionsbedingter Tötungsrisiken mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.2 die Pflanzung höherkroniger Bäume im Bereich der Lipbachquerung vorgesehen ist, um eine Leitstruktur für strukturgebundene Fledermausarten zu erhalten und ein risikoarmes Queren der OUM für Fledermäuse zu bewirken. Soweit dann noch Kollisionsrisiken bestehen, halten sich diese im allgemeinen, sozialadäquaten Rahmen, kommt es mithin nicht zu einer vorhabenbedingten signifikanten Steigerung des Tötungsrisikos von Fledermäusen (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, Rn 219). Dabei ist auch zu beachten, dass die Anzahl der festgestellten Fledermäuse dort eher gering war und die Führung der Trasse der OUM in Einschnitten bzw. Wällen sowie die im Bereich der Lipbach-Querung vorgesehene Pflanzung höherkroniger Bäume zusammen die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ausschließen.

In Einwendungen wird einmal kritisiert, dass die LBP-Maßnahme Nr. 8.2 nicht ausreiche, da es viele Jahre dauern werde, bis die Bäume so hoch gewachsen seien, dass sie als Leitstruktur dienen und ein risikoarmes Queren der Trasse der OUM ermöglichen könnten. Dem ist jedoch zu entgegnen, dass im Maßnahmenblatt zu dieser LBP-Maßnahme explizit die Pflanzung höherer, großkroniger Bäume vorgesehen ist, um gerade diese Funktionen von

Beginn an ausreichend erfüllen zu können. Zum anderen wird kritisiert, dass die Fledermausfauna nicht vollständig erhoben worden sei. Im Hinblick auf die vorwiegende intensive landwirtschaftliche Nutzung der relevanten Flächen mit vielen Acker- und Grünlandflächen und den nur gering vorhandenen Leitstrukturen ist es auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel, wenn die fachgutachterliche Einschätzung anhand der örtlich gegebenen Biotopstrukturen dahingeht, von einer vollständigen Bestandserhebung bei Fledermäusen Abstand zu nehmen, weil nach den Biotopstrukturen von vornherein nur eine geringere Bedeutung der betroffenen Flächen für Fledermausarten zu erwarten ist. Dieses Vorgehen erfolgt in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts; so wird etwa in dessen Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 - Rn 59 ausgeführt, dass Art und Umfang, Methodik und Untersuchungstiefe artenschutzfachlicher Untersuchungen maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten abhängen. Auch in Rn 54 wird dort explizit ausgeführt, dass die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall abhängt und dass es mit der gezielten Erhebung der maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben kann, wenn bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zulassen. So liegt der Fall hier, wo die vorliegenden repräsentativen Erhebungen mit den eher geringeren Nachweisen von Fledermäusen bestätigen, was nach den vorhandenen Biotopstrukturen erwartet werden konnte.

Insgesamt schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Bewertung des Fachgutachters an, dass es unter Berücksichtigung der LBP-Maßnahme Nr. 8.2 vorhabenbedingt hinsichtlich Fledermausarten nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG kommt. Diese Einschätzung wird auch von Referat 56 (Naturschutz und Landschaftspflege) des Regierungspräsidiums Tübingen geteilt.

e) Ameisen

Im Laufe dieses Planfeststellungsverfahrens ging der Hinweis ein, dass sich im Bereich des Knotens Haslacher Hof an der B 33 ein Volk der Ameisenart *Formica polyctena* (Kahlrückige Waldameise) befinde. Dabei wurde auch die Waldameisenart *Formica pratensis* angesprochen. Hinsichtlich dieses Ameisenvolks wurde in dem Hinweis eine Umsiedlung für unumgänglich gehalten.

Beide Ameisenarten sind nach § 1 Satz 1 i. V. m. Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Arten. Da es sich bei beiden Ameisenarten jedoch um andere besonders geschützte Arten i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG handelt, kommt insoweit von vornherein kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG zur Anwendung, da es sich bei dem Vorhaben um nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.

Unbeschadet dessen wird in der fachgutachterlichen Stellungnahme (Aktualisierung Mai 2013) ausgeführt, dass beide Ameisenarten keine Arten von herausgehobener naturschutzfachlicher Bedeutung sind. *Formica polyctena* wird danach bundesweit aktuell als ungefährdet eingestuft und ist eine der häufigsten und am weitesten verbreiteten hügelbauenden Waldameisen insgesamt. *Formica pratensis* wird danach zwar als Art der Vorwarnliste eingestuft, was aber noch keine aktuelle Gefährdung bedeutet, und sie gehört zu den am weitesten verbreiteten hügelbauenden Arten in offenen Lebensräumen. Zusätzlich zu dieser allgemein geringen Gefährdungslage beider Arten ist zu berücksichtigen, dass die angesprochene Umsiedlung des Ameisenvolks naturschutzfachlich kritisch zu bewerten ist, da Ameisenvölker einen teils hohen Einfluss auf die Biozönose ihres Lebensraums haben und andere Arten durch Prädation (Fraß) und Konkurrenz beeinträchtigt werden können. Darüber hinaus befindet sich der Standort dieses Ameisenvolks zwar nahe am Baufeld, dieser wird jedoch - nach einer Prüfung des Bauingenieurbüros - nicht unmittelbar baulich beansprucht, so dass eine bauzeitliche Sicherung mit Umzäunung und Kennzeichnung möglich ist und nach fachgutachterlicher Einschätzung eine ausreichende Nahrungsgrundlage im Umfeld vorhanden sein dürfte, da der Standort nicht vollständig vom Umfeld abgeschnitten wird und zudem neue Strukturen, insbesondere Böschungsbereiche, entstehen, die neue Habitatbedingungen bieten. Auch der spätere Hinweis von Einwenderseite auf die Gasta-meisenart *Formicoxenus nitidulus* ändert aus fachgutachterlicher Sicht nichts an dieser Beurteilung, was von der Planfeststellungsbehörde geteilt wird. Die weiteren Ausführungen in dem Schreiben der Einwender vom 09.09.2013 enthalten im Übrigen nichts wesentlich Neues gegenüber dem vorherigen Vorbringen.

Mit einer Nebenbestimmung wird zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs die bauzeitliche Sicherung dieses Ameisen-Neststandorts durch Umzäunung und Kennzeichnung festgesetzt. Eine Umsiedlung hingegen stellt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei der geschilderten Sach- und Rechtslage als unverhältnismäßig dar.

Sollte es trotz dieser Sicherungsmaßnahmen zu einer Nestaufgabe kommen, läge wegen § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG gleichwohl kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand vor.

f) Nachtkerzenschwärmer

Nach den Erhebungen (s. Anhang F) wurden im Umfeld der Trasse der OUM eine Fläche (Flst. Nr. 3298 der Gemarkung Markdorf) festgestellt, auf der neben typischen Fraßspuren eine Raupe des Nachtkerzenschwärmers gefunden wurde, sowie zwei Flächen als potentielle Habitate.

Alle drei Flächen werden nicht unmittelbar durch das Vorhaben der OUM in Anspruch genommen, so dass insbesondere keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Art zerstört werden; dies gilt auch für eine vorübergehende bauzeitliche Inanspruchnahme (so ist bei Flst. Nr. 3298 keine solche Inanspruchnahme im Grunderwerbsplan (s. Planunterlage 14.1

Blatt Nr. 4) vorgesehen). Auch sonst ist nicht ersichtlich, inwieweit es vorhabenbedingt zu Beeinträchtigungen des Nachtkerzenschwärmers kommen sollte; dergleichen wird fachgutachterlich auch nicht konstatiert. Dann aber ist es ausgeschlossen, dass bezüglich des Nachtkerzenschwärmers vorhabenbedingt ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt wird.

g) Laubfrosch und Grasfrosch

In der AB wird auf Seite 7 zum Laubfrosch dargelegt, dass nur für den Bereich der Minkhofer Halde ein älterer Nachweis nach der Literatur vorliegt. Bei den Untersuchungen im Rahmen des Vorhabens der OUM fanden sich dort keine für die Art geeigneten Laichgewässer mehr. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Fachgutachters, dass dort das Vorkommen des Laubfrosches als erloschen betrachtet werden muss. Daran ändert auch nichts, dass weiter südlich davon später noch ein einzelnes Exemplar festgestellt wurde. Demnach kommt es nicht zu einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung eines Laubfroschvorkommens, da ein solches nicht vorhanden ist.

Soweit in einer Einwendung im Hinblick auf die Förderung von Grasfrosch und Laubfrosch mit der LBP-Maßnahme Nr. 6.1 moniert wird, dass wegen der Zerschneidung des Lebensraums und der Abtrennung von den im Süden gelegenen Wäldern durch die Trasse der OUM dann eine Grünbrücke im Bereich der Minkhofer Halde erforderlich sei, ist zu entgegen, dass die Trasse der OUM zwar eine funktionale Beeinträchtigung in südlicher Richtung mit sich bringt, dass jedoch aus fachgutachterlicher Sicht die funktionalen Beziehungen räumlich von der Minkhofer Halde aus für Feuchtgebietsarten eher in Ost-West-Richtung und in nördlicher Richtung hin zum Niederungszug der Lipbacher Senke und weniger in südlicher Richtung gesehen werden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, zumal für die fachgutachterliche Beurteilung spricht, dass es in nördlicher Richtung deutlich mehr Wasserläufe und -gräben gibt als in südlicher Richtung. Angesichts der geringeren funktionalen Beziehungen in Richtung Süden hält die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit der fachgutachterlichen Beurteilung eine Grünbrücke im Bereich der Minkhofer Halde wegen der auch für den Laubfrosch oder den Grasfrosch reduzierten artenschutzfachlichen Bedeutung für unverhältnismäßig. Ein dahingehender Antrag eines Naturschutzverbandes wird deshalb zurückgewiesen.

Zum Schutz und zur Förderung des Grasfroschs dient insbesondere auch der Amphibien-schutzzaun nach der LBP-Maßnahme Nr. 2.2 sowie der Einbau eines Grabendurchlasses nach der LBP-Maßnahme Nr. 5.3. Beiden Froscharten dient auch die LBP-Maßnahme Nr. 6.1 mit der Anlage von Kleingewässern im Bereich der Minkhofer Halde.

h) Haselmaus

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der fachgutachterlichen Beurteilung auf Seite 7 in der AB an, wonach wegen der vorhabenbedingt nur geringen Inanspruchnahme von Gehölzbeständen, die zudem nicht großflächig ausgebildet sind, nicht von einer vorhabenbe-

dingten Betroffenheit auszugehen ist. Auch wenn die Haselmaus im betroffenen Raum potentiell nicht ausgeschlossen werden kann, liegt eine vorhabenbedingte Betroffenheit gerade auch im Hinblick auf die dortige vielfache intensive landwirtschaftliche Nutzung sehr fern.

i) Sonstige Arten

Soweit von Einwanderseite auf Beobachtungen von Kreuzottern am Bahndamm hingewiesen wird, hat der Fachgutachter in der Ergänzung 2013 für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ausgeführt, dass es sich bei den Beobachtungen um Verwechslungen mit der Ringelnatter gehandelt haben könnte und dass der von dem Vorhaben der OUM betroffene Bereich deutlich außerhalb des dokumentierten Verbreitungsgebiets dieser Art liegt. Entsprechendes gilt demnach auch für die Schlingnatter, die laut Fachgutachter ebenfalls immer wieder mit der Kreuzotter verwechselt wird, wobei zur Schlingnatter die Bewertung des Fachgutachters von der Planfeststellungsbehörde geteilt wird, dass im Falle eines etwaigen Vorkommens der Schlingnatter am Bahndamm die für die Zauneidechse vorgesehenen Maßnahmen nach der LBP-Maßnahme Nr. 10.1 in gleicher Weise auch bei der Schlingnatter wirken (s. dazu die Ergänzung 2013 Seite 12).

Anhaltspunkte dafür, dass in Bezug auf sonstige Arten wie etwa Amphibien, Libellen oder Heuschrecken ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG vorhabenbedingt erfüllt wird, ergeben sich aus den vorgelegten Unterlagen nicht und sind auch sonst nicht ersichtlich.

7.5.4 Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

1. Nach der vorstehenden Prüfung, inwieweit Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG vorhabenbedingt erfüllt werden, erweisen sich hinsichtlich der **Bachmuschel** die Verbotstatbestände nach Nummer 1 und 3 sowie hinsichtlich der Vogelarten **Teichrohrsänger und Rohrammer** nach Nummer 2 als erfüllt. Die in der AB angenommene Erfüllung von Verbotstatbeständen hinsichtlich der Zauneidechse hat sich mit der Ergänzung um die LBP-Maßnahme Nr. 10.1 erledigt.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können die zuständigen Behörden von den Verboten des § 44 BNatSchG Ausnahmen zulassen im Interesse der Gesundheit des Menschen oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art. Nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie weiter gehende Anforderungen enthält.

2. Demnach ist für die Zulassung einer Ausnahme zunächst erforderlich, **dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses** vorliegen. Voraussetzung ist insoweit nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Ausreichend ist ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 - Rn 153 und 239). Dabei dürfen die Anforderungen an das Vorliegen von Abweichungsgründen im allgemeinen Artenschutzrecht nicht überspannt werden. So kann es genügen, wenn das Vorliegen des Abweichungsgrundes im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der in Bezug genommenen planfestgestellten Unterlage plausibel dargelegt wird oder augenscheinlich und für jedermann greifbar ist (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 -, Rn 125 sowie Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08 -, Rn 55).

Im Stadtgebiet von Markdorf kreuzen und überlagern sich insbesondere die Verkehre der B 33 Meersburg-Ravensburg, der L 205 Salem-Bermatingen-Markdorf und der L 207 Markdorf-Immenstaad/Friedrichshafen auf der ODM. Dies führt auf der ODM zu Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall 2025 von bis zu 29.500 Kfz/24h (s. Anlage 1 der VU 2012) mit den damit einhergehenden Belastungen. Aus Plan 12 der Lärmuntersuchung 2011 ist zu entnehmen, dass es im Prognose-Nullfall an der ODM zu Lärmimmissionspegel von 69-79 dB(A) tags und 62-71 dB(A) nachts kommt. Damit ergeben sich hier Lärmbelastungen, die teilweise erheblich über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen. Mit der OUM lassen sich - wie aus Plan 13 der Lärmuntersuchung 2011 ersichtlich - an der ODM Reduzierungen der Lärmimmissionspegel von 2,8 dB(A) bis 4,2 dB(A) tags und nachts erreichen, so dass zumindest teilweise allein durch die OUM die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unterschritten wird. Zudem werden mit der durch die OUM bewirkten ungefähr hälftigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der OUM (s. Vergleich des Planfalls PNF mit OUM zum Prognose-Nullfall in Anlage 1 zur VU 2012) Möglichkeiten für weitere lärmreduzierende Maßnahmen eröffnet. Entsprechendes gilt auch für die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen entlang der ODM; auch hier gilt wie beim Lärm, dass mit der OUM die Belastungen mit der ungefähr hälftigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens erheblich verringert werden können, so dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe klar eingehalten und unterschritten werden. Ebenso wird die Trennwirkung entlang der ODM einschließlich der sich vor allem für Fußgänger und Radfahrer daraus ergebenden erhöhten Verkehrssicherheitsrisiken spürbar vermindert. Zudem wird insgesamt die Stadtentwicklung von Markdorf durch die Verkehrsentlastung entlang der ODM deutlich gefördert; auch hier werden mit der OUM Möglichkeiten für eine Aufwertung und Attraktivitätssteigerung als Standort für Wohnen und Gewerbe (insbesondere Handel) im Stadtgebiet von Markdorf eröffnet. Aus diesen, in Planunterlage 12.7 (Seiten 13 bis 16), auf die hier Bezug genommen wird, näher dargelegten, auch die Planrechtfertigung des Vorhabens der OUM tragenden Gründen geht hervor, dass die OUM nicht nur im Interesse der Gesundheit des Menschen (insbesondere hinsichtlich der Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entlang der ODM) liegt, sondern dass zusätzlich andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und

wirtschaftlicher Art bezüglich der OUM vorliegen (insbesondere wird neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der ODM eine Förderung der Stadtentwicklung zugunsten von Wohnen und Gewerbe einschließlich Handel ermöglicht). Im Hinblick auf die mit Hilfe von LBP-Maßnahmen gewährleistete weitgehende Vermeidung und Minimierung vorhabenbedingter Auswirkungen auf die Bachmuscheln sowie die Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer überwiegen die mit der OUM bewirkten positiven Entlastungseffekte entlang der ODM die dann noch verbleibenden vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der drei genannten Arten. Ohne die OUM würde sich an der entlang der ODM bestehenden Situation, die durch erhebliche, teilweise gravierende Belastungen durch den Verkehr gekennzeichnet ist, nichts Wesentliches ändern. Nach allem können hinsichtlich des Vorhabens der OUM nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG Ausnahmen im Interesse der Gesundheit des Menschen wie auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art zugelassen werden.

3. Eine Ausnahme darf jedoch nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zudem **zumutbare Alternativen** nicht gegeben sind. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dürfen Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 -, Rn 119 m. w. N. sowie Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08 -, Rn 57).

In Planunterlage 12.7 hat sich der Vorhabenträger mit anderweitigen Alternativlösungen auseinandergesetzt.

a) Als Alternative könnte eine **Trassenführung nördlich der beantragten Trasse** in Betracht kommen. Eine solche Trassenführung würde jedoch dazu führen, dass die Trasse den Espengraben/Lipbach oberstromig der umfangreichen Bachmuschelbestände insbesondere in den Transekten T9 bis T17 quert und zudem auf längerer Strecke parallel zum Lipbach im Niederungszug der Lipbacher Senke verlaufen würde. Eine Führung der Trasse der OUM in diesem Niederungszug hätte erhebliche Auswirkungen auf die im Niederungszug zahlreichen Gräben und Wasserläufe sowie auf das dort hoch anstehende Grundwasser zur Folge. Dies könnte potentiell bis hin zu Veränderungen im Wasserregime der dortigen Gewässer (einschließlich Lipbach) führen. Die Auswirkungen auf die Gewässer und das Grundwasser lassen wiederum negative Auswirkungen auf die Bachmuschelbestände im Lipbach erwarten. So ist - nicht zuletzt im Hinblick auf die teilweise erhebliche Verschlammlung des Lipbachs - davon auszugehen, dass die dortigen Bachmuschelbestände von Zutritt durch Oberflächenwasser aus den Seitengräben sowie von Grundwasser profitieren. Mögliche Änderungen hieran durch eine Führung der Trasse der OUM im Niederungszug beinhalten ein hohes Konfliktpotential für den Großteil der Bachmuschelbestände im Lip-

bach, die zudem wegen ihrer unterstromigen Lage im Falle einer nördlicheren Trassenführung zusätzlich einem erhöhten Risiko unplanmäßiger baubedingter Belastungen durch schädliche Stoffeinträge ausgesetzt wären. Auch die Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer würden bei einer nördlicheren Trassenführung im Vergleich zur geplanten Trassenführung vergleichbaren Belastungen ausgesetzt sein.

Da nördlichere Trassenführungen mindestens gleich gewichtige, eher sogar gravierendere Auswirkungen auf die Bachmuschelbestände sowie die beiden genannten Vogelarten mit sich bringen würden, zudem noch insbesondere die negativen Auswirkungen auf Gewässer und Grundwasser einschließlich der deutlich stärkeren Beeinträchtigungen des Überschwemmungsgebiets in der Lipbacher Senke negativ zu Buche schlagen, stellt eine nördlichere Trassenführung keine zumutbare Alternative dar. Insbesondere sind damit keine geringeren, sondern stärkere Beeinträchtigungen für die Bachmuscheln und die beiden Vogelarten zu erwarten.

Entsprechendes gilt auch für die Varianten des Anschlusses der OUM an die L 207. Diese Varianten sehen alle einen nördlich vom geplanten Wagner-Knoten liegenden Anschluss an die L 207 vor, sei es am Turbo-Kreisel, an der Stadtgärtnerei oder an der Otto-Lilienthal-Straße. Auch hier würde im Vergleich zur geplanten Trasse die Querung des Lipbachs jeweils weiter oberstromig erfolgen, so dass gerade die Betroffenheit der Bachmuschelbestände im Lipbach in den Transekten T9 bis T17 entsprechend stärker ausfiele. Ebenso bliebe es bei vergleichbaren Beeinträchtigungen der Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer. Zudem wären die negativen Auswirkungen auf die Gewässer, das Grundwasser und das Überschwemmungsgebiet ebenfalls größer.

b) Als andere Alternative könnte eine **Trassenführung südlich der beantragten Trasse** in Betracht kommen. Dabei sind zwei Trassenführungen denkbar, einmal unmittelbar über das RÜB Lipbach hinweg und einmal südlich des RÜB Lipbach (in der Anlage zu Kapitel 6.1.2 der Planunterlage 12.7 findet sich ein Übersichtslageplan zu den beiden südlichen Varianten).

Mit beiden Varianten wird der Lipbach südlich der Einmündung des Quellgrabens gequert. Damit kann ein Eingriff in die Bachmuschelbestände, die sich oberhalb der Einmündung des Quellgrabens im Lipbach befinden, vermieden werden. Allerdings kommt es bei beiden südlichen Varianten weiterhin zu artenschutzfachlich relevanten Beeinträchtigungen der beiden Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer; diese Beeinträchtigungen sind mit denen der beantragten Trasse vergleichbar.

Bei einer Trassierung über das RÜB Lipbach spricht gegen die Variante mit einer Großbrücke über das Becken, dass dann die Straßengradiente der Trasse der OUM 3,5 m über Gelände läge, womit ein wirksamer Lärm- und Sichtschutz nach Süden Richtung Lipbach über eine Verwallung nicht mehr erreichbar wäre. Zudem ergäbe sich durch die hohe Lage der Trasse eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Außerdem müsste die Trasse der OUM auf kurzer Strecke von ca. 100 m von einer höher liegenden Trassenführung von der Großbrücke aus tiefer geführt werden, um anschließend die Bahnlinie unter-

queren zu können, was eine auf jeden Fall erheblich ungünstige, wenn überhaupt technisch machbare Straßengradiente mit sich bringen würde. Folglich müsste bei einer Trassierung über dieses RÜB das Becken selbst verlegt werden, wobei nur eine Verlegung des Beckens Richtung Süden in Betracht käme, da eine oberstromige Verlegung Richtung Norden wegen des Verlustes an Stauvolumen im Stauraumkanal und aus topographischen Gründen im Niederungszug ausscheidet. Eine Verlegung des Beckens hätte jedoch nach einer Kostenschätzung Stand März 2009 Mehrkosten in Höhe von 3,2 Mio. Euro zur Folge, die bei einem Neubau in voller Höhe anfallen, so dass, nicht wie von Einwenderseite erfolgt, darauf abgestellt werden kann, dass das vorhandene RÜB „gebraucht“ sei. Bei Mehrkosten in dieser absoluten Höhe und in der Größenordnung von ca. 20% der bisherigen Baukosten ist eine Trassierung über das Becken für den Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht mehr als Alternative zumutbar. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 der vom Vorhaben betroffene Bachmuschelbestand am Lipbach umgesiedelt wird und damit weitgehend erhalten bleibt. Damit kann auch nicht, wie von Einwenderseite erfolgt, auf ein Aussterben der Art im Falle einer Realisierung der OUM abgestellt werden, da - unabhängig davon, dass die Bachmuschel nicht nur im Lipbach vorkommt - durch die vorgesehene Umsiedlung ja gerade der größte Teil des vom Vorhaben der OUM betroffenen Teilbestands gesichert wird. Nach allem stehen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die mit einer Trassierung über das RÜB verbundenen Mehrkosten in keinem angemessenen Verhältnis mehr zu dem damit erreichbaren Gewinn für die Natur und den Artenschutz.

Bei einer Trassierung südlich des RÜB bliebe zwar dieses Becken unverändert erhalten, so dass die damit verbundenen Mehrkosten nicht anfielen. Allerdings würde diese Trassierung wegen der nicht weiter nach Süden verschiebbaren Anbindung der OUM an die L 207 (da sonst die Aufstellflächen vor den Lichtsignalanlagen und die Abbiegespuren am Wagner-Knoten nicht mehr ausreichend angelegt werden könnten) dazu führen, dass die Trasse tief in die nördliche Flanke des am nordwestlichen Ortsrand von Lipbach gelegenen Drumlins einschneiden würde. Ferner würde die Trasse der OUM ca. 170 m näher an den nördlichen Ortsrand von Lipbach rücken (bei einem Mindestabstand von dann noch ca. 150 m), was eine deutlich stärkere Lärmbelastung mit sich brächte. Damit verbunden wäre zudem ein gravierender Eingriff in das qualitativ hochwertige Landschaftsbild mit dem Höhenrücken in einem Bereich, der als siedlungsnaher Freiraum auch nicht unerhebliche Bedeutung hat für Naherholungszwecke der dortigen Bevölkerung. Wegen dieser erheblichen Nachteile bei anderen Natur- und Umweltbelangen scheidet auch eine Trassierung südlich des RÜB als nicht zumutbare Alternative aus, da der mit dieser Alternative erreichbare Gewinn für Natur und Artenschutz in keinem angemessenen Verhältnis mehr zu den damit verbundenen Nachteilen steht, was erst recht im Hinblick auf die durch die LBP-Maßnahme Nr. 8.1 bewirkte erhebliche Vermeidung und Minimierung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Bachmuschelbestände im Lipbach gilt.

c) Als weitere Alternative kommen **baulich-konstruktive Varianten** der beantragten Trasse der OUM in Betracht, die lagemäßig mit dieser identisch sind. Dabei gibt es zum einen die

Variante, den Lipbach nicht auf ca. 170 m Länge zu verlegen, sondern stattdessen mit zwei getrennten Brücken den Lipbach und den Quellgraben zu queren. Zum anderen gibt es die Variante, das Gewässerdreieck aus Lipbach und Quellgraben mit einem durchgängigen Brückenbauwerk zu überspannen.

Bei der erstgenannten Variante mit zwei Brücken würde die Gradienten wegen der Konstruktionshöhe der Bauwerke und des nötigen Freibords deutlich höher liegen als die Antragsstrasse (s. den Vergleich in der Anlage 6.3.2.2 zu Planunterlage 12.7; dort ist die Gradienten der Antragsstrasse mit einer roten Linie eingezeichnet). Dies hätte im Bereich Lipbach und Espengraben eine Barriere quer zum Niederungszug zur Folge, was sich nicht nur auf das dortige Überschwemmungsgebiet und das Landschaftsbild, sondern gerade auch auf die dortige Kaltluftströmung Richtung Bodensee negativ auswirken würde. Da die südliche Verwallung der Trasse bei zwei Brücken umfangreicher mit mehr Bodeninanspruchnahme gestaltet werden müsste, ergäbe sich daraus ein Massendefizit von ca. 27.000 m³ (für Einzelheiten wird auf Planunterlage 12.7 Seite 25 Bezug genommen). Vor allem aber könnten im Hinblick auf die umfangreichen Erdarbeiten im Bereich des Zusammenflusses von Lipbach und Espengraben nachhaltige und erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen und Schädigungen der dortigen Bachmuschelbestände nicht mit der notwendigen Sicherheit ausgeschlossen werden. Dies beruht darauf, dass wegen der Gesamtfläche, auf der Oberboden abzuschleppen wäre, wegen den insgesamt zu bewegendem und aufzuschütten den Massen, wegen der beidseits des Lipbachs unmittelbar an diesen heranreichenden, hohen Dammschüttungen und wegen der Dauer der Bautätigkeit (mindestens 1 Jahr) mit offen liegenden Oberflächen nicht mit der notwendigen Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass es durch Erosion und insbesondere bei Starkregenereignissen möglicherweise zu massiven Abschwemmungen und damit zu Schwebstoffeinträgen und Übersedimentierungen im Lipbach käme, die die diesbezüglich sehr empfindlichen dortigen Bachmuschelbestände nachhaltig beeinträchtigen und schädigen könnten (für Einzelheiten wird auf die eingehende Darstellung in Planunterlage 12.7 auf Seite 25-27 Bezug genommen). Zudem würden bei dieser Variante nach einer Kostenschätzung Stand März 2009 Mehrkosten in Höhe von 1,4 Mio. Euro anfallen. Die Beeinträchtigungen der beiden Vogelarten Teichrosenpflüger und Rohrammer sind bei dieser Variante mit der Antragsstrasse identisch. Bei dieser Variante mit zwei Brücken handelt es sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wegen der zusätzlichen Kosten und der erheblichen negativen Auswirkungen auf andere Umweltgüter schon um eine nicht zumutbare Alternative, da die Nachteile die Vorteile für Natur und Umwelt überwiegen. Dies gilt erst recht, wenn die mit dieser Variante verbundenen möglichen baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen und Schädigungen der gerade zu schützenden Bachmuschelbestände im Lipbach mit beachtet werden, da solche baubedingten Schädigungen für die lokale Bachmuschel-Population gravierender wären als es mit der vorgesehenen Bergung und Umsiedlung des betroffenen Bestands der Fall ist.

Bei der zweitgenannten Variante mit einem durchgängigen Brückenbauwerk über den Lipbach und den Quellgraben käme es zu einer weiteren Anhebung der Gradienten gegenüber der Variante mit zwei Brücken, so dass die Barriere und deren Folgewirkungen noch größer ausfallen würden. Auch wären die Abschirmmöglichkeiten hin zum nördlichen Ortsrand von

Lipbach problematisch, wobei hinsichtlich Lärm mit einer transparenten Abschirmeinrichtung die Belastungen reduziert werden könnten, jedoch die Auswirkungen auf die Kaltluftströmung und auf das Landschaftsbild weiterhin in erheblichem, gegenüber der vorgenannten Variante wegen der höher liegenden Gradienten sogar noch in etwas größerem Umfang bestehen blieben. Auch würde sich mit der höher liegenden Gradienten der Massenbedarf vergrößern. Zudem würden bei dieser Variante nach einer Kostenschätzung Stand März 2009 Mehrkosten in Höhe von 2,84 Mio. Euro anfallen. Auch bei dieser Variante sind die Beeinträchtigungen der beiden Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer mit der Antragstrasse identisch. Letztlich stellen sich die nachteiligen Auswirkungen dieser Variante als noch größer dar, als es bei der Variante mit zwei Brücken der Fall ist. Dann aber kommt diese Variante mit einer durchgängigen Brücke erst recht nicht als zumutbare Alternative in Betracht.

d) Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass es **keine zumutbare Alternative zur Antragstrasse** gibt, mit der nicht anderweitige Nachteile für Natur und Umwelt verbunden sind, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Zudem lassen einige der behandelten Alternativen sogar noch größere Beeinträchtigungen oder Schädigungen der betroffenen Bachmuschelbestände im Lipbach erwarten, was solche Alternativen erst recht unzumutbar und unverhältnismäßig werden lässt.

4. Nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der **Erhaltungszustand der Populationen einer Art** nicht verschlechtert.

Nach der Rechtsprechung ist im Rahmen der Ausnahme nicht der Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens maßgeblich, sondern eine gebietsbezogene Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen (Teil-)Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt (BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 - 9 A 28.05 -, Rn 44 und Urteil vom 19.05.2010 - 9 A 20.08 -, Rn 60). Nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens einer Art ist mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Art gleichzusetzen. Dass einzelne Exemplare oder Siedlungsräume im Zuge der Verwirklichung eines Planvorhabens vernichtet werden oder verloren gehen, schließt nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075.04 -, Rn 572 und Urteil vom 19.05.2010 - 9 A 20.08 -, Rn 60). Bei der Beurteilung, ob dies der Fall ist, ist der Planfeststellungsbehörde ein Beurteilungsspielraum einzuräumen (BVerwG, Urteil vom 19.05.2010 - 9 A 20.08 -, Rn 60). Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Dies kann im Rahmen einer zweistufigen Betrachtung geschehen, wie sie die EU-Kommission in ihrem Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie (Seite 69) empfiehlt: Bleibt der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Popula-

tion günstig, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, Rn 249). Im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Art sind Ausnahmen nach Artikel 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie zulässig, wenn sachgemäß nachgewiesen ist, dass sie weder den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Populationen weiter verschlechtern noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands behindern; darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG, Beschluss vom 17.04.2010 - 9 B 5.10 -, Rn 6 bis 8 und Leitsätze).

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe stellt sich die Entwicklung des Erhaltungszustands der **Bachmuscheln im Lipbach** wie folgt dar:

Bundesweit wird der Erhaltungszustand der Bachmuscheln als ungünstig und kritisch eingestuft (s. AB Seite 17). Der Erhaltungszustand der Bachmuschelpopulation im Lipbach selbst wird in der AB als im Grenzbereich zwischen günstig (B) und ungünstig (C - mittel bis schlecht) liegend bewertet. Nach der Gesamtbestandsgröße kommt zwar eine Bewertung nach Stufe B in Betracht, jedoch entsprechen Gefährdungsfaktoren wie das ungünstige Substrat mit erheblicher Verschlammung und die Stoffeinträge durch die angrenzende landwirtschaftliche Nutzung einschließlich fehlender oder nur in geringer Ausdehnung vorhandener Pufferstreifen eher der Stufe C. Auf Seite 16 der der Anlage 11 angehängten Dokumentation wird der Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach mit der Stufe B („gut“) bewertet. Diese Gesamtbewertung folgt vor allem aus der Größe des Bestands mit abschnittsweise dichter Besiedlung und einer langen Besiedlungsstrecke. Hingegen führen die abschnittsweise nur mit Stufe C bewertete Habitatqualität, wobei sich hier gerade die starke Verschlammung und die starke Einschränkung der Durchströmung durch Sedimentation auswirkt, sowie die Stoffeinträge in das Gewässer dazu, dass eine künftige Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Population als möglich bis naheliegend bezeichnet wird. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser differenzierten fachgutachterlichen Bewertung zum Erhaltungszustand der Bachmuschel-Population im Lipbach aus dem Jahr 2010 an. Danach kann insgesamt für die lokale Population im Lipbach von einem zumindest derzeit günstigen Erhaltungszustand ausgegangen werden, wenngleich die künftige Tendenz eher eine Verschlechterung andeutet.

Vor diesem Hintergrund kommt der Fachgutachter zu der Beurteilung, dass sich mittel- und langfristig der Erhaltungszustand der Bachmuscheln im Lipbach nicht verschlechtern wird, der Fachgutachter erwartet mittel- und langfristig sogar tendenziell eher eine positive Entwicklung beim Erhaltungszustand der Bachmuscheln im Lipbach. Diese fachgutachterliche Prognose beruht auf mehreren Faktoren: Von hoher Bedeutung ist, dass der deutlich größere Anteil des Bachmuschelbestands im Lipbach oberhalb der vorhabenbedingten Baumaßnahmen liegt und damit von dem Vorhaben nicht betroffen wird. Zudem ist hinsichtlich der mit der LBP-Maßnahme Nr. 8.1 vorgesehenen Bergung und Umsiedlung der vom Vorhaben betroffenen Bachmuscheln davon auszugehen, dass diese Maßnahme erfolgreich durchgeführt werden kann, da die Tiere in dasselbe Gewässer in Bereiche eingesetzt werden, die

auf Grund der dort schon vorhandenen Bachmuscheln ein für Bachmuscheln geeignetes Habitat darstellen und die keine Kapazitätsprobleme hinsichtlich der Aufnahme der umzuziehenden Bachmuscheln aufweisen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Wirtsfischbestand im Lipbach gerade auch im Abschnitt zwischen Stüblehof und Einmündung des Quellgrabens ausreichend vorhanden ist und dieser Fischbestand durch das Vorhaben der OUM auch nicht beeinträchtigt wird. Darüber hinaus werden sich mittel- und langfristig die Anlage von Gewässerrandstreifen und die Extensivierung von Flächen am Lipbach mit der Verminderung von schädlichen Stoffeinträgen sowie die Bisambejagung günstig auf die weitere Entwicklung der Bachmuschelbestände im Lipbach auswirken. In diesem Zusammenhang ist auch anzuführen, dass von der Stadt Markdorf durchgeführte siedlungswasserwirtschaftliche Maßnahmen im Bereich des Espengrabens und des Quellgrabens mit der Verbesserung der Wasserqualität ebenfalls günstig für die Bachmuschelbestände im Lipbach wirken. Insgesamt teilt die Planfeststellungsbehörde die Beurteilung des Fachgutachters, dass sich das Vorhaben der OUM vor diesem Hintergrund allenfalls kurzfristig belastend für die Bachmuschelbestände im Lipbach auswirken wird, dass aber mittel- und langfristig zumindest keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Bachmuschel-Population im Lipbach zu erwarten ist. Eher dürfte sich mittel- und langfristig der Erhaltungszustand der dortigen Bachmuschel-Population sogar noch verbessern. Dann aber ist auch keine Verschlechterung des Erhaltungszustands bei den Bachmuscheln im überörtlichen natürlichen Verbreitungsgebiet zu erwarten.

Soweit in einer Einwendung die Abbildung auf Seite 38 in Planunterlage 12.7 als irreführend bezeichnet wird, weil darin suggeriert werde, dass nur mit der OUM Schutzmaßnahmen zugunsten der Bachmuscheln im Lipbach erfolgen könnten, ist anzumerken, dass der Fachgutachter selbst darauf hinwies, dass es sich dabei nur um eine Einschätzung und um eine schematische Veranschaulichung zur Verdeutlichung dessen handeln sollte, was verbal-argumentativ näher dargelegt wird. Eine entscheidungserhebliche Bedeutung kommt dieser Abbildung nicht zu.

Auch hinsichtlich der beiden Vogelarten **Teichrohrsänger** und **Rohrhammer** teilt die Planfeststellungsbehörde die Beurteilung des Fachgutachters, dass im Hinblick auf die auch für diese beiden Arten günstig wirkenden LBP-Maßnahmen zu erwarten ist, dass sich zumindest mittel- und langfristig der Erhaltungszustand auch der lokalen Populationen dieser beiden Arten nicht verschlechtern wird, da davon auszugehen ist, dass die mit den LBP-Maßnahmen für die beiden Vogelarten verbesserten Flächen von diesen besiedelt und genutzt werden. Diese Beurteilung wird nicht zuletzt davon getragen, dass es der eher kleinflächige Eingriff durch das Vorhaben der OUM und der geringere Gefährdungsstatus der beiden Arten mit sich bringen, dass sich das Vorhaben der OUM nicht so gravierend auf den lokalen Erhaltungszustand, aber auch den Erhaltungszustand der weiträumiger betrachteten Populationen im natürlichen Verbreitungsgebiet dieser beiden Arten auswirken wird, dass sich daraus eine Verschlechterung des Erhaltungszustands sowohl der lokalen als auch der weiträumigeren Populationen ableiten lässt.

5. Von den für Naturschutz zuständigen Referaten 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen werden Ausnahmen für die Bachmuscheln sowie die beiden Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer als gerechtfertigt beurteilt, sofern von Referat 56 vorgeschlagene **fachtechnische Maßnahmen** eingehalten werden.

Zu den Bachmuscheln wird eine Verlegung des Gewässers zum frühest möglichen Zeitpunkt angesprochen. Da die LBP-Maßnahme Nr. 8.1 nach dem Maßnahmenblatt vor dem Baubeginn der Straße erfolgen soll, wird diese Maßgabe hinreichend beachtet und kann auch entsprechend im Bauablauf eingeplant werden. Entgegen dem im Maßnahmenblatt zur LBP-Maßnahme Nr. 8.1 vorgesehenen Zeitraum von 10 Jahren für das Monitoring hält Referat 56 wegen der sich bei Bachmuscheln langsam vollziehenden Veränderungen eine Laufzeit des Monitorings von 20 Jahren für erforderlich. Diese Verlängerung ist in einer Nebenbestimmung festgesetzt. Weiter wird von Referat 56 gewünscht, dass das in Planunterlage 12.7 auf Seite 44 beschriebene Risikomanagement in diesen Beschluss mit aufgenommen wird und zu einem Instrumentarium erweitert wird, das die Herbeiführung eines günstigen Erhaltungszustands ermöglicht. Hierzu ist anzumerken, dass der Vorhabenträger nicht gehalten ist, vorhabenunabhängig den Erhaltungszustand einer bestimmten Art zu verbessern. Es ist vielmehr im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Beschluss vom 17.04.2010 - 9 B 5.10 - Rn 6 bis 8 und Leitsätze nur sicherzustellen, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population einer Art vorhabenbedingt nicht verschlechtert. Dies kann mit den LBP-Maßnahmen, soweit sie in Bezug auf die Bachmuschel-Population im Lipbach vorgesehen sind, nach den obigen Ausführungen erreicht werden. Um dennoch vorsorglich für den Eventualfall, dass das Monitoring ergibt, dass die vorgesehenen Maßnahmen wider Erwarten nicht ausreichen sollten, um eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Bachmuschel-Population im Lipbach zu vermeiden, ein hinreichendes Instrumentarium zur Verfügung zu haben, wird in diesem Beschluss ein Entscheidungsvorbehalt nach § 74 Abs. 3 LVwVfG hinsichtlich der in Planunterlage 12.7 auf Seite 44 beschriebenen Maßnahmen eines Risikomanagements aufgenommen mit der Maßgabe, zu den jeweiligen einzelnen Maßnahmen ggf. Unterlagen der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorzulegen.

Zu den beiden Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer werden von Referat 56 keine weiteren Anmerkungen vorgetragen.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass auch seitens der Naturschutzbehörden keine durchgreifenden Bedenken gegen die Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bezüglich der Bachmuschel und den beiden Vogelarten Teichrohrsänger und Rohrammer bestehen.

6. Ergänzend ist im Hinblick auf das Vorbringen in Einwendungen, die im Wesentlichen inhaltlich bereits in den obigen Ausführungen behandelt sind, anzuführen, dass eine noch **engere Kurvenführung** der Trasse der OUM nördlich des RÜB Lipbach nach den Trassierungsparametern nicht möglich ist, da bereits der geringste Radius gewählt wird. Eine noch engere Kurvenführung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Hinsichtlich

der Entwurfparameter bei einer neuen Straßentrasse sind sicherheitsrelevante Mindeststandards einzuhalten.

Soweit zu dem Risikomanagement von Einwanderseite vorgebracht wird, dass daraus hervorgehe, dass unsicher sei, ob die geplanten Schutzmaßnahmen wirklich greifen würden, ist festzuhalten, dass aus einem rein vorsorglich vorgesehenen Risikomanagement nicht darauf geschlossen werden kann, dass die bislang geplanten Maßnahmen - insbesondere die Umsiedlung nach LBP-Maßnahme Nr. 8.1 - nicht erfolgreich verlaufen würden. Vielmehr entspricht es dem allgemeinen Vorsorgegrundsatz, wenn Maßnahmen zur Risikovorsorge aufgezeigt werden, auf die notfalls zurückgegriffen werden kann. Damit wird in besonderem Maße der herausgehobenen Bedeutung des Bachmuschel-Vorkommens im Lipbach Rechnung getragen.

7. Weiter gehende Anforderungen aus Artikel 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie sind nicht ersichtlich.

8. Nach allem wird mit diesem Beschluss hinsichtlich der durch das Vorhaben der OUM erfüllten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG betreffend die Arten Bachmuschel (*Unio crassus*) sowie Teichrohrsänger und Rohrammer die **Ausnahme** nach § 45 Abs. 7 BNatSchG **zugelassen**.

7.6 Umweltschadensgesetz

Das Umweltschadensgesetz findet im Hinblick auf § 19 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 1 des Umweltschadensgesetzes beim hier geplanten Vorhaben der OUM keine Anwendung und ist daher nicht weiter zu prüfen.

8. Öffentliche Belange

8.1 Klimabelange

Im Hinblick auf Klimabelange wurde von Einwendern insbesondere vorgetragen, dass durch die OUM der Kaltluftabfluss in der Lipbachsenke beeinträchtigt werde und dass durch den Damm der Querung des Lipbachs durch die OUM eine Sperre für die dortige Kaltluftströmung bewirkt werde mit der Folge, dass die Bildung eines großflächigen Kaltluftsees mit Schadstoffanreicherung zu befürchten sei, was je nach Windrichtung zu einer erhöhten Schadstoffbelastung Richtung Lipbach und Kluffern oder Richtung Siedlungsgebiete von Markdorf führe.

Vom Vorhabenträger wurde in Anlage 10 eine fachgutachterliche Stellungnahme zu Kaltluftabflüssen entlang der OUM vom 15.07.2011 vorgelegt. Danach lassen sich die Auswirkungen der OUM auf die Kaltluftabflüsse wie folgt zusammenfassen:

Auf Grund der Topographie im Raum Markdorf entstehen bei Kaltluftbildung am nördlich von Markdorf gelegenen Gehrenberg Hangabwinde mit einer Mächtigkeit von mehreren Metern und deutlichen Strömungsgeschwindigkeiten. Im Bereich der Lipbachsenke südlich von Markdorf kommt es wegen der geringen Neigung zu sehr geringen Strömungsgeschwindigkeiten und sehr geringen Mächtigkeiten, was zu gewissen Ansammlungen der Kaltluft in der Lipbachsenke führt. Bei andauernden Kaltluftbedingungen sammelt sich die Kaltluft in der Lipbachsenke mit einer Mächtigkeit von mehreren Dekametern und einem Ausströmen entlang der Senke in südöstlicher Richtung bis nördlich der Ortslage von Lipbach, wo die Kaltluftströmung mit einer Mächtigkeit von mehreren Dekametern nach Süden Richtung Bodensee entlang dem Lipbach umschwenkt. Die Kaltluftströmung wird sowohl von den Hangabwinden vom Gehrenberg als auch vom nächtlichen Land-Seewind in Richtung Bodensee unterstützt. Diese Darstellung des Fachgutachters zur Kaltluftströmung wird im Wesentlichen auch bestätigt auf den Seiten 80ff., insbesondere Seiten 123-127 in Band 3 des Wissenschaftlichen Abschlussberichts der Regionalen Klimaanalyse Bodensee-Oberschwaben REKLIBO des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben vom 04.12.2009.

Da die OUM weitgehend in Kuppenlage oberhalb der Lipbachsenke und damit parallel zur dortigen Kaltluftströmung verläuft, sind insoweit laut Fachgutachter keine nennenswerten Beeinträchtigungen der Kaltluftströmungen zu erwarten. Insbesondere ist schon im bestehenden Zustand die dortige Kaltluftströmungsgeschwindigkeit sehr gering, was durch die OUM nicht wesentlich verändert wird.

Zu dieser fachgutachterlichen Stellungnahme werden von Einwendern folgende Aspekte vorgetragen:

Zunächst wird bemängelt, dass in der Stellungnahme nicht angegeben worden sei, worum es sich bei den „verfügbaren Fachinformationen“ als Grundlage für die Stellungnahme handle, und dass deshalb die Stellungnahme nicht nachvollziehbar oder überprüfbar sei. Dabei wird zum einen übersehen, dass nicht nur die Fachinformationen, sondern auch die örtlichen Gegebenheiten und die Planung, die beschrieben werden, Grundlage dieser Stellungnahme sind. Zum anderen werden in der Stellungnahme explizit die Klimauntersuchung REKLIBO und die VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 „Umweltmeteorologie - Lokale Kaltluft“ angeführt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass dem Fachgutachter aus der Erstellung des Luftschadstoffgutachtens zum Vorhaben insbesondere Kenntnisse und Materialien zu den lokalen Gegebenheiten vorliegen, worüber sich auch die Einwender im Klaren sein müssen.

Weiter wird bemängelt, dass nicht nachvollziehbar sei, wo sich in REKLIBO für die Lipbachsenke relevante Ergebnisse vor allem zur Strömungsgeschwindigkeit und zur Mächtigkeit der Kaltluftströmung finden würden. Neben den bereits o. g. Seiten 80ff., insbesondere Seiten 123 - 127 in Band 3 des o. g. Berichts finden sich auch in den Karten E7d und E7e Ergebnisse, die auch den Bereich südlich des Gehrenbergs und damit den Bereich der Lip-

bachsenke mit umfassen. Dass bei der Ermittlung der Strömungsgeschwindigkeit und der Mächtigkeit der Kaltluftströmung in der Lipbachsenke auch das sonstige Erfahrungswissen des Fachgutachters eingeflossen ist, ist nicht zu beanstanden, sondern von einem Fachgutachter zu erwarten.

Von Einwendern wird kritisiert, dass in der fachgutachterlichen Stellungnahme zur baulichen Planung ausgeführt werde, dass die geplante Trasse der OUM weitgehend geländegleich vorgesehen sei und nur geringe Einschnitte und Dammlagen aufweise. Dies sei nicht nachvollziehbar, da die Planung auch nach der Stellungnahme Dammhöhen von bis zu 5,60 m vorsehe, es in erheblichem Umfang Einschnittböschungen gebe und östlich der Gemeindeverbindungsstraße eine Aufschüttung erfolge. Dazu ist zu bemerken, dass Einschnittböschungen nicht zu Kaltluftstagnationen führen, da sich hierdurch nördlich der Trasse der OUM nichts am Relief der Geländeoberfläche gegenüber dem Bestand ändert. Durch die Aufschüttung wird gerade vermieden, dass ein hoher Damm entsteht, durch den Kaltluft entsprechend stärker gestaut werden könnte. Zwar kommt es nach der Planung zu Dammhöhen von bis zu 5,6 m, jedoch gilt dieser Höchstwert nicht generell, vielmehr bleiben die Dammhöhen teilweise deutlich darunter. Unbeschadet dessen, bis zu welcher Dammhöhe man noch von „weitgehend geländegleich“ ausgehen mag, ist für die Planfeststellungsbehörde maßgeblich, dass bei der Beurteilung der vorhabenbedingten Kaltluftstagnationsbereiche von der jeweils zutreffenden Dammhöhe ausgegangen wurde. Die von Einwenderseite angesprochenen angeblich fehlenden Geländeschnitte kann man Planunterlage 15.1 Blatt 1 und 2 entnehmen. Danach sind die Angaben in Anlage 10 zu den Dammhöhen für die Planfeststellungsbehörde in der Größenordnung nachvollziehbar.

Die Kritik von Einwenderseite, dass es überrasche, dass im westlichen Bereich der OUM entlang der leichten Kuppenlagen keine nennenswerten Beeinträchtigungen von Kaltluftströmungen zu erwarten sein sollen, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Aus den Seiten 2 und 3 von Anlage 25 geht eindeutig hervor, dass im westlichen Teil der OUM, also vom Haslacher Hof bis zur Gemeindeverbindungsstraße, fast durchgehend, nämlich von ca. Bau-km 4+940 bis ca. 5+260 und ca. Bau-km 5+360 bis ca. 5+640 Kaltluftstagnationsbereiche ausgewiesen werden. Von Einwenderseite wird es ferner als nicht nachvollziehbar angesehen, dass im östlichen Teil der OUM, also von der Gemeindeverbindungsstraße bis zum Wagner-Knoten, keine Kaltluftauswirkungen prognostiziert würden. Auch dies ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar, da aus Seite 4 von Anlage 25 klar ersichtlich ist, dass für einen erheblichen Teil, nämlich von ca. Bau-km 6+180 bis ca. 6+820 ein Kaltluftstagnationsbereich ausgewiesen wird.

Auf Seite 4 der Anlage 10 ist in Absatz 1 a. E. formuliert: „Eine wesentliche Einschränkung des gesamten Kaltluftstroms, der die Durchlüftung südlich folgender Siedlungsbereiche fördert, ist nicht zu erwarten.“ Hierzu wird von Einwenderseite die Frage gestellt, wieso eine Beschränkung des gesamten Kaltluftstroms zu einer besseren Durchlüftung der südlich der Trasse liegenden Bereiche führen solle, eher das Gegenteil dürfte der Fall sein. Hier liegt ein fehlerhaftes Verständnis auf Einwenderseite vor. Der Relativsatz im Zitat bezieht sich auf den bereits jetzt vorhandenen Kaltluftstrom, der bereits jetzt die Durchlüftung südlich folgender Siedlungsbereiche fördert. Wenn nun dieser bereits vorhandene Kaltluftstrom

durch das Vorhaben der OUM nicht wesentlich eingeschränkt wird, wird sich konsequenterweise an der Förderung der Durchlüftung der südlich folgenden Siedlungsbereiche durch diesen Kaltluftstrom gleichfalls nichts Wesentliches ändern.

Nach allem ist die Darstellung zu den Kaltluftströmen in der fachgutachterlichen Stellungnahme in Anlage 10 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gut nachvollziehbar.

Der Bereich der Kaltluftströmung wird erst nördlich der Ortslage von Lipbach im Bereich der Schwenkung der Senke nach Süden von der OUM auf relativ kurzer Strecke in Dammlage gequert. Statt der in Anlage 10 angegebenen Höhe der Dammschüttung im Bereich von Bau-km 7+080 bis 7+340 von bis zu 3 m ist auf Grund der Angaben in der Planunterlage 15.1 Blatt 2 von Dammschüttungen von bis zu ca. 4,0 m Höhe auszugehen, da für die Betrachtung der Sperrwirkung der Höhenunterschied zwischen der Geländehöhe nördlich der Trasse der OUM und der Höhe der Dammkrone des Walls südlich der Trasse der OUM relevant ist. Allerdings ist diese Unschärfe in Anlage 10 nicht ausschlaggebend. Dies beruht auf Folgendem: Laut Fachgutachter wird der mögliche bodennahe Stagnationsbereich vor einer Dammschüttung in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 „Umweltmeteorologie - Lokale Kaltluft“ als Orientierungswert mit dem 10-fachen der Dammhöhe beschrieben (Hinweis: Damit wird auch die Frage von Einwendern, woraus sich die Abgrenzung der Kaltluftstagnationsbereiche in den Karten auf Seite 2 bis 4 von Anlage 25 ergeben soll, beantwortet; darauf wird auch in Anlage 10 eingegangen). Dies bedeutet, dass statt der in Anlage 10 angegebenen ca. 30 m bodennaher Stagnationsbereich bei einer Dammhöhe bis zu 3 m bei einer Dammhöhe von bis zu ca. 4,0 m ein Stagnationsbereich von bis zu ca. 40 m anzusetzen ist. Dies bringt jedoch keinen relevanten Unterschied mit sich, da auch bei einem um bis zu ca. 10 m breiteren Stagnationsbereich die weiter zuströmende Kaltluft auf die Staubereiche aufgleitet und die Dammkrone überströmt; auf Grund der dortigen Mächtigkeit der Kaltluftströmung von mehreren Dekametern wird nur ein geringer Teil der gesamten Kaltluftströmung durch die Querung der OUM bodennah beeinträchtigt. Durch den Durchlass unter der OUM im Zuge der Brücke über den Lipbach kann zudem ein Teil der bodennahen stagnierenden Kaltluft in südlicher Richtung ausströmen, so dass auch eine teilweise Weiterströmung der bodennächsten Kaltluftmassen zu erwarten ist.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass im Bereich der Querung des Lipbachs durch die Trasse der OUM keine erheblichen Beeinträchtigungen der dortigen Kaltluftströmung und des kontinuierlichen Luftaustauschs zu erwarten ist. Damit ist auch keine Bildung eines großflächigen Kaltluftsees infolge der OUM in der Lipbachsenke zu erwarten, vielmehr wird es lediglich zu kleinräumigen Stagnationsbereichen in unmittelbarer Nähe nördlich der Trasse der OUM kommen. Da die Kaltluftströmung im Wesentlichen auch mit der OUM weiterhin vorhanden sein wird, werden auch die verkehrsbedingten Luftschadstoffe von der OUM, die in der Nacht in einer verkehrsarmen Zeit sowieso vermindert auftreten, mit abtransportiert und nicht vor Ort angereichert.

Im Hinblick auf die nachvollziehbaren Darlegungen in der fachgutachterlichen Stellungnahme in Anlage 10 hält die Planfeststellungsbehörde die Einholung eines weiteren Gutachtens

zum Kleinklima im Raum Markdorf - wie von Einwenderseite verlangt - nicht für erforderlich, da hiervon kein weiterer entscheidungserheblicher Erkenntnisgewinn zu erwarten ist.

Von Einwenderseite wird ferner vorgebracht, dass in der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für den geplanten Aus- und Neubau der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen 1999, bei der die damalige Variante 2a von der Linieneinführung her der Trasse der OUM entspreche, diese Variante 2a wegen der Auswirkungen auf Kaltluftbereiche als problematisch angesehen worden sei. Dem ist jedoch zu entgegen, dass die hohe Konflikträchtigkeit 1999 für die tatsächliche Senkenlage im Bereich Salem/Neufrach bis Bermatingen, nicht aber im Bereich der Hügelländer südlich von Markdorf, wo die Trasse der OUM verläuft, prognostiziert wurde.

Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde keine erheblichen Beeinträchtigungen von Klimabelangen durch das Vorhaben der OUM. Dies gilt insbesondere für die quer zur Kaltluftströmung am östlichen Ende der Lipbachsenke nördlich der Ortslage von Lipbach verlaufende Dammlage der OUM, da insbesondere wegen der dortigen Mächtigkeit der Kaltluftströmung von mehreren Dekametern keine erheblichen Auswirkungen auf diese Kaltluftströmung nach Süden zum Bodensee zu erwarten sind.

8.2 Landwirtschaft und Flurneuordnung

8.2.1 Flurbereinigung und Flächeninanspruchnahme

1. Von landwirtschaftlich tätigen Einwendern wird wegen der erheblichen Auswirkungen der OUM auf die Landwirtschaft - zumindest für einen Korridor entlang der Trasse der OUM - die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens gefordert. Dabei werden vor allem die Zerschneidung bisher zusammenhängend bewirtschafteter Flächen, der Verbleib nicht mehr sinnvoll nutzbarer Restflächen, die Unterbrechung des bisherigen landwirtschaftlichen Wegenetzes und nachteilige Änderungen der Flächenstruktur mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen als Gründe angeführt.

Seitens des Vorhabenträgers wurden in Anlage 28 die Vor- und Nachteile eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 des Flurbereinigungsgesetzes (FlurbG) eingehend erörtert mit dem Ergebnis, der Stellung eines Antrags durch das Regierungspräsidium Tübingen als Enteignungsbehörde auf Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG im Zusammenhang mit der OUM zuzustimmen. Seitens der Stadt Markdorf wurden gegen die Durchführung eines solchen Flurbereinigungsverfahrens keine Einwände erhoben, zumal sich die Stadt Markdorf bereits in einem Schreiben vom 24.06.2009 an einen der betroffenen Landwirte für ein solches Flurbereinigungsverfahren aussprach.

Vor diesem Hintergrund hat das Regierungspräsidium Tübingen als Enteignungsbehörde mit Schreiben vom 08.11.2013 beim Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

die Einleitung eines solchen Unternehmensflurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG im Zusammenhang mit dem hier planfestzustellenden Vorhaben der OUM beantragt. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Landesamt ein solches Flurbereinigungsverfahren durchführen wird.

Damit wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Belangen der Flurneuerung hinreichend Rechnung getragen. Eine Anordnung der Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens in diesem Planfeststellungsbeschluss ist rechtlich nicht möglich, da die Frage, ob zur Minderung von Auswirkungen eines Planvorhabens eine Unternehmensflurbereinigung in Betracht zu ziehen ist, wofür nach § 87 Abs. 1 FlurbG ein Antrag der Enteignungsbehörde erforderlich ist, grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, sondern eines ihm nachfolgenden Enteignungsverfahrens (s. BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 - 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295, 1299).

2. a) In verschiedenen Einwendungen wird die erhebliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen durch die Trasse der OUM und die naturschutzrechtlich veranlassten Kompensationsflächen als erhebliche Belastung für die Landwirtschaft kritisiert. Es wird von der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass die dauerhafte Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfang von ca. 5,69 ha für neu versiegelte Flächen und von ca. 11,71 ha für Straßennebenflächen sowie von ca. 13,83 ha für Kompensationsflächen, die nur eingeschränkt oder nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar sind, die örtliche Landwirtschaft in erheblichem Maß belastet. Hinsichtlich der Auswirkungen der Kompensationsflächen auf die Landwirtschaft wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.2.6 Bezug genommen. Darin wird ersichtlich, dass mit dem gewählten Kompensationskonzept landwirtschaftliche Belange nach Möglichkeit berücksichtigt wurden. So konnte insbesondere durch den Verzicht auf Ackerrandstreifen eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme um ca. 0,42 ha erreicht werden. Hinsichtlich der Trasse wirkt sich insbesondere die Wahl von RQ 10,5 als Straßenquerschnitt flächensparend aus. Ein noch geringerer Querschnitt ist bei der prognostizierten Verkehrsbelastung jedoch nicht möglich.

Im Hinblick auf die mit der OUM verbundenen erheblichen Entlastungswirkungen für Markdorf (insbesondere im Bereich der ODM) müssen die mit der OUM eintretenden spürbaren Belastungen der örtlichen Landwirtschaft hingenommen werden. Das beantragte Flurbereinigungsverfahren soll mit dazu beitragen, die vorhabenbedingten Belastungen für die örtliche Landwirtschaft angemessen auf die einzelnen Betriebe zu verteilen und die örtlichen Strukturen zu verbessern.

b) Von Einwanderseite wird angesprochen, dass sich der Flächenverbrauch durch die vorgesehene Verwallung der OUM erheblich vergrößere. Daher sollte zugunsten der Belange der Landwirtschaft ein Verzicht auf diese Wälle geprüft werden; hier sei auch an eine straßenbegleitende Bepflanzung als Alternative zu denken.

Die geplanten Wälle dienen insbesondere der Einbindung der Trasse der OUM in die Landschaft, aber auch dazu, die Ausbreitung von Lärm im Umfeld der Trasse der OUM sowie

insbesondere von Schadstoffen zu verringern. Letzteres kommt durch die Minimierung von Schadstoffeinträgen gerade auch der Landwirtschaft zugute, da auf diese Weise verhindert wird, dass mehr Flächen mit höheren Schadstoffkonzentrationen belastet werden. Dies beruht darauf, dass laut Fachgutachter die Wälle als Hindernis einerseits die räumliche Ausbreitung der Schadstoffe begrenzen (eine Bepflanzung als Alternative ist insoweit im Vergleich zu Wällen nur wenig wirksam) und andererseits durch eine Verwirbelung der Luft eine Vorverdünnung bewirken mit der Folge einer geringeren Konzentration, so dass weniger Schadstoffe auf einer bestimmten Fläche sedimentiert werden (die geringere Konzentration als Folge der Verdünnung bewirkt, dass die Schadstoffe auf eine größere Fläche verteilt werden und es so zu einer geringeren Konzentration und damit Belastung an einzelnen Punkten kommt).

Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde wegen der positiven Wirkungen der Wälle für Landschaftsbild sowie Ausbreitung von Lärm und Schadstoffen für sachgerecht, trotz der zusätzlichen Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen an den geplanten Wällen festzuhalten.

c) Des in einer Einwendung verlangten gesonderten Nachweises der im LBP auf Seiten 73 und 160 angesprochenen Minimierung der Zerschneidung landwirtschaftlicher Sonderkulturlflächen (insbesondere Obstanbauflächen) bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Schon mit einem Blick auf den Lageplan in Planunterlage 3 wird ersichtlich, dass insbesondere im westlichen Abschnitt zwischen B 33 und Stüblehof, wo sich in größerem Umfang Obstanbauflächen befinden, nur in sehr reduziertem, nicht mehr weiter vermeidbarem Umfang Obstanbauflächen beansprucht werden. Dabei handelt es sich zudem jeweils nur um Anschneidungen und nicht um Zerschneidungen.

d) Von Einwanderseite wurde der Wegfall der LBP-Maßnahme Nr. 6.4 gefordert. Dieser Forderung konnte mit einer Planänderung entsprochen werden, da der danach vorgesehene Ackerrandstreifen wegen des Erlöschens des Feldlerchenvorkommens im Bereich der Trasse der OUM entbehrlich geworden ist. Insoweit entfällt auch die kritisierte Zerschneidung eines aus mehreren Flurstücken bestehenden, einheitlich bewirtschafteten Acker-schlags.

e) Von Einwanderseite wird zudem gefordert, LBP-Maßnahmen nicht auf landwirtschaftlich wertvollen, hochwertigen Böden zu planen; insbesondere werden insoweit die LBP-Maßnahmen Nr. 2.4 sowie Nr. 6.1 bis 6.4 genannt.

Dem Anliegen konnte hinsichtlich der LBP-Maßnahmen Nr. 2.4 und 6.4 mit einer Planänderung entsprochen werden, da die danach vorgesehenen Ackerrandstreifen wegen des Erlöschens des Feldlerchenvorkommens im Bereich der Trasse der OUM entbehrlich geworden sind. Ebenso entfällt die LBP-Maßnahme Nr. 11.5.

Bei der mit den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 bis 6.3 verfolgten naturschutzfachlichen Optimierung des Biotopkomplexes im Bereich der Minkhofer Halde handelt es sich um einen der drei Schwerpunkte des LBP-Maßnahmenkonzepts. Insbesondere geht es um die Anlage bzw. Optimierung von Puffer- und Ergänzungsflächen für diesen Biotopkomplex sowie um den Schutz des Lipbachs vor störenden Einflüssen aus der Umgebung. Die Stabilisierung

und Optimierung dieses Biotopkomplexes entspricht einer wesentlichen naturschutzfachlichen Zielsetzung des Landkreises Bodenseekreis. Außerdem befinden sich die betroffenen Flächen weitgehend in öffentlichem Eigentum. Der Schutz des Lipbachs durch die Anlage eines Gewässerrandstreifens dient gerade auch der im Lipbach vorkommenden Zielart Bachmuschel.

Vor diesem Hintergrund ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass auch nach nochmaliger fachgutachterlicher Prüfung keine fachlich gleichwertigen Alternativen zu den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 bis 6.3 gesehen werden. Zum einen ist es sinnvoll, wenn das LBP-Maßnahmenkonzept Schwerpunkte bildet und so räumlich konzentriert Kompensationswirkung entfaltet, was tendenziell weniger Fläche beansprucht. Zum anderen werden damit entsprechend der Zielsetzung des Landkreises vorhandene wertvolle Biotopstrukturen stabilisiert und aufgewertet, was zwangsläufig nur in dem Bereich möglich ist, in dem sich diese Biotopstrukturen befinden. Entsprechend kann auch die Anlage eines Gewässerrandstreifens mit dem Ziel, eine dort vorkommende Art zu fördern, nur an diesem Gewässer erfolgen. Dann aber ist es sachgerecht, auf die von den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1 bis 6.3 beanspruchten Flächen zuzugreifen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.2.6 Bezug genommen.

f) Soweit sich bauzeitlich Ertragseinbußen durch die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ergeben, sind diese vom Vorhabenträger angemessen zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt. Die Stellung von Ersatzflächen hinsichtlich der vorübergehenden bauzeitlichen Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen ist angesichts der Entschädigung für Ertragseinbußen nicht angezeigt.

g) Soweit von Einwenderseite angesprochen wird, dass die OUM als Vorbelastung eine Erschließung für weitere Baugebiete und Bauvorhaben gerade im Süden von Markdorf bewirken könne, ist darauf hinzuweisen, dass eine spätere Erschließung oder Ausweisung von Baugebieten oder die spätere Genehmigung einzelner Bauvorhaben nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

8.2.2 Wirtschaftswegenetz

Von mehreren in der Landwirtschaft tätigen Einwendern wurden etliche Einwendungen zur im Zusammenhang mit der OUM geplanten Gestaltung und Anpassung des Wirtschaftswegenetzes vorgetragen. Dabei geht es um folgende Aspekte:

1. Soweit in einer Einwendung moniert wird, dass der Planung des Wirtschaftswegenetzes die Trassierungsparameter nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau DVWK 137/1999 zugrunde gelegt worden seien, nicht aber die neueste Auflage dieses Dokuments mit der Bezeichnung „Arbeitsblatt DWA-A 904 Richtlinien für den ländlichen Wegebau Oktober 2005“ (im Folgenden RLW genannt), ist anzumerken, dass die RLW von Oktober 2005 nur eine redaktionell korrigierte Neuauflage der erstgenannten Richtlinie darstellt, mithin die Planung auf der Grundlage zutreffender fachlicher Richtlinienparameter erfolgte.

Dass es heutzutage auch Schlepper und Traktoren gibt, die eine höhere Motorleistung oder Höchstgeschwindigkeit aufweisen, als es der RLW zugrunde gelegt wurde, kann der Planung nicht entgegengehalten werden. Solange die RLW nicht angepasst wird, ist es zumindest zulässig und ausreichend, die darin enthaltenen Trassierungsparameter bei einer Planung zugrunde zu legen. Es kann nicht verlangt werden, die Planung des Wirtschaftswegenetzes durchgängig allein an maximalen Leistungswerten von landwirtschaftlich genutzten Fahrzeugen auszurichten.

Nach Angaben des Vorhabenträgers wurde angesichts der topographischen Randbedingungen von einem mittleren Schwierigkeitsgrad und von einer Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 40-50$ km/h ausgegangen. Dies hält die Planfeststellungsbehörde angesichts der topographischen Ausgangslage und des Zustandes des derzeit vorhandenen Wirtschaftswegenetzes ohne Weiteres für ausreichend. Der Vorhabenträger ist nicht verpflichtet, neben den aus dem Vorhaben der OUM resultierenden notwendigen Folgeanpassungen im Vergleich zum jetzigen Zustand eine allgemeine Optimierung des Wirtschaftswegenetzes im Bereich südlich von Markdorf vorzunehmen.

2. In einer Einwendung wird vorgetragen, dass verschiedene geplante ländliche Wege nach den Maßgaben der RLW unzutreffend als Wirtschaftsweg und nicht als Verbindungsweg eingestuft worden seien. Legt man die Definitionen für diese Wegearten in Nummern 1.3.1 und 1.3.2 der RLW zugrunde, wird deutlich, dass Wirtschaftswege (als eine Art von Feldweg) der Erschließung landwirtschaftlicher Nutzfläche dienen, hingegen Verbindungswege primär dem Anschluss von Weilern oder landwirtschaftlichen Betriebsstätten an das gemeindliche oder überörtliche Verkehrsnetz oder der Verbindung untereinander sowie mit benachbarten Orten dienen. Da die Wege im südlichen Bereich von Markdorf mit Ausnahme der Gemeindeverbindungsstraße von Markdorf über den Stüblehof nach Bürgberg jedenfalls primär der Erschließung der dortigen landwirtschaftlichen Nutzflächen dienen und wegen ihres vielfach schlechten baulichen Zustandes nur ganz untergeordnet eine Verbindungsfunktion erfüllen können, hält die Planfeststellungsbehörde die Einstufung der in Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM neu zu bauenden oder anzupassenden ländlichen Wege als Wirtschaftswege und nicht als Verbindungswege für sachlich gerechtfertigt. So ist etwa der Totenweg zwischen Stüblehof und Minkhofer Halde in einem schlechten baulichen Zustand, dem allenfalls Feldwegqualität zugeordnet werden kann. Auch kommt den meisten der in der Einwendung genannten Beziehungen - etwa zwischen Bürgberg und Lipbach, zwischen Lipbach und Bermatingen, zwischen Lipbach zum Haslacher Hof bzw. nach Ittendorf, aber auch zwischen Lipbach und Markdorf (wo die L 207 zur Verfügung steht) - aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mehr ein theoretischer Charakter, hingegen kaum eine praktische verkehrliche Relevanz zu, zumal der bestehende Ausbauzustand ganz überwiegend Feldwegcharakter aufweist. Zudem macht die unterschiedliche Einstufung hinsichtlich der Fahrbahnbreite mit jeweils 3,00 m nach Nummer 3.2.3 und 3.3.1.3 der RLW keinen Unterschied.

3. In Einwendungen wird gefordert, alle neuen Wirtschaftswege bituminös und nicht wie geplant teilweise mit Schotter zu befestigen. Grundsätzlich hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, wenn je nach Bedeutung der einzelnen Wirtschaftswege zwischen bituminöser und Schotterbefestigung differenziert wird, zumal mit einer bituminösen Befestigung der Grad der Versiegelung noch etwas zunimmt. Eine Ausführung mit Schotterbefestigung entspricht im Übrigen auch der RLW; nach Bild 8.3a der RLW kommt bei einer geringen Beanspruchung bei einem Wirtschaftsweg auch eine Ausführung mit einer Tragschicht aus Schotter in Betracht. Demzufolge ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die hier der Planung zugrunde liegende Differenzierung bei Wirtschaftswegen zwischen bituminöser und Schotterbefestigung grundsätzlich nicht zu beanstanden. Gleichwohl hält die Planfeststellungsbehörde es im Hinblick auf die Bedeutung der einzelnen Wirtschaftswege für sachgerecht, dass der Vorhabenträger zusagt, den Wirtschaftsweg nördlich der Trasse der OUM durchgängig von Bau-km 4+860 bis zum Anschluss an die Gemeindeverbindungsstraße Stüblehof-Bürgberg sowie den Wirtschaftsweg nördlich der Trasse der OUM im Bereich des Endes der Start- und Landebahn von Bau-km 7+040 bis Bau-km 7+130 zusätzlich bituminös zu befestigen. Für die Wirtschaftswege, bei denen es wie geplant bei einer Schotterbefestigung bleibt, hält die Planfeststellungsbehörde dies angesichts der geringeren Bedeutung dieser Wirtschaftswege für ausreichend.

In diesem Zusammenhang ist zu dem Hinweis von Einwanderseite, wonach sog. Premiumwege, die sich auf Wanderer beziehen und nicht asphaltiert werden dürfen, zwischen dem Bodensee und dem Gehrenberg bislang nicht hätten angelegt werden können, da die Wege asphaltiert seien, und das Landratsamt für deren Förderung zuständig sei, anzumerken, dass das Thema der Ausweisung eines solchen Premiumweges nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Vielmehr ist als Folgemaßnahme nur die Anpassung und Wiederherstellung des Wirtschaftswegenetzes vom Vorhabenträger gefordert, soweit vorhabenbedingt in das vorhandene Wirtschaftswegenetz eingegriffen wird. Vor diesem Hintergrund ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und sachgerecht, wenn den Belangen der Landwirtschaft bei der Anpassung und Wiederherstellung des Wirtschaftswegenetzes der Vorrang eingeräumt wird gegenüber den Interessen von Wanderern an optimalen Wanderwegen.

4. In Einwendungen wird zudem gefordert, die Wirtschaftswege mit einer Breite von 3,5 m und nicht nur mit 3,0 m zu planen, da z. B. große Mähdrescher mit Sondergenehmigung eine Außenbreite von bis zu 3,5 m haben könnten.

Nach § 32 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung darf die höchstzulässige Breite allgemein 2,55 m und bei landwirtschaftlichen Arbeitsgeräten und bei Zugmaschinen und Sonderfahrzeugen mit auswechselbaren landwirtschaftlichen Anbaugeräten 3,00 m nicht überschreiten. Nach § 22 Abs. 2 Satz 1 und 2 der Straßenverkehrs-Ordnung dürfen Fahrzeug und Ladung zusammen nicht breiter als 2,55 m sein, und Fahrzeuge, die für landwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als 3,00 m sein. Dem entsprechend enthält auch Nummer 1.4.4.1 der RLW eine höchstzulässige Fahrzeug-

breite samt Ladung von 3,00 m. Folgerichtig soll nach Nummer 3.3.1.3 der RLW die Fahrbahnbreite bei Wirtschaftswegen in der Regel 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m betragen. Dem wird nach der Planung mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 3,0 m und mit beidseitigen befahrbaren Banketten mit je 0,75 m Breite und damit mit einer befestigten Kronenbreite von 4,5 m entsprochen, was vom Vorhabenträger zugesagt wird.

Zusätzlich sagt der Vorhabenträger zu, dass die Brücken der Bauwerke BW 2, 5 und 7 in einer Breite zwischen den Hochborden von 4,00 m statt nur 3,50 m ausgeführt werden, da die ursprünglich geplante Breite von 3,50 m für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Sonderzulassung bis 3,50 m Spurbreite wie etwa Mähdrescher hier nicht ausreicht und zu Schäden an den Bauwerken und Fahrzeugen führen würde.

Da bei den Kurven der neuen Wirtschaftswegen die erforderlichen Aufweitungen in der Planung bereits berücksichtigt sind, bedarf es hier keiner Anpassungen.

Um den Begegnungsverkehr auf den neuen Wirtschaftswegen zu erleichtern, wird seitens des Vorhabenträgers die Anlage von insgesamt 12 Ausweibuchten an den neuen Wirtschaftswegen entsprechend der Anlage 43 Blatt Nr. 1 bis 11 zugesagt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Ergänzung zur Erleichterung gerade des landwirtschaftlichen Verkehrs sinnvoll und sachgerecht. Da diese Ausweibuchten sämtlich auf Flächen vorgesehen sind, die sowieso für das Vorhaben der OUM benötigt werden, ist für die Anlage dieser Ausweibuchten kein zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich.

5. Im Erörterungstermin wurde die Frage aufgeworfen, ob die Wirtschaftswegen nicht auch als Spurwege angelegt werden könnten. Abgesehen davon, dass Spurwege für Radfahrer und Fußgänger weniger geeignet sind, sind sie auch für den landwirtschaftlichen Verkehr wegen der unterschiedlichen Spurbreite der Fahrzeuge kaum geeignet. Zudem sind Spurwege insbesondere teuer in der Herstellung, da der mittlere Streifen aus der Decke ausgefräst wird. Da nur ein relativ geringer Teil der Wegbreite nicht versiegelt würde, hält die Planfeststellungsbehörde den Vorteil einer etwas geringeren Versiegelung gegenüber den Nachteilen für den Verkehr für weniger gewichtig.

6. Der von Einwanderseite geforderten Durchgängigkeit des Wirtschaftsweges südlich der Trasse der OUM wird mit einer Planänderung entsprochen, indem die Lücke zwischen Baukm 4+950 und 5+120 auf Flst. Nr. 2756 der Gemarkung Markdorf geschlossen wird (s. Anlage 14). Auf die bituminöse Befestigung dieses südlich parallel zur OUM verlaufenden Wirtschaftsweges kann nicht zuletzt im Hinblick auf die bituminöse Befestigung des nördlich parallel zur OUM verlaufenden Wirtschaftsweges verzichtet werden.

7. Da an den neuen Wirtschaftswegen keine Bauwerke geplant sind, die mit Höhenbeschränkungen für landwirtschaftliche Fahrzeuge verbunden sind, steht die Planung der von Einwanderseite geforderten verfügbaren Mindesthöhe nicht entgegen.

8. In einer Einwendung wird vorgetragen, dass die Wirtschaftswege auf die nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung maximal zulässigen Achslasten und Gesamtmassen auszulegen seien. Auch müssten Einmündungen und Verknüpfungspunkte die erforderlichen Kurvenradien aufweisen. Die Planfeststellungsbehörde hält es für ausreichend, wenn die Planung zu den Wirtschaftswegen auf die Trassierungsparameter nach der RLW abstellt. Mehr kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Die Planung von Wirtschaftswegen muss nicht auf ein Optimum ausgerichtet werden, es reicht aus, dass die Planung der einschlägigen Richtlinie entspricht.

9. Entsprechend einer Forderung in Einwendungen wird die bislang spitzwinklige Einmündung des Totenwegs in die Gemeindeverbindungsstraße Stüblehof-Bürgberg beim Stüblehof als Folgemaßnahme mit einer Planänderung so geändert (s. Anlage 15), dass sie auch mit Traktoren mit zwei Anhängern befahrbar ist. Damit kann auch die Verbindung aus Richtung Bürgberg in Richtung Minkhofer Halde und Segelfluggelände bzw. umgekehrt sichergestellt werden.

10. Von Einwenderseite wird gefordert, im Bereich des Bauwerks BW 3 die Trasse der OUM tiefer zu legen, um die Höhenunterschiede zu verringern. Abgesehen davon, dass die Trasse der OUM mit Ausnahme des topographisch etwas höher liegenden Abschnitts von Baukm 5+800 bis 5+950 bereits in Einschnittlage geführt wird, würde eine weitere Tieferlegung bewirken, dass die Entwässerung der OUM nicht mehr möglich wäre, zusätzliche Erdmassen anfallen würden und die erforderlichen Trassierungsparameter bei den Verwindungen nicht mehr erreicht würden.

Die weitere Forderung, bei Bauwerk BW 3 die Anschlüsse des südlich parallel zur OUM verlaufenden Wirtschaftswegs zur besseren Befahrbarkeit zu optimieren, wurde vom Vorhabenträger aufgegriffen, indem mit einer Planänderung (s. Anlage 16) durch Heranrücken an die OUM sich günstigere Einmündungsradien sowie für den durchgehenden Verkehr eine geradlinige Querung der Gemeindeverbindungsstraße ergeben. Mit Schleppkurven wurde die Fahrbarkeit der geänderten Anschlussgestaltung belegt. Zudem wird im Kreuzungsbereich der Gemeindeverbindungsstraße mit dem Wirtschaftsweg eine Ausweibucht angelegt.

11. Von Einwenderseite wird gefordert, den nördlich der Trasse der OUM verlaufenden Wirtschaftsweg vom Weg Flst. Nr. 2807 bis zur Gemeindeverbindungsstraße zu verlängern. Dem wird mit einer Planänderung (s. Anlage 46) entsprochen.

12. Von Einwenderseite wird gefordert, den Anschluss von Bauwerk BW 2 nördlich der OUM so zu gestalten, dass die nördlich der OUM verbleibende Restfläche von Flst. Nr.

2750 der Gemarkung Markdorf nicht in zwei kleinere Teile zerschnitten wird, und zudem den bestehenden Weg Flst. Nr. 2746 nördlich der Trasse der OUM zu rekultivieren. Beiden Forderungen wird mit einer Planänderung (s. Anlage 13), wonach der neue Wirtschaftsweg durchgehend an der Böschungsoberkante zur OUM bzw. zur B 33 verläuft und der Weg Flst. Nr. 2746 rekultiviert wird, entsprochen.

13. Von Einwanderseite wird gefordert, bei der mit der LBP-Maßnahme Nr. 5.2 vorgesehenen Rekultivierung von nicht mehr erforderlichen Wegflächen von Weg Flst. Nr. 889 der Gemarkung Kluftern so vorzugehen, dass der verbleibende Weg Flst. Nr. 889 ordnungsgemäß an den nördlichen trassenparallelen Wirtschaftsweg angeschlossen wird. Das Flst. Nr. 889 wird durch das Vorhaben selbst nicht beansprucht. Gleichwohl wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt, dass der Anschluss des Wegs Flst. Nr. 889 an den neuen, nördlich parallel zur Trasse der OUM verlaufenden Wirtschaftsweg sichergestellt wird.

14. In einer Einwendung wird verlangt, die nach der LBP-Maßnahme Nr. 5.2 zur Entsiegelung und Rekultivierung vorgesehene Fläche des Wegs Flst. Nr. 813 der Gemarkung Kluftern von ca. Bau-km 6+640 bis 6+760 so zu rekultivieren, dass diese Flächen ackerbaulich genutzt und den Flst. Nr. 890 und 892 der Gemarkung Kluftern zugeschlagen werden, soweit sie an diese Flurstücke angrenzen. Die Planung der LBP-Maßnahme Nr. 5.2 entspricht dieser Forderung (s. Planunterlage 12.5 Blatt 3). Die vorgesehene natürliche Eigenentwicklung ist bezogen auf das Umfeld der geschützten Biotopfläche im zum Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf angrenzenden Bereich begrenzt.

15. Zur Sicherstellung der Erschließung der zwischen dem bisherigen Graben und dem neuen, verlegten Graben beim Segelfluggelände liegenden Flächen wird dieser neue Graben zur Fortführung des Wegs Flst. Nr. 3226/1 verdolt. Damit sind die Flst. Nr. 3227 und 3228 sowie die südlichen Restteile der Flst. Nr. 3225 und 3230 weiterhin erschlossen. Dies wird vom Vorhabenträger zugesagt.

Zudem wird dieser neue Graben zur Fortführung des Wegs Flst. Nr. 3193/1 verdolt, um eine Verknüpfung mit dem Weg Flst. Nr. 3201 (alle Gemarkung Markdorf) zur Vermeidung einer Sackgassenbildung zu erreichen. Auch dies wird vom Vorhabenträger zugesagt.

16. Um die Erschließung der südlichen Restfläche von Flst. Nr. 878 der Gemarkung Kluftern sicherzustellen, wird mit einer Planänderung seitens des Vorhabenträgers (s. Anlage 40) der südlich der OUM vorgesehene Wirtschaftsweg vom Weg Flst. 881 über das Flst. Nr. 879 hinweg verlängert.

17. Um eine Erschließung der nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen der Flst. Nr. 913 und 914 der Gemarkung Kluftern sicherstellen zu können, wurde vom Vorha-

benötigt eine Änderung der Führung des Wirtschaftsweges im Bereich der Flst. Nr. 901 und 902 der Gemarkung Kluftern vorgelegt (s. Anlage 39). Im Zuge einer ergänzenden Anhörung, die auch diese Änderung beinhaltete (und bei der versehentlich Flst. Nr. 913 als 912 bezeichnet wurde), wurde von einem Einwender angeregt, den Wirtschaftsweg hier besser an der nördlichen Grenze von Flst. Nr. 902 zu führen, die Überfahrt über die angrenzenden Grundstücke könne mit einer Dienstbarkeit gesichert werden. In der Folge hat der Vorhabenträger entsprechend einer Zusage im Erörterungstermin die Führung dieses Wirtschaftsweges in diesem Bereich nochmals geprüft und verschiedene Möglichkeiten entwickelt. Am einfachsten und am wenigsten eingreifend in Eigentumsrechte ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Variante, die Wegführung bei der ursprünglichen Planung zu belassen und für die nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen der beiden Flst. Nr. 913 und 914, die demselben Eigentümer gehören und daher ohne Weiteres miteinander zusammengelegt werden können, als Folgemaßnahme eine Zufahrt vom bestehenden Totenweg her über das nördlichste Eck von Flst. Nr. 902 zu schaffen. Der Vorhabenträger hat seine Planung entsprechend geändert. Da sich die Grundstückseigentümerin von Flst. Nr. 902 zur Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit bereit erklärt hat, lässt sich diese Planung auch rechtlich absichern. Die von einem Einwender angeregte Variante hätte nicht nur zur Folge, dass der Weg näher an den naturschutzfachlich wertvollen Bereich der Minkhofer Halde heranrücken würde. Zudem würde eine größere Fläche neu versiegelt werden, wohingegen bei der ursprünglichen Planung weitgehend der vorhandene Totenweg erhalten bleibt und genutzt wird. Damit fällt auch der Eingriff in privates Grundeigentum mit der hier gewählten Lösung am geringsten aus. Im Übrigen bietet es sich im Rahmen der Flurbereinigung sowieso an, in diesem Bereich eine Neuordnung vorzunehmen, so dass die hier gefundene Lösung die erforderliche Konfliktbewältigung im Rahmen der Planfeststellung sicherstellt, jedoch einer Neuordnung in der Flurbereinigung keine unüberwindbare Hürde bereitet.

18. Nach allem wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Planung zum Neubau oder zur Anpassung des ländlichen Wegenetzes, soweit dies als Folgemaßnahme des Vorhabens der OUM erforderlich ist, den Belangen und Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs in hinreichendem Maße gerecht. Dies gilt erst recht mit den durch etliche Planänderungen und Zusagen vorgenommenen Optimierungen, mit denen in erheblichem Umfang gerade die Einwendungen von Landwirten aufgegriffen und die Interessen der vom Vorhaben betroffenen Landwirte vom Vorhabenträger berücksichtigt wurden. Teilweise werden mit der neuen Planung sogar Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Zustand erreicht. So stellt sich etwa das Wegenetz zwischen Haslacher Hof und Stübelerhof mit der jetzigen Planung sogar als besser als bisher dar, da dort mehr leistungsfähige Wege zur Verfügung stehen werden. Im Übrigen werden mit der Planung einschließlich der Planänderungen zumindest ausreichende und zumutbare Ersatzmöglichkeiten geschaffen.

8.2.3 Kaltluftstagnation

Von Einwendern wird vorgebracht, dass durch die Sperrwirkung von Dämmen oder Bauwerken der OUM, insbesondere im Bereich der Querung der Lipbachsenke durch die OUM, Kaltluftansammlungen durch Kaltluftstagnation entstehen, die für die landwirtschaftliche Nutzung im Bereich der Trasse der OUM nachteilig wirken.

Wie oben in Abschnitt 8.1 dargestellt, verläuft die Kaltluftströmung in der Lipbachsenke in südöstlicher Richtung bis nördlich der Ortslage von Lipbach und schwenkt dort nach Süden Richtung Bodensee ab. Da die OUM weitgehend in Kuppenlage oberhalb der Lipbachsenke und damit parallel zur dortigen Kaltluftströmung verläuft, sind insoweit keine nennenswerten Beeinträchtigungen der Kaltluftströmung durch die OUM zu erwarten. Auch ist in Abschnitt 8.1 dargelegt, dass im Bereich der Querung des Lipbachs durch die OUM die dortige Kaltluftströmung wegen deren Mächtigkeit von mehreren Dekametern im Wesentlichen weiterhin nach Süden Richtung Bodensee strömen kann.

Daraus lässt sich ableiten, dass sich durch die OUM an den bisherigen Kaltluftbedingungen für die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die nördlich der Trasse der OUM liegen, nichts Wesentliches ändert, so dass keine gravierenden Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung der nördlich der Trasse der OUM liegenden Flächen zu erwarten sind. Insbesondere ist danach keine Bildung eines großen Kaltluftsees in der Lipbachsenke infolge Rückstau durch die OUM zu erwarten. Für die südlich der Trasse der OUM liegenden Flächen stellt sich die Frage einer Kaltluftstagnation durch die OUM nicht, da die Kaltluftströmung nördlich der OUM verläuft und somit nur durch die nördlich liegenden Wälle der OUM ein Kaltluft-rückstau mit Kaltluftstagnation hervorgerufen werden kann.

Diese Einschätzung wird auch durch die fachgutachterlichen Ausführungen in Anlage 10 bestätigt. In der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 „Umweltmeteorologie - Lokale Kaltluft“ wird dem möglichen bodennahen Stagnationsbereich vor einer Dammschüttung das 10-fache der Dammhöhe als Orientierungswert zugrunde gelegt. Im Hinblick auf den Umstand, dass die Kaltluftströmung in der Lipbachsenke parallel zur OUM verläuft, kann erwartet werden, dass dieser Orientierungswert entlang der Trasse der OUM mit Ausnahme der Lipbachquerung keinesfalls überschritten, sondern eher deutlich unterschritten wird. Bei dieser Erwartung ist auch zu berücksichtigen, dass nur bei Hangabwinden in der Anfangsphase der Kaltluftbildung bei den geplanten Dammschüttungen im anschließenden Gelände Kaltluftstagnationen nicht auszuschließen sind, da im Laufe der Kaltluftbildung die Kaltluftströmung in südöstlicher Richtung entlang der Lipbachsenke verläuft, so dass die Dammschüttungen mit Ausnahme der Lipbachquerung nicht quer zur Strömungsrichtung liegen und damit auch keine zusätzlichen Kaltluftstagnationen bewirken.

Legt man den genannten Orientierungswert zugrunde, kann anhand des Reliefs auf der Grundlage der jeweiligen Höhe der geplanten Dammschüttungen entsprechend Anlage 10 von folgenden Kaltluftstagnationsbereichen nördlich der Trasse der OUM ausgegangen werden (Hinweis: Damit wird auch die Frage von Einwendern beantwortet, wie die Ausdehnung der jeweiligen Stagnationsbereiche ermittelt wurde): Im Bereich der Querung des Lipbachs von ca. Bau-km 7+050 bis ca. Bau-km 7+350 bei einer Dammhöhe bis ca. 4,0 m

ca. 40 m Stagnationsbereich, von ca. Bau-km 6+180 bis ca. Bau-km 6+820 bei einer Dammhöhe bis ca. 5,6 m ca. 60 m Stagnationsbereich, von ca. Bau-km 5+360 bis ca. Bau-km 5+640 bei einer Dammhöhe bis ca. 2 m ca. 20 m Stagnationsbereich sowie von ca. Bau-km 4+940 bis ca. Bau-km 5+260 bei einer Dammhöhe bis ca. 3,4 m ca. 40 m Stagnationsbereich. Soweit von Einwendern vorgetragen wird, dass diese Abgrenzungen nicht nachvollziehbar seien, ist auf Folgendes hinzuweisen: In den Bereichen, in denen die Trasse der OUM in Einschnittlage verläuft, kommt es zu keinem Kaltluftstau, da die Kaltluft wie bisher der natürlichen Geländeneigung folgend fließen kann. Dasselbe gilt auch für den von den Einwendern angesprochenen Bereich von ca. Bau-km 5+780 bis ca. Bau-km 6+100. Da die hier nördlich der Trasse der OUM entstehende Senke mit Boden aufgefüllt wird, ist dort mit keiner vorhabenbedingten Kaltluftstagnation zu rechnen, da durch die Auffüllung gewährleistet wird, dass die Kaltluft über die Straße hinweg abfließen kann. Auf Grund dessen ist bei den Flst. Nr. 2830 und 2831 der Gemarkung Markdorf auch keine Kaltluftstagnation zu erwarten.

Von Einwendern wird weiter kritisiert, dass in Anlage 10 die Stagnationsbereiche nur grob angegeben worden seien, die Feststellung möglicher Grundstücksbetroffenheiten jedoch auf den Quadratmeter genau zu erfolgen habe. Diese Kritik geht fehl. Bei der Angabe der Abschnitte der OUM, bei denen es zu Kaltluftstagnation kommt, auf Seite 3 der Anlage 10 orientiert sich die Breite des Stagnationsbereichs jeweils an der maximalen Dammhöhe, zumeist sogar noch mit einem Aufschlag. Dies bedeutet, dass bei den in den Karten von Anlage 25 dargestellten Stagnationsbereichen zugunsten der betroffenen Grundstücke immer die maximale Dammhöhe unterstellt wird, auch dann, wenn die tatsächliche Dammhöhe streckenweise geringer ausfällt. Würde man - wie gefordert - eine exakte, quadratmetergenaue Ermittlung der Stagnationsbereiche vornehmen, würden die in den Karten von Anlage 25 angegebenen Stagnationsbereiche zu Lasten der Betroffenen teilweise kleiner, aber nicht größer ausfallen. Die Planfeststellungsbehörde unterstellt, dass auch die Einwender kein solches Ergebnis zu ihren Lasten wollen. Dass bei der Beurteilung bei allen Abschnitten jeweils durchgehend die maximale Dammhöhe angesetzt wurde, dient der Vereinfachung und wirkt ausschließlich zugunsten der Betroffenen. Im Übrigen erfolgte in den ausgelegten Unterlagen durchgehend zu allen einzelnen betroffenen Grundstücken eine quadratmetergenaue Angabe der jeweils von Kaltluftstagnation betroffenen Flächen.

Die Kaltluftstagnationsbereiche sind in den Karten auf den Seiten 2 bis 4 der Anlage 25 angegeben, wobei die Karte auf Seite 2 entgegen der Legende tatsächlich einen Maßstab von 1:2.000 hat. Für den Bereich der Lipbachquerung wurde keine solche Karte erstellt, da wegen der dort bereits bisher verlaufenden Kaltluftströmung die landwirtschaftliche Nutzung ganz überwiegend auf Grünland und in geringerem Maße auf Ackerbau ohne Sonderkulturen beschränkt ist. Anzumerken ist, dass die genannten Karten vom Büro Entwicklungs- u. Freiraumplanung Eberhard + Partner GbR, Konstanz, angefertigt wurden; dass dies auf den Karten versehentlich nicht angegeben ist, ist nicht entscheidungserheblich.

Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde die Darstellung und Ermittlung zu von Kaltluftstagnationen betroffenen Flächen für nachvollziehbar und ausreichend, auch deshalb, weil die Stagnationsbereiche zugunsten der betroffenen Grundstücke abgegrenzt wurden.

Von Einwendern wird wegen unklarer Auswirkungen der Planung durch Kaltluftseen und deren Auswirkungen für die Landwirtschaft die Durchführung entsprechender Beweissicherungsmaßnahmen entlang des ganzen nördlichen Bereichs der Trasse der OUM in einer Tiefe von mindestens 100 m gefordert. Wie sich aus dem oben Ausgeführten ergibt, wurden die möglichen vorhabenbedingten Kaltluftstagnationsbereiche im Sinne einer zugunsten der betroffenen Grundstücke wirkenden, maximal möglichen Größenordnung ermittelt. Dann aber bedarf es zu möglichen Kaltluftstagnationsbereichen keiner zusätzlichen Beweissicherungsmaßnahmen in einer Tiefe von mindestens 100 m nördlich der Trasse der OUM.

Zudem sei laut den Einwendern darzustellen, welche Konsequenzen sich auf Grund der festgestellten Kaltluftauswirkungen auf die Ertragsfähigkeit der landwirtschaftlichen Grundstücke ergeben würden. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

In den in den Karten der Anlage 25 angegebenen Kaltluftstagnationsbereichen kann eine erhöhte Frostgefährdung für empfindliche landwirtschaftliche Nutzungen wie insbesondere Sonderkulturanbau nicht ausgeschlossen werden, da dort die nächtlichen Minimatemperaturen um ca. 2 Kelvin geringer ausfallen können als auf nicht von Kaltluftstagnation betroffenen Flächen. Damit können grundsätzlich Ertragseinbußen auf diesen Flächen verbunden sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Frostgefährdungen insbesondere in der zweiten Nachthälfte bei Kaltluftbedingungen entstehen können; dann aber verläuft die Kaltluftströmung hier eher in südöstlicher Richtung entlang der Lipbachsenke und damit parallel zur Trasse der OUM, so dass zusätzliche Frostgefährdungen infolge von Kaltluftstagnationen durch die OUM an sich weniger zu erwarten sind, da die Kaltluftstagnationen eher in der ersten Nachthälfte auftreten. Rein vorsorglich wird trotzdem zugunsten der in den Karten der Anlage 25 angegebenen Flächen vom Auftreten von Kaltluftstagnationen ausgegangen. Diese Beeinträchtigungen von für den Anbau landwirtschaftlicher Sonderkulturen genutzten Flächen sind in dem hier begrenzten Umfang zur Erreichung der mit dem Vorhaben der OUM verfolgten Entlastungen für die ODM von den Eigentümern und Pächtern gegen eine angemessene Entschädigung hinzunehmen. Für landwirtschaftlich als Grünland oder für sonstigen Ackerbau genutzte Flächen wird seitens der Planfeststellungsbehörde von keinen vorhabenbedingten nennenswerten Ertragseinbußen infolge verstärkter Kaltluftgefährdung ausgegangen, da diese Nutzungen grundsätzlich weniger kaltluftgefährdet sind.

Von den Einwendern wird weiter moniert, dass in den Unterlagen nicht angegeben sei, welche Konsequenzen sich aus der Betroffenheit einer Fläche mit Kaltluftstagnation ergeben würden; insbesondere sei nicht ersichtlich, ob eine Grundstücksinanspruchnahme unterstellt werde und inwieweit diese zusätzlich zu den zu erwerbenden bzw. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen hinzukommen würde oder ob eine Entschädigung vorgesehen sei. Schon den in der ergänzenden Anhörung beigefügten Unterlagen kann ohne Weiteres entnommen werden, dass die von Kaltluft betroffenen Flächen nicht in den Spalten der zu erwerbenden oder vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen aufgeführt sind. Daraus lässt sich - ohne dass eine solche Frage rhetorisch aufgeworfen werden muss - zwanglos der Schluss ziehen, dass die von Kaltluft betroffenen Flächen einerseits nicht vom Vorhabenträger erworben werden sollen und andererseits die dauernd wirkende

Kaltluftbetroffenheit per definitionem keine nur vorübergehende Inanspruchnahme beinhalten kann.

Für die Flächen, die in den Karten auf Seite 2 bis 4 der Anlage 25 als Kaltluftstagnationsbereich gekennzeichnet und angegeben sind und auf denen im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses Sonderkulturen (Obst, Beeren oder Gemüse) angebaut und die in Anlage 25 als betroffene Sonderkulturflächen angegeben werden, wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach eine angemessene Entschädigung für Eigentümer und Pächter für Ertragseinbußen infolge vorhabenbedingt verstärkter Gefährdung durch Kaltluftstagnation festgesetzt, solange dort solche Sonderkulturen angebaut werden. Dabei handelt es sich um Teilflächen der Flst. Nr. 2775, 2776, 2780, 2781, 2782, 2785 und 2802 der Gemarkung Markdorf. Die Höhe der Entschädigung, die auf der Grundlage des Deckungsbeitragsverlusts erfolgt, wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

8.2.4 Sonstige Belange der Landwirtschaft

1. Von Einwendern wurde gefordert, dass die Bepflanzung von Dämmen und Wällen entlang der OUM so zu erfolgen habe, dass kein Schattenwurf auf angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen erfolgen könne. Dem befürchteten Schattenwurf wird mit der Nebenbestimmung begegnet, dass die Bepflanzung der Böschungen und Einschnitte entlang der Trasse der OUM aufgelockert erfolgt und darauf geachtet wird, dass der Schattenwurf der Bepflanzung überwiegend die Verkehrsgrünflächen, die Straße der OUM oder parallel verlaufende Wirtschaftswege betrifft.

2. Die von Einwanderseite befürchteten nachteiligen Folgen für die landwirtschaftliche Nutzung durch Staunässe infolge von Untergrundverdichtung durch die Straße der OUM ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier nicht zu erwarten, da der Boden neben der Straße nicht verdichtet wird, das Oberflächenwasser wie bisher versickern kann und die vorübergehend beanspruchten Arbeitsstreifen nach Beendigung der Bauarbeiten wieder samt Untergrundlockerung rekultiviert werden.

3. In mehreren Einwendungen wird angesprochen, dass durch die von der OUM ausgehenden Schadstoffeinträge landwirtschaftlich genutzte Flächen in erheblichem Umfang entwertet würden. Auch seien dadurch Vermarktungsmöglichkeiten eingeschränkt, eine Vermarktung zu höheren Preisen (z. B. für Kindernahrungshersteller) würde ausscheiden, was zu nicht zumutbaren Einkommens- und Vermögensverlusten führe.

In Abschnitt 8.3 wird die Schadstoffbelastung mit Schwermetallen und organischen Fremdstoffen im Zusammenhang mit der OUM angesprochen. Hierauf wird Bezug genommen. Daraus wird deutlich, dass schon in Abständen von 10 m zur Fahrbahn die Belastungen mit diesen Schadstoffen signifikant abnehmen und jeweils deutlich unter den Orientierungswert

ten liegen. In diesem 10 m-Abstand von der Fahrbahn der OUM befinden sich fast durchgängig die Einschnitte und Wälle entlang der OUM sowie die parallel verlaufenden Wirtschaftswege, die sowieso nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Aus dem Luftschadstoffgutachten geht weiter hervor, dass die Belastungen durch NO₂ und Feinstaub entlang der OUM deutlich unterhalb den Grenzwerten liegen. Insgesamt bewirken die abschnittsweise Absenkung der Straßengradiente sowie die Einschnitte und Wälle einschließlich der vorgesehenen Bepflanzung entlang der Trasse der OUM zusätzlichen Schutz, so dass über den 10 m-Abstand von der Fahrbahn hinaus keine erhöhten Bodenbelastungen und damit auch keine erhöhten Belastungen von Nutzpflanzen mehr zu erwarten sind. Dazu tragen insbesondere auch die Einschnitte und Wälle bei, die eine Verringerung der räumlichen Ausbreitung und der Konzentrationen der Schadstoffeinträge bewirken. Soweit das anfallende Straßenoberflächenwasser schadstoffbelastet ist, wird durch die vorgesehene Straßenentwässerung sichergestellt, dass die angrenzenden Flächen sowie das Grundwasser hierdurch nicht belastet werden. Insgesamt wird durch die geplante Ausgestaltung der Trasse der OUM sichergestellt, dass die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen weitgehend vor Schadstoffeinträgen geschützt werden. Auf Grund dessen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es nicht zu mehr als unerheblichen Beeinträchtigungen landwirtschaftlich genutzter Flächen entlang der OUM durch verkehrsbedingte Schadstoffe kommen wird. Soweit die Einschränkung künftiger Vermarktungsmöglichkeiten, z. B. für Erzeugnisse von Kindernahrungsherstellern, angesprochen ist, ist festzuhalten, dass bloße etwaige künftige Erwerbschancen nicht eigentumsmäßig geschützt sind; nach VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 05.04.1990 - 5 S 2119/89 ist die bloße Möglichkeit verminderter Vermarktungschancen rechtlich nicht erheblich und muss bei der Abwägung im Planfeststellungsverfahren nicht besonders berücksichtigt werden.

4. Soweit ein Einwender sich in seiner Versorgungssicherheit mit biologisch korrekt und lokal angebauten Lebensmitteln betroffen sieht, ist anzumerken, dass durch die OUM allein ein biologisch oder ökologisch orientierter Anbau von Lebensmitteln auch in der Region nicht ausgeschlossen wird. Im Übrigen gilt das vorstehend zu Nummer 3 Gesagte entsprechend.

5. Die in Einwendungen geforderte uneingeschränkte landwirtschaftliche Nutzbarkeit der geplanten Auffüllflächen nördlich der OUM von ca. Bau-km 5+800 bis ca. Bau-km 6+100 ist mit der dort nach der LBP-Maßnahme Nr. 3.2 vorgesehenen Aufbringung von Oberboden und mit Geländeneigungen von 1 - 2 % gewährleistet. Auf diesen nur für den Bodenauftrag vorübergehend beanspruchten Flächen soll u. a. mit einer landschaftsangepassten Modellierung auch eine lokalklimatisch ungünstige und stauwassergefährdete Senkenlage vermieden werden, so dass nach einer Rekultivierung diese Flächen wieder für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen.

6. Von der in einer Einwendung verlangten Festlegung, dass eine Ausweisung der OUM als Kraftfahrstraße nicht zulässig sei, kann abgesehen werden, da eine Ausweisung der als Kreisstraße eingestuften OUM als Kraftfahrstraße völlig fernliegend ist. Unabhängig davon ist durch die weitgehende Parallelführung von Wirtschaftswegen die Nutzung der OUM durch landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht zwingend erforderlich.

7. Der Antrag eines Einwenders, dass die Landwirte die Stellungnahme der unteren Landwirtschaftsbehörde und deren Grundlagen betreffend die OUM sowie die Stellungnahme des Vorhabenträgers zu deren Einwendungen erhalten, wird mit Verweis auf das bestehende Akteneinsichtsrecht der Einwender zurückgewiesen.

8.3 Luftschadstoffe

Ebenfalls als öffentlicher Belang ist in die Abwägung der Schutz vor Schadstoffen, die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehen, einzustellen.

Zur Beurteilung der Luftschadstoffe beim Vorhaben der OUM wurde vom Vorhabenträger ein Luftschadstoffgutachten von November 2007 vorgelegt. Dieses Gutachten wurde mit Endfassung vom 15.04.2011 aktualisiert.

1. Gutachten von 2007

Das Gutachten von November 2007 betrachtet auf der Grundlage der 22.BImSchV insbesondere den Prognose-Nullfall (PNF) sowie die Planfälle 1.2LV und 1.2oK. Die Untersuchung konzentriert sich auf die Schadstoffe NO₂ und Feinstaubpartikel PM₁₀, da die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid im Hinblick auf Kfz-Verkehr eine untergeordnete Bedeutung aufweisen. Bei der Untersuchung wurde das Berechnungsverfahren PROKAS eingesetzt, um damit auch die Effekte des Vorhabens der OUM auf die vorhandenen Ortsdurchfahrten Markdorf, Lipbach und Kluftern erfassen zu können. Der Untersuchung wurden die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 zugrunde gelegt, wobei die Schadstoffimmissionen auf das Jahr 2020 bezogen ermittelt wurden, da der maximale Prognosehorizont des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“, nach dem die Emissionsfaktoren berechnet werden, das Jahr 2020 ist. Zusätzlich wurden die Auswirkungen bezogen auf das Jahr 2012 als dem damals frühesten Zeitpunkt der Fertigstellung der OUM betrachtet, wobei hierbei die zu erwartenden Verkehrsmengen gegenüber dem Jahr 2025 um bis 15% reduziert wurden. Bezüglich der anzusetzenden Windverhältnisse wurden die Daten der Station Bad Waldsee verwendet, deren Übertragbarkeit mit dem diagnostischen Windfeldmodell DIWIMO überprüft wurde. Die Schadstoffhintergrundbelastung wurde auf der Grundlage von Messwerten von Stationen an anderen Orten abgeschätzt. Die Beurteilungswerte beziehen sich auf die Gesamtbelastung, also die Hintergrundbelastung zuzüglich der verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Die Untersuchung von 2007 ergibt bezogen auf das Jahr 2020 bei NO₂, dass der Jahresmittelgrenzwert nach der 22.BImSchV an den Untersuchungspunkten nur im Prognose-Nullfall in der Ortsdurchfahrt Markdorf überschritten wird. In allen Planfällen mit der OUM wird auch in der Ortsdurchfahrt Markdorf dieser Grenzwert deutlich unterschritten. In Bezug auf die Ortsdurchfahrten von Lipbach und Kluffern werden die Belastungen bei den Planfällen im Vergleich zum Prognose-Nullfall zwar teilweise um bis zu 2 µg/m³ erhöht, der Grenzwert wird jedoch in allen Fällen klar unterschritten. Im Bereich der Trasse der OUM wird die Belastung gegenüber dem Prognose-Nullfall deutlich unterhalb des Grenzwertes leicht erhöht. Der Äquivalentwert des 98-Perzentilwerts wird an allen Untersuchungspunkten in allen untersuchten Fällen deutlich unterschritten, womit davon ausgegangen werden kann, dass auch der Grenzwert für die Kurzzeitbelastung von NO₂ eingehalten wird.

Die Untersuchung von 2007 ergibt bezogen auf das Jahr 2020 bei PM₁₀, dass der Jahresmittelgrenzwert nach der 22.BImSchV an den Untersuchungspunkten nur im Prognose-Nullfall in der Ortsdurchfahrt Markdorf überschritten wird. In allen anderen Planfällen mit der OUM wird auch in der Ortsdurchfahrt Markdorf dieser Grenzwert deutlich unterschritten. In Bezug auf die Ortsdurchfahrten von Lipbach und Kluffern werden die Belastungen bei den Planfällen im Vergleich zum Prognose-Nullfall zwar teilweise um bis zu 2 µg/m³ erhöht, der Grenzwert wird jedoch in allen Fällen klar unterschritten. Im Bereich der Trasse der OUM wird die Belastung gegenüber dem Prognose-Nullfall nicht erhöht. Hinsichtlich der Anzahl der Überschreitungen des PM₁₀-Tagesmittels kommt es nach der Untersuchung zu einer Überschreitung der zulässigen Anzahl hinsichtlich der Ortsdurchfahrt Markdorf sowohl im Prognose-Nullfall als auch in allen Planfällen. Zudem wird die zulässige Anzahl der Überschreitungen auch in der Ortsdurchfahrt Kluffern im Planfall 1.2oK überschritten. In allen anderen Fällen kommt es zu keinen solchen Überschreitungen.

Eine Darstellung der in der Untersuchung von 2007 enthaltenen Ergebnisse bezogen auf das Jahr 2012 erübrigt sich hier, da die dieser Betrachtung zugrunde liegende Annahme einer frühestmöglichen Fertigstellung der OUM im Jahr 2012 inzwischen obsolet ist. Damit sind auch darauf bezogene Einwendungen wegen Zeitablaufs erledigt. Allerdings ist anzumerken, dass durch die Veränderungen der Fahrzeugflotte die Emissionen der Kraftfahrzeuge und damit die daraus resultierende Schadstoffbelastung mit fortschreitender Zeit abnehmen.

2. Aktualisierung von 2011

Im Zuge der Aktualisierung 2011 wurden zusätzlich die Planfälle PNF mit OUM sowie PNF mit OUM und OUB untersucht. Zudem liegen der Aktualisierung die aktualisierte Verkehrsprognose (Fortschreibung 2010) mit Zeithorizont 2025 sowie als frühestmöglicher Zeitpunkt der Fertigstellung der OUM das Jahr 2015 und nicht mehr 2012 zugrunde, wobei auch hier die zu erwartenden Verkehrsmengen gegenüber 2025 um bis zu 15% reduziert wurden. Ferner wurde die 39.BImSchV angewendet, weshalb nunmehr auch PM_{2,5} betrachtet wurde; die Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ bleiben gegenüber der 22.BImSchV unverändert. Hinsichtlich PM_{2,5} wurde eine Korrelation zu PM₁₀ von 0,5 bis 0,8 ermittelt. Darüber hinaus

werden aktualisierte Emissionsfaktoren nach HBEFA angewandt. Zudem werden auch Untersuchungspunkte in den Ortsdurchfahrten Riedheim, Bergheim, Efrizweiler, Ittendorf und Stetten betrachtet.

Die Aktualisierung 2011 ergibt bezogen auf das Jahr 2025 bei NO₂, dass es - auch nicht im Prognose-Nullfall in der Ortsdurchfahrt Markdorf - zu keinen Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwertes nach der 39.BImSchV kommt. Allerdings sind die Belastungen mit NO₂ in der Ortsdurchfahrt Markdorf in allen Planfällen im Vergleich zum Prognose-Nullfall deutlich geringer (statt 39 µg/m³ nur noch 28-30 µg/m³). An allen anderen Untersuchungspunkten erhöht sich in allen Planfällen die Belastung mit NO₂ im Vergleich zum Prognose-Nullfall maximal um 1 µg/m³, wobei in allen Fällen der Jahresmittelgrenzwert klar unterschritten wird. Im Bereich der Trasse der OUM wird die Belastung gegenüber dem Prognose-Nullfall deutlich unterhalb des Grenzwertes leicht um 1 µg/m³ erhöht. Der Äquivalentwert des 98-Perzentilwerts wird an allen Untersuchungspunkten in allen untersuchten Fällen deutlich unterschritten, womit davon ausgegangen werden kann, dass auch der Grenzwert für die Kurzzeitbelastung von NO₂ eingehalten wird.

Die Aktualisierung 2011 ergibt bezogen auf das Jahr 2025 bei PM₁₀, dass der Jahresmittelgrenzwert nach der 39.BImSchV weder im Prognose-Nullfall noch in den Planfällen an einem der Untersuchungspunkte überschritten wird. Allerdings sind die Belastungen mit PM₁₀ in der Ortsdurchfahrt Markdorf in allen Planfällen im Vergleich zum Prognose-Nullfall deutlich geringer (statt 33 µg/m³ nur noch 24-25 µg/m³). An allen anderen Untersuchungspunkten erhöht sich in den Planfällen die Belastung mit PM₁₀ im Vergleich zum Prognose-Nullfall maximal um 1 µg/m³, wobei in allen Fällen der Jahresmittelgrenzwert klar unterschritten wird. Im Bereich der Trasse der OUM wird die Belastung gegenüber dem Prognose-Nullfall nicht erhöht. Hinsichtlich der Anzahl der Überschreitungen des PM₁₀-Tagesmittels kommt es nach der Aktualisierung 2011 zu einer Überschreitung der zulässigen Anzahl hinsichtlich der Ortsdurchfahrt Markdorf nur im Prognose-Nullfall, jedoch nicht mehr in den Planfällen. Die zulässige Anzahl der Überschreitungen wird in der Ortsdurchfahrt Kluftern auch im Planfall 1.2oK nicht mehr überschritten. In allen anderen Fällen kommt es wie schon in der Untersuchung 2007 zu keinen solchen Überschreitungen. Anzumerken ist, dass es im Zuge der Ortsdurchfahrt Markdorf statt zu 54 Überschreitungen im Prognose-Nullfall nur noch zu 20-24 Überschreitungen in den Planfällen kommt.

Die Aktualisierung 2011 ergibt bezogen auf das Jahr 2025 bei den erstmals untersuchten PM_{2,5}, dass es an allen Untersuchungspunkten sowohl im Prognose-Nullfall als auch in allen Planfällen zu keinen Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwertes kommt. Im Zuge der Ortsdurchfahrt Markdorf kommt es im Prognose-Nullfall zu einer Belastung von 21 µg/m³ an PM_{2,5}, in den Planfällen von 18-19 µg/m³. An allen anderen Untersuchungspunkten bleiben die PM_{2,5}-Belastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall weitgehend unverändert.

Im Hinblick auf das Jahr 2015 als dem Jahr der angenommenen frühestmöglichen Fertigstellung der OUM kommt die Aktualisierung zu folgenden Ergebnissen (unter Berücksichti-

gung des Umstands, dass wegen der sich laufend verändernden Fahrzeugflotte für den Zeitraum 2015 bis 2025 im Jahr 2015 die maximalen verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen bei NO₂ zu erwarten sind): Insgesamt zeigt sich, dass zwischen 2015 und 2025 nur geringe Unterschiede bei den Werten für PM₁₀ und PM_{2,5} zu verzeichnen sind, wohingegen es bei NO₂ im Zeitraum von 2015 bis 2025 zu einer spürbaren Abnahme der Belastung an allen Untersuchungspunkten kommt.

In allen Fällen werden 2015 die Grenzwerte bei PM₁₀ und PM_{2,5} eingehalten mit Ausnahme des Prognose-Nullfalls bei der Ortsdurchfahrt von Markdorf, bei der die Anzahl der Überschreitungen mit 51 den Grenzwert von 35 übersteigt; in allen Planfällen kann die Anzahl der Überschreitungen mit 20-23 auf zulässige Werte deutlich reduziert werden.

Auch bei NO₂ kommt es im Jahr 2015 nur im Prognose-Nullfall bei der Ortsdurchfahrt von Markdorf zu einer Jahresgrenzwertüberschreitung mit 50 µg/m³; in den Planfällen verringert sich die Belastung bei NO₂ auf unterhalb des Grenzwerts von 40 µg/m³ liegende 34-37 µg/m³. In der Ortsdurchfahrt Kluftern kommt es 2015 bei NO₂ zu einer Belastung im Prognose-Nullfall von 39 µg/m³, in den Planfällen von 33-39 µg/m³, so dass auch hier der Jahresmittelgrenzwert jeweils eingehalten wird.

Von Einwanderseite wird eine Begründung gefordert für den in der Schadstoffuntersuchung laut Aktualisierung 2011 (S. 17) für das Jahr 2015 vorgenommenen Abschlag von 15% bei den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zur Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2025.

Laut Verkehrsgutachter sind für die Verkehrsprognose, also für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens zwischen dem Analysejahr 2005 und dem Prognosejahr 2025, die allgemeine Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung sowie das Neuverkehrsaufkommen aus siedlungsstrukturellen Entwicklungen entsprechend der Bauleitplanung bestimmende Größen. Eine zeitliche Abschätzung der Entwicklung dieser Größen kann zwar in etwa für die Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung im Sinne einer im Laufe der Zeit geringer werdenden Zunahme zugrunde gelegt werden, nicht aber für die siedlungsstrukturelle Entwicklung, wobei bei letzterer unterstellt wird, dass die siedlungsstrukturellen Entwicklungen tendenziell eher zum Ende des Prognosehorizonts 2025 realisiert und damit verkehrswirksam werden. Geht man von einem Mehrverkehrsaufkommen zwischen Analysejahr 2005 und Prognosejahr 2025 von ca. 20% aus, erscheint ein Abschlag von 15% für das Jahr 2015 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durchaus sachgerecht und vertretbar, da sich die siedlungsstrukturelle Entwicklung tatsächlich eher erst in der zweiten Dekade verkehrswirksam niederschlagen dürfte. Würde man von einer linearen Entwicklung beim Mehrverkehrsaufkommen ausgehen, müsste man die Hälfte von 20%, also 10% als Abschlag für das Jahr 2015 gegenüber den Werten für das Verkehrsaufkommen von 2025 ansetzen. Bei einer vom Luftschadstoffgutachter durchgeführten Berechnung für das Jahr 2015 mit einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens von 2025 von nur 10% ergeben sich gegenüber den Ergebnissen in der Tabelle 6.1 auf Seite 55 in der Aktualisierung 2011 mit einem Abschlag von 15% nicht bzw. nur bis zu 2µg/m³ veränderte Werte bei NO₂ und PM₁₀ beim Prognose-

Nullfall und beim Planfall PNF mit OUM. Daraus wird für die Planfeststellungsbehörde deutlich, dass auch bei einem geringeren Abschlag beim Verkehrsaufkommen, also bei der Annahme, dass die Verkehrszunahme von 2005 bis 2025 linear erfolgen wird, sich bezogen auf das Jahr 2015 keine signifikanten Änderungen der Schadstoffbelastungen im Vergleich zu den bisherigen Untersuchungsergebnissen ergeben, die inhaltlich zu anderen Bewertungen Anlass geben würden.

Anzumerken bleibt, dass nach der Aktualisierung 2011 auch im Planungsfall PNF mit OUM und OUB bei NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} die Grenzwerte eingehalten werden und sich bei NO₂ von 2015 zu 2025 eine deutliche Reduzierung der Belastung abzeichnet.

Eine Überprüfung vom 13.05.2011 ergab, dass sich an den Ergebnissen der Aktualisierung 2011 im Hinblick auf das aktualisierte Verkehrsgutachten von März 2011 nichts Wesentliches ändert. Dies beruht darauf, dass der Aktualisierung 2011 eine Entwurfsfassung des aktualisierten Verkehrsgutachtens als Eingangsdaten zugrunde lag. Dann aber ist nachvollziehbar, dass die Aktualisierung 2011 auf Verkehrsdaten beruht, die im Wesentlichen den Daten der Endfassung des aktualisierten Verkehrsgutachtens entsprechen.

Insgesamt bewirkt das Vorhaben der OUM eine deutliche Reduzierung der Belastung mit Luftschadstoffen an der Ortsdurchfahrt Markdorf, so dass es dort zu keinen Grenzwertüberschreitungen mehr kommt. Entlang der neuen Trasse der OUM kommt es zu einer vergleichsweise geringen Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen, die deutlich unterhalb der Grenzwerte bleiben. Wie sich am Planfall 1.2LV ablesen lässt, kommt es gerade bei Berücksichtigung einer Ortsumfahrung von Klufftern zu spürbaren Entlastungen von Luftschadstoffen an den Ortsdurchfahrten von Lipbach und insbesondere von Klufftern. Das Vorhaben der OUM führt jedoch insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Lipbach und Klufftern zu keinen nennenswerten Erhöhungen der Belastungen mit NO₂ sowie PM₁₀ und PM_{2,5}, wobei die Grenzwerte jeweils unterschritten werden.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Immissionsgrenzwerte der 39.BImSchV nicht auf ein einzelnes Vorhaben oder eine einzelne Anlage, sondern jeweils auf ein größeres Referenzgebiet beziehen. Die Einhaltung dieser Grenzwerte stellt keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines einzelnen konkreten Straßenbauvorhabens dar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung dieser Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren, ist nicht gegeben. Vielmehr bestehen außerhalb von Planfeststellungsverfahren spezielle Regelungen zur gebietsbezogenen Luftreinhaltung, nach denen eine endgültige Problemlösung erforderlichenfalls erfolgen kann. Darüber hinausgehender Schutzvorkehrungen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens bedarf es grundsätzlich nicht. Zulassungsschranken können sich für einzelne Vorhaben erst dann ergeben, wenn in dem Referenzgebiet die Grenzwerte bereits flächenhaft überschritten sind

oder durch das beabsichtigte Vorhaben überschritten werden (zum Ganzen s. Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rdnr. 2894, 2898, 2901 und 2904; BVerwG Beschluss v. 03.04.2007 - 9 PKH 2.06, juris-Fassung Rdnr. 13; VGH BW Urteil v. 18.07.2003 - 5 S 723/02, juris-Fassung Rdnr. 57). Dafür gibt es jedoch nach den Ergebnissen der vorliegenden Schadstoffuntersuchungen keinen Anhaltspunkt. Vielmehr liegt die Gesamtbelastung mit der Hintergrundbelastung als Vorbelastung und der vorhabenbedingten Zusatzbelastung in allen Planfällen unterhalb der Grenzwerte. Insbesondere an der Ortsdurchfahrt von Markdorf wird mit der OUM eine deutliche Reduzierung der Schadstoffbelastung erreicht werden können, so dass auch dort alle Grenzwerte im Vergleich zum Prognose-Nullfall eingehalten werden können. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass durch die Entwicklung der Fahrzeugflotte insbesondere bei NO₂ fortlaufend eine Verringerung der Schadstoffbelastung zu erwarten ist, so dass sich auch insoweit eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation einstellen wird.

3. Einzelne Einwendungen

In verschiedenen Einwendungen wurden einige Aspekte zu Luftschadstoffen vorgetragen, auf die im Folgenden eingegangen wird:

a) Danach seien Ortsumfahrungen generell keine sinnvolle Maßnahme, um Schadstoffgrenzwerte einzuhalten, zumal Umfahrungen zu einer Erhöhung der Hintergrundbelastung führen würden.

Das vorgelegte Gutachten weist jedoch nach, dass mit der OUM die starken Schadstoffbelastungen an der Ortsdurchfahrt Markdorf, die dort wie an stark befahrenen Ortsdurchfahrten üblich auftreten, deutlich reduziert werden können. Dies ist unmittelbar nachvollziehbar, weil eine Verringerung des Verkehrs um etwa die Hälfte die Immissionen im Bereich der Ortsdurchfahrt Markdorf unmittelbar deutlich reduziert, so dass damit dort die Grenzwerte eingehalten werden können. Demgegenüber weist das Gutachten nach, dass sich im Bereich der Trasse der OUM die Schadstoffbelastung deutlich unterhalb der Grenzwerte relativ geringfügig erhöhen wird, so dass auch nicht mit einer signifikanten Verschlechterung der allgemeinen Hintergrundbelastung durch das Vorhaben der OUM zu rechnen ist.

b) Auch wenn die verkehrsentlastende Wirkung der OUM für die ODM in Einwendungen als unzureichend angesehen wird, bleibt festzuhalten, dass die Reduzierung des Verkehrs dort um etwa die Hälfte eine deutliche Reduzierung der Schadstoffbelastung im Bereich der ODM mit sich bringt und die Grenzwerte eingehalten werden können.

Auch wenn die Einschätzung von Einwenderseite zutrifft, dass bei NO₂ in der ODM auch im Prognose-Nullfall von 2015 bis 2025 eine Verringerung der Belastung bis unter den Grenzwert zu verzeichnen ist, bewirkt die OUM gleichwohl eine noch weitere Absenkung der NO₂-Belastung. Darüber hinaus darf nicht verkannt werden, dass von 2015 bis 2025 bei

den Belastungen mit PM10 und PM2,5 sich erst bei den Planfällen mit der OUM eine deutliche Verbesserung ergibt.

c) In Einwendungen wird vorgetragen, dass das Feinstaubproblem in der ODM ungelöst bleibe. In der UVS werde in Teil 1 Text S. 302 dargestellt, dass es auch mit der OUM zu einer unzulässigen Anzahl von Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 in der ODM komme.

Diese Einwendungen beziehen sich auf das Gutachten 2007. Nach den maßgeblichen Ergebnissen der Aktualisierung 2011 kommt es in den Planfällen mit der OUM in 2015 und in 2025 zu keiner unzulässigen Anzahl von Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 in der ODM, wohingegen dies im Prognose-Nullfall ohne die OUM der Fall ist (s. S. 37 und 55). Mithin trägt die OUM zu einer deutlichen Verbesserung der PM10-Situation bei. Nicht erwartet oder gefordert werden kann, dass das Vorhaben der OUM allein das Auftreten von PM10 an der ODM vollständig vermeidet. Entscheidend und ausreichend ist, dass die OUM einen Beitrag zu einer deutlichen Verbesserung der PM10-Situation bewirkt. Dass auch andere Möglichkeiten zur Verminderung der Feinstaubbelastung an der ODM gegeben sein können, ändert nichts daran, dass die Verringerung des Verkehrsaufkommens in der ODM durch die OUM eine deutliche Verringerung der Feinstaubbelastung im Bereich der ODM bewirkt.

d) Soweit vorgetragen wird, dass die Auswirkungen des Materialwirtschaftszentrums der MTU und des Gewerbegebiets Steigwiesen nicht berücksichtigt seien, ist anzumerken, dass in der Aktualisierung 2011 auch die aktualisierte Verkehrsprognose zugrunde gelegt wurde, in der sowohl das Materialwirtschaftszentrum als auch das Gewerbegebiet Steigwiesen mit berücksichtigt sind.

Zur Berücksichtigung von induziertem Verkehr in der Verkehrsprognose, die der Schadstoffuntersuchung zugrunde gelegt wurde, wird auf die Ausführungen oben zur Verkehrsuntersuchung Bezug genommen.

e) Soweit vorgetragen wird, dass in der Schadstoffuntersuchung die künftige Entwicklung bei Elektroautos nicht berücksichtigt sei, ist anzumerken, dass bei dieser Untersuchung die Entwicklung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte nach der vom Umweltbundesamt veröffentlichten Emissionsdatenbank zugrunde gelegt wurde. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Im Übrigen ist zu beachten, dass die nicht motorbedingten Schadstoffemissionen (insbesondere beim Feinstaub) bei Elektroautos ebenfalls anfallen.

f) Weiter wird kritisiert, dass eine wegen der Lärmbelastung zu erwartende Beschränkung auf Tempo 30 in der ODM in der Schadstoffuntersuchung nicht berücksichtigt worden sei.

Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da im Zeitpunkt der Untersuchung die Einführung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung an der ODM nicht abzusehen war. Vor allem aber fällt eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h an der ODM nicht so erheblich ins Gewicht. Vergleicht man die Emissionsfaktoren, wie sie in Tabelle 5.1 und 5.2 auf Seite 30 der Aktualisierung 2011 für die beiden Verkehrssituationen IO-HVS50 und IO-HVS30 (Innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit Tempolimit 50 km/h bzw. 30 km/h) angegeben sind, zeigt sich, dass weder bei NO₂ noch bei PM₁₀ bzw. PM_{2,5} erhebliche Unterschiede zu verzeichnen sind. Dann aber würde auch die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf der ODM keine so erhebliche Verbesserung der Schadstoffbelastung im Bereich der ODM mit sich bringen, dass sich das Vorhaben der OUM insoweit erübrigen würde. Vielmehr ist der Entlastungseffekt durch die OUM deutlich höher zu veranschlagen.

g) Von Einwanderseite wird vorgetragen, dass richtigerweise bei Modellrechnungen zur Ausbreitung der Luftschadstoffe statistische Mittelwerte über einen Zehnjahreszeitraum verwendet werden müssten. Da jedoch die Grenzwerte jahresbezogene Werte darstellen, ist es ausreichend und zutreffend, wenn jahresbezogene Werte im Luftschadstoffgutachten berechnet wurden.

h) In Einwendungen wird die Anwendbarkeit von Winddaten von Bad Waldsee auf die topographische Lage von Markdorf bezweifelt. Die Repräsentativität der verwendeten Station müsse plausibel nachgewiesen werden.

Hierzu wurden vom Fachgutachter in Anlage 38 ergänzende Ausführungen vorgelegt. Danach liegen lokale Windmessdaten im Bereich der Trasse der OUM nicht vor. Bei einer deshalb durchgeführten Überprüfung vorliegender Daten regional benachbarter Stationen ergaben sich gute Übereinstimmungen mit den Messdaten der Station Bad Waldsee. Dies beruht darauf, dass in der Umgebung von Bad Waldsee vergleichbare Reliefverhältnisse vorgefunden wurden, die zur fachlichen Annahme führten, dass die Windverhältnisse südlich von Markdorf mit denen von Bad Waldsee vergleichbar sind. Ergänzend zu dieser fachlichen Einschätzung wurden für die Umgebung des Plangebiets ein digitales Geländemodell (Relief und Landnutzung) erstellt und Windfeldberechnungen für einen Standort zwischen Markdorf und Lipbach mit dem diagnostischen Windfeldmodell DIWIMO durchgeführt. Das Ergebnis dieser Berechnungen zeigte eine gute Übereinstimmung der ermittelten synthetischen Windrose für Markdorf bei der Windrichtungs- und Windgeschwindigkeitsverteilung mit den Winddaten von Bad Waldsee. Die daraus abgeleitete fachliche Einschätzung, dass die Winddaten von Bad Waldsee für die Ausbreitungsrechnungen in Markdorf herangezogen werden können, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vertretbar. Daran ändert auch die inzwischen vorliegende synthetische Windrose der LUBW zu Markdorf nichts. Auch wenn diese synthetische Windrose Abweichungen zur vom Fachgutachter ermittelten synthetischen Windrose zu Markdorf bzw. zu den Winddaten von Bad Waldsee aufweist, ergaben Berechnungen unter Zugrundelegung der synthetischen Windrose der LUBW, bei

denen die Ansteuerung der Windberechnungen für den Kuppenbereich mit der Windrichtungs- und Windgeschwindigkeitsverteilung für ungestörte Anströmungen erfolgte, zu den Schadstoffen NO₂ und PM₁₀ für die Untersuchungspunkte für den Prognose-Nullfall und den Planfall 1.2oK für das Prognosejahr 2015, dass die Ergebnisse der Schadstoffbelastungen vielfach identisch sind und im Übrigen nur geringe Abweichungen zu den Ergebnissen der vorgelegten Aktualisierung 2011 aufweisen. Auch diese Vergleichsberechnung bestätigt, dass es vertretbar und sachgerecht ist, für die Schadstoffberechnungen die Winddaten von Bad Waldsee heranzuziehen.

Hierzu wird in Einwendungen kritisiert, dass die Verknüpfung von Kaltluftströmungen mit Auf- und Abwinden am Gehrenberg nicht beachtet worden sei.

Entgegen dieser Annahme führen diese Umstände nicht zu wesentlich anderen Ergebnissen bei der Luftschadstoffuntersuchung. Zum einen unterscheiden sich thermisch induzierte Windströmungen in Tagstunden wie am Gehrenberg wesentlich von nächtlichen Kaltluftströmungen, da bei jenen insbesondere keine stabile Schichtung der Luftmassen vorliegt und damit ein intensiver und ungestörter vertikaler Austausch gegeben ist. Jene Windströmungen sind jedoch in den bei den Schadstoffberechnungen angesetzten Windverteilungen bereits berücksichtigt, so dass auch der damit verbundene Transport von Schadstoffen einer OUM ins Stadtgebiet von Markdorf berücksichtigt ist. Bei den Kaltluftströmungen handelt es sich vor Ort um nur in Strahlungsnächten, also in der Nacht an wolkenlosen und windarmen Tagen entstehende Strömungen von Kaltluft, die durch Abstrahlung von Wärme von der Erdoberfläche entsteht, weg vom Gehrenberg in südlicher Richtung zum Bodensee im Rahmen eines Land-See-Windsystems. Wegen der südlichen Richtung der Kaltluftströmung erfolgt zum einen von der OUM kein Schadstofftransport in Richtung Markdorf. Zum anderen findet die Kaltluftströmung nur in Nachtstunden statt, in denen das Verkehrsaufkommen auf der OUM und damit auch das daraus resultierende Schadstoffaufkommen gering ausfällt, so dass insoweit auch die Auswirkungen auf Lipbach und Kluffern nicht erheblich ins Gewicht fallen. Da die Kaltluftströmung, die am Gehrenberg nördlich von Markdorf beginnt, bereits nach kurzer Zeit eine Mächtigkeit von mehreren Dekametern aufweist, und diese Kaltluftströmung durch das Land-See-Windsystem in Richtung Bodensee verstärkt wird, dominieren bei Kaltluftbedingungen in der Umgebung von Markdorf in der zweiten Nachthälfte Kaltluftströmungen mit einem kontinuierlichen Luftaustausch; das angesprochene Land-See-Windsystem bedeutet, dass der Bodensee in den Nachtstunden durch das Aufsteigen von Luft über dem am Tage erwärmten Wasser in der Lipbachsenke eine Luftströmung von Nordwest nach Südost fördert. Diese lokalklimatischen Aspekte wirken laut Darstellung des Fachgutachters, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, einer Bildung von ausgedehnten Kaltluftseen oder stagnierenden Kaltluftmassen im Bereich von Markdorf entgegen, so dass es nicht zu Schadstoffakkumulationen in großflächigen Kaltluftseen kommen kann. Da die Kaltluftströmung eine Mächtigkeit von mehreren Dekametern aufweist, kann auch der geplante, quer zu dieser Strömung verlaufende Damm der OUM bei Lipbach diese Kaltluftströmung nicht erheblich beeinträchtigen, so dass es in der Lipbachsenke zu keiner Kaltluftstagnation mit Schadstoffanreicherung kommt, sondern die Kaltluft die Schadstoffe von der Lipbachsenke aus weiter in südlicher Richtung zum Boden-

see hin transportieren kann. Diese Darstellung des Fachgutachters zur Kaltluftströmung wird im Wesentlichen auch bestätigt auf den Seiten 123-127 in Band 3 des Wissenschaftlichen Abschlussberichts der Regionalen Klimaanalyse Bodensee-Oberschwaben REKLIBO des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben vom 04.12.2009.

In Einwendungen wird nach der Berücksichtigung von im Bodenseegebiet häufig auftretenden Inversionswetterlagen in der Schadstoffuntersuchung gefragt. Zudem sei zu berücksichtigen, dass es am Bodensee häufig Dauernebel ohne Wind gebe. In der Untersuchung würden solche Wetterlagen nicht als schlechteste Wetterlage besonders betrachtet, sondern es werde ein Jahresmittel zugrunde gelegt. Zudem würden sich Schadstoffe bei Nebellagen anreichern. Auch wird eine Verbindung zwischen Inversionswetterlagen sowie der Kaltluftbildung und -strömung hergestellt.

Der Fachgutachter erläuterte hierzu im Erörterungstermin, dass es sich bei Inversion und Kaltluft um zwei verschiedene Phänomene handelt, die nichts bzw. relativ wenig miteinander zu tun haben. Bei einer Inversion handelt es sich um eine Sprungschicht, bei der es zu weniger Einstrahlung und zu weniger Erwärmung kommt. Da die Windrose nach Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen aufgebaut ist, sind auch geringere Windgeschwindigkeiten wie bei einer Inversionswetterlage bei den Berechnungen im Luftschadstoffgutachten mit berücksichtigt. Zu den angesprochenen Nebellagen führte der Fachgutachter aus, dass Nebellagen grundsätzlich weniger mit Luftschadstoffen zu tun haben, sie zeigen nur eine geringere Windbewegung an, wobei bei windstillen Lagen verstärkt eine stabile Schichtung ohne vertikalen Austausch 100 - 200 m vom Boden aus nach oben vorliegt; dies ist laut Fachgutachter im Schadstoffgutachten mit berücksichtigt worden. Der Fachgutachter wies zudem darauf hin, dass sich bei Nebel Gase mit den Wassertröpfchen in der Luft verbinden, so das Nebellagen eher zu einer Auswaschung von Schadstoffgasen aus der Luft führen; dies wurde jedoch im Gutachten nicht berücksichtigt. Ergänzend führte der Fachgutachter aus, dass sich bei Nebellagen Inversionswetterlagen zwar langsamer auflösen, jedoch wirkt sich dieser Umstand bei der Schadstoffuntersuchung nicht erheblich aus, da die Erwärmung im Winter mit den häufigeren Nebellagen sowieso langsamer abläuft, also die Inversionswetterlage sich sowieso langsamer auflöst. Zur Häufigkeit von Inversionswetterlagen in Markdorf gibt es laut Fachgutachter zwar keine speziellen Daten, allerdings sind die Windverhältnisse insgesamt und damit gerade auch die windärmeren Zeiten mit erfasst.

Der Fachgutachter ergänzte, dass auch bei kritischen Wetterlagen mit Windstille keine Überschreitung der Kurzzeitgrenzwerte zu erwarten ist; diese Kurzzeitgrenzwerte werden nach dessen Darstellung in Baden-Württemberg nur in Stuttgart bei einem viel größeren Verkehrsaufkommen überschritten.

Soweit von Einwenderseite Föhnwetter, also Südwindlagen als besonders zu berücksichtigen angesprochen wurden, ist laut Fachgutachter festzuhalten, dass solche Südwindlagen vor Ort die Ausbreitungsverhältnisse und die Verteilung von Schadstoffen nicht prägen, was sich auch in der Windrose zeigt.

Insgesamt sind die Ausführungen des Fachgutachters zu den Windverhältnissen im Bereich Markdorf und zu den verschiedenen angesprochenen Wetterlagen nach Auffassung der

Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar. Danach ist insoweit insbesondere kein für die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens erhebliches Ermittlungsdefizit oder erheblicher methodischer Fehler ersichtlich. Ebenso wenig sieht die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die vorliegenden Erkenntnisse die Veranlassung zu einer weiteren kleinklimatischen Untersuchung, wie sie von Einwanderseite im Zusammenhang mit Schadstoffbelangen gefordert wurde.

i) In Einwendungen wird - nach eigenen Schätzungen - bemängelt, dass die Annahmen im Schadstoffgutachten auf Seite 34 zur Längsneigung einzelner Straßenabschnitte teilweise unzutreffend seien.

Nach den Angaben des Fachgutachters wurde bei der OUM die Längsneigung nach deren Planung berücksichtigt. Zur Ermittlung der Längsneigung von bestehenden Straßen wurde ein digitales Geländemodell verwendet und wurden die Straßen mit dem Modell mit Segmenten von 100 m Länge verschnitten. Zwar lassen sich mit dieser Methode kürzere Abschnitte mit Steigungen nicht berücksichtigen. Allerdings ist dieses Vorgehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da die Schadstoffmenge maßgeblich durch das Verkehrsaufkommen bestimmt wird, wohingegen der Faktor Längsneigung sich kaum auf das Ergebnis auswirkt. Laut Fachgutachter ergeben sich etwa 5% mehr Schadstoffe, wenn man innerorts Steigungen mit einbezieht, außerorts wirkt sich ein Unterschied von 1% rechnerisch kaum aus. Zudem wird laut Fachgutachter bei den Berechnungen in 2%-Schritten vorgegangen, da sich erst solche Unterschiede bei den Emissionen rechnerisch auswirken. Vor diesem Hintergrund ist für die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung des Fachgutachters plausibel, wonach sich eine etwaige teilweise unzutreffend angesetzte Längsneigung bei der Schadstoffbelastung allenfalls kleinräumig auswirken würde, das Gesamtergebnis davon jedoch nicht wesentlich beeinflusst würde.

j) Es wird weiter bemängelt, dass die in der Aktualisierung 2011 auf Seite 26f. angesprochene Reduktion der Immissionen um ca. 5-7% bis 2025 und damit die entsprechende Reduktion der Hintergrundbelastung in der Schadstoffuntersuchung nicht zugrunde gelegt worden sei.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht nachvollziehbar, dass dieser Aspekt in der Untersuchung hätte berücksichtigt werden sollen. Zum einen ist die Größenordnung mit ca. 5-7% nicht so erheblich. Vor allem aber handelt es sich hierbei nur um Abschätzungen im Hinblick auf Bestrebungen, die Schadstoffemissionen mit Hilfe von technischen Maßnahmen und politischen Vorgaben zu reduzieren. Hier sind jedoch so erhebliche Prognoseunsicherheiten enthalten, dass nicht ohne weiteres von solchen allgemeinen Reduktionen ausgegangen werden kann. Diese Bewertung wird auch durch die Messdaten in Tabelle 4.1 auf Seite 25 der Aktualisierung 2011 bestätigt, da sich aus den dort aufgeführten verschiedenen Messdaten keine eindeutige Reduktion der Schadstoff-Messwerte über die Jahre hinweg ableiten lässt.

k) Von Einwanderseite wird moniert, dass im aktualisierten Luftschadstoffgutachten davon ausgegangen werde, dass im Zeitraum zwischen 2015 und 2025 im Prognose-Nullfall in der ODM die PM10-Belastung noch weiter ansteige, obwohl die motorbedingten Feinstaubemissionen nach den Emissionsfaktoren in Tabelle 5.1 und 5.2 auf Seite 30 des Gutachtens in diesem Zeitraum deutlich zurückgehen würden. Hierzu ist anzumerken, dass im Gutachten kein Anstieg der PM10-Belastung in der ODM von 2015 bis 2025 im Prognose-Nullfall ausgewiesen wird. Vielmehr beträgt der Wert des PM10-Jahresmittels in 2015 wie in 2025 nach den Tabellen 6.1 (Seite 37 des Gutachtens) und 6.2 (Seite 55 des Gutachtens) jeweils $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$; lediglich die Anzahl der Überschreitungen des PM10-Tagesmittels erhöht sich von 51 in 2015 auf 54 in 2025. Wenn man berücksichtigt, dass nach den Emissionsfaktoren in den Tabellen 5.1 und 5.2 die motorbedingten Partikelemissionen nur einen geringeren Bruchteil im Vergleich zu den nicht-motorbedingten Partikelemissionen darstellen, ist nachvollziehbar, dass die Feinstaubbelastungen aus dem Kfz-Verkehr eher von den nicht-motorbedingten Emissionen bestimmt werden, so dass Reduzierungen bei den motorbedingten Belastungen beim Gesamtergebnis weniger ins Gewicht fallen. Dass es zu Reduzierungen bei den motorbedingten Partikelemissionen kommen dürfte, ist angesichts der technischen Verbesserungen in diesem Bereich für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Berücksichtigt man zusätzlich noch die bis 2025 zu erwartende Verkehrszunahme, ist für die Planfeststellungsbehörde das im Gutachten dargestellte Ergebnis zu den PM10-Belastungen in der ODM plausibel. Dass die Emissionen aus Straßen- und Bremsbelagabrieb sowie Aufwirbelung nicht im HBEFA enthalten sind und laut Gutachten auf Seite 31 derzeit auch nicht mit zufriedenstellender Aussagegüte zu bestimmen nicht, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu führen, dass diese erheblichen Beiträge bei der Betrachtung von Feinstaub unberücksichtigt bleiben sollen. Vielmehr hält es die Planfeststellungsbehörde für angezeigt, auch die nicht-motorbedingten Partikelemissionen nach dem vorhandenen Kenntnisstand (wie auf Seite 31 des Gutachtens angegeben) angemessen im Schadstoffgutachten zu berücksichtigen. Dass auf Grund unsicherer Entwicklungen bei der Bremsen- und Reifentechnik bis zum Jahr 2025 kein diesbezüglicher Abschlag erfolgte, kann nicht beanstandet werden, da Prognosen nicht auf einer ungesicherten Tatsachengrundlage gestützt werden dürfen.

l) Soweit von Einwanderseite den Entlastungen an der ODM die Neubelastung bisher unbelasteter Bereiche entlang der OUM gegenüber gestellt wird, ist anzumerken, dass sich nach der Aktualisierung 2011 am im Bereich der OUM befindlichen Untersuchungspunkt 1 nach den Berechnungen für 2015 und 2025 die Schadstoffbelastungen in den Planfällen im Vergleich zum Prognose-Nullfall nur unerheblich, wenn überhaupt erhöhen und dabei klar unterhalb der Grenzwerte bleiben. Demgegenüber ergeben sich deutliche Reduzierungen bei den Schadstoffbelastungen am im Bereich der ODM befindlichen Untersuchungspunkt 2, so dass auch dort alle Grenzwerte eingehalten werden können (s. zu den Belastungswerten Tab. 6.1 und 6.2). Dieses Ergebnis spricht in der Abwägung klar zugunsten der OUM.

m) Soweit in Einwendungen kritisiert wird, dass es in Kluffern zur Überschreitung des Grenzwertes für NO₂ bezogen auf das Jahr 2012 komme, ist dem zu entgegnen, dass nach den Ergebnissen der Aktualisierung 2011 keine solche Grenzwertüberschreitung bei NO₂ mehr zu erwarten ist, sondern bereits in 2015 der Jahresmittelgrenzwert bei NO₂ in Kluffern eingehalten wird und sich bis 2025 die Belastung weiter verringern wird.

n) In einer Einwendung wurde darauf hingewiesen, dass beim Planfall 1.2oK mit einer Querspange zur K 7742 gerechnet werde. Daher müsse die Situation ohne diese Querspange berechnet werden. Dies ist mit der Aktualisierung 2011 erfolgt, da dieser das aktualisierte Verkehrsgutachten zugrunde gelegt wurde, in dem im Planfall 1.2oK keine solche Querspange mehr enthalten ist.

o) In einer Einwendung wird bemängelt, dass für Stetten und Ittendorf eine Betrachtung zu Schadstoffen zum Planfall 1.2 fehle. In der Aktualisierung 2011 liegen für die im Bereich Stetten bzw. Ittendorf befindlichen Untersuchungspunkte 7 bzw. 6 Schadstoffberechnungen u. a. für den Planfall 1.2LV vor. Der Planfall 1.2LV ist hinsichtlich des prognostizierten Verkehrsaufkommens laut Anlage 1 der Verkehrsuntersuchung vom 12.04.2012 für Stetten und Ittendorf der worst case und damit der Planfall mit der höchsten Verkehrsbelastung. Auch im Planfall 1.2LV werden sowohl 2015 als auch 2025 bei NO₂ sowie PM₁₀ und PM_{2,5} die Grenzwerte dort klar eingehalten.

p) Soweit in einer Einwendung bemängelt wird, dass die Auswirkungen bei Schadstoffen für Riedheim und Bergheim nicht betrachtet worden seien, ist darauf hinzuweisen, dass in der Aktualisierung 2011 für die in den Bereichen Riedheim bzw. Bergheim befindlichen Untersuchungspunkte 8 bzw. 9 Schadstoffberechnungen vorgelegt wurden. Nach diesen Ergebnissen liegen die Schadstoffbelastungen in Riedheim und Bergheim sowohl 2015 als auch 2025 deutlich unterhalb der Grenzwerte, ohne dass es bei den Planfällen zu nennenswerten Erhöhungen gegenüber dem Prognose-Nullfall kommt. Diese Ergebnisse sind auch deshalb plausibel, weil es nach den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen in Riedheim und Bergheim zu keinen erheblichen Erhöhungen der Verkehrsbelastung kommen wird.

q) Soweit in einer Einwendung angeführt wird, dass die Knotenpunkte der OUM, insbesondere der Wagner-Knoten, nicht ausreichend leistungsfähig seien und mangelnder Verkehrsfluss zu zusätzlichen Schadstoffen führe, ist anzumerken, dass laut Fachgutachter in den Immissionsberechnungen an Kreuzungen und Zufahrten gegenüber freien Strecken veränderte Verkehrsflüsse berücksichtigt sind. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, zumal die Leistungsfähigkeitsuntersuchung an den für die OUM relevanten Knotenpunkten einschließlich Wagner-Knoten eine zumindest ausreichende Leistungsfähigkeit ergeben hat.

r) In Einwendungen wird kritisiert, dass die Ozonproblematik im Zusammenhang mit der OUM vernachlässigt worden sei.

Da die Bildung von Ozon aus den entsprechenden Vorläufersubstanzen ein großräumig wirkendes und auftretendes Phänomen darstellt, kann es nicht anhand kleinräumiger örtlicher Besonderheiten wie dem thermisch bedingten Aufwind am Gehrenberg diskutiert werden. Im Hinblick auf die großräumigen Zusammenhänge bei der Ozonbildung ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht sachgerecht, die Ozonproblematik bezogen auf den in diesem großräumigeren Maßstab kleineren Beitrag durch den Verkehr auf der OUM zu untersuchen. Im Übrigen handelt es sich bei dem Verkehr auf der OUM ganz überwiegend nur um verlagerten Verkehr, nicht aber um völlig neuen Verkehr, der zusätzliche Vorläufersubstanzen mit sich bringen würde.

Da das Thema Treibhausgase noch großräumiger wirkt und zu betrachten ist, ist es nicht angezeigt, die von Einwenderseite gewünschte Betrachtung der Auswirkungen des Verkehrs auf Treibhausgase bei dem Vorhaben der OUM vorzunehmen. Ein - falls überhaupt auftretender - zusätzlicher Beitrag der OUM zu Treibhausgasen ist bezogen auf das Gesamtproblem vernachlässigbar.

s) In Einwendungen wird die Schadstoffbelastung mit Schwermetallen und organischen Fremdstoffen angesprochen.

Hierzu weist der Fachgutachter darauf hin, dass die verkehrsbedingte Belastung mit Blei, Quecksilber, Arsen, Zinn, Chrom, Kupfer und Cadmium jeweils nur in äußerst geringen Mengen anfällt bzw. auch an stark befahrenen Autobahnen und Bundesstraßen schon in Abständen von 10 m zur Fahrbahn die Belastungen jeweils deutlich unterhalb den Orientierungswerten liegen. Dies gilt laut Fachgutachter auch für polychlorierte Dibenzo-Dioxine bzw. -Furane. Insgesamt weist der Fachgutachter darauf hin, dass anhand von Literaturdaten betreffend langjährig befahrener Straßen abgeleitet werden kann, dass es durch die OUM nur zu einer geringen Zusatzbelastung mit Schwermetallen kommen wird. Zudem ist zu beachten, dass die Belastung bereits in einem Abstand von bis zu 10 m vom Fahrbahnrand signifikant abnimmt und in diesem Bereich entlang der OUM die Böschungen in den Einschnitten und die Wälle sowie Wirtschaftswege liegen und somit nur in geringem Maß landwirtschaftliche Nutzflächen liegen. Darüber hinaus werden durch die geplante Bepflanzung der Böschungen und Wälle Schwermetalle zurückgehalten. Nicht zuletzt ist laut Fachgutachter davon auszugehen, dass die vorgesehenen Böschungen und Verwallungen entlang der OUM wegen stärkerer Verwirbelungen die Verdünnungseffekte im Trassenrandbereich zusätzlich verbessern. Nach allem geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es in Bezug auf Schwermetalle und organische Fremdstoffe nicht zu mehr als unerheblichen Belastungen im Trassenbereich der OUM kommen wird. Dies gilt entsprechend für die in einer Einwendung angesprochenen Auswirkungen durch Schadstoffe von der OUM auf Pflanzenblüten, die für die Gewinnung von Blütenhonig bedeutsam sind.

4. Abwägung

Nach allem sind die Belange der Luftreinhaltung bei der Planfeststellung zu einzelnen Vorhaben in die Abwägung einzustellen. Im Rahmen dieser Abwägung ist zu beachten, dass mit einer Ausnahme keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Vorbelastung die Grenzwerte übersteigt; soweit dies an der Ortsdurchfahrt von Markdorf der Fall ist, soll dem mit dem Vorhaben der OUM gerade entgegengewirkt werden. Auch liegt die Gesamtbelastung einschließlich der Hintergrundbelastung als Vorbelastung und der vorhabenbedingten Zusatzbelastung in allen Planfällen unterhalb der Grenzwerte. Insbesondere an der Ortsdurchfahrt von Markdorf wird mit der OUM eine deutliche Reduzierung der Schadstoffbelastung erreicht werden können, so dass auch dort alle Grenzwerte im Vergleich zum Prognose-Nullfall eingehalten werden können. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass durch die Entwicklung der Fahrzeugflotte insbesondere bei NO₂ fortlaufend eine Verringerung der Schadstoffbelastung zu erwarten ist, so dass sich insoweit mit fortlaufender Zeit eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation einstellen wird. Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM keine Veranlassung zu besonderen Schutzmaßnahmen in Bezug auf Schadstoffe, zumal mangels Grenzwertüberschreitungen auch keine Gesundheitsbeeinträchtigungen von Anwohnern in den Siedlungsbereichen einschließlich Lipbach und Kluftern zu besorgen sind.

Da die Grenzwerte der 39. BImSchV für die im Hinblick auf den Straßenverkehr besonders relevanten Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} eingehalten werden, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Grenze der Zumutbarkeit von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG durch Schadstoffimmissionen bei dem hier planfestzustellenden Vorhaben nicht überschritten wird.

Dann aber sind hinsichtlich Luftschadstoffen keine weiteren Schutzmaßnahmen auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG zu treffen. Insgesamt stehen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde Belange des Immissionsschutzes in Bezug auf Luftschadstoffe dem Vorhaben der OUM nicht entgegen.

8.4 Belange der Wasserwirtschaft

In Planunterlage 13.1 (Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen) wird auf Seite 15 ausgeführt, dass sich durch den Wall der Trasse der OUM das Retentionsvolumen des dortigen Überschwemmungsgebiets in der Lipbacher Senke um ca. 8.000 m³ reduziert. Das Bauwerk BW 5 (Grabendurchlass am Quellgraben) verursacht laut Planunterlage 13.1 unter Bezugnahme auf die Strömungssimulation des Instituts für Wasser- und Gewässerentwicklung der Universität Karlsruhe vom März 2008 einen oberstromigen Rückstau am Quellgraben kurz vor dessen Einmündung in den Lipbach. Dieser Rückstau bewirkt bei HQ₁₀₀ oberstromig eine Wasserstandserhöhung von maximal 6 cm, was wiederum das dortige Retentionsvolumen oberstromig um ca. 11.400 m³ erhöht. Damit wird der vorhabenbedingte Retentionsraumverlust zeit-, funktions- und mehr als umfangreich im Rahmen dieses Vorhabens ausgeglichen. Der Ausgleich erfolgt zeitgleich, da das Bauwerk BW 5 in zeitlichem Zusammenhang mit der Verwallung erstellt wird. Funktionsgleichheit und damit Wirkungs-

gleichheit ergibt sich daraus, dass sowohl von der Verwallung als auch von Bauwerk BW 5 Oberflächenwasser des oberstromigen Einzugsbereichs des Lipbachs betroffen ist. Mit der Erhöhung des Retentionsvolumens um ca. 11.400 m³ wird der Retentionsraumverlust von ca. 8.000 m³ im Umfang mehr als kompensiert.

8.4.1. Retentionsraumausgleich und Hochwasserschutz

Die Rückstauwirkung von Bauwerk BW 5 bewirkt einerseits oberstromig eine Wasserstandserhöhung um maximal 6 cm. Diese sehr begrenzte Erhöhung ist jedoch hier im Bereich der landwirtschaftlich genutzten, un bebauten Lipbacher Senke ohne weiteres zumutbar und vertretbar. Andererseits führt die Rückstauwirkung von Bauwerk BW 5 eher zu einem dämpfenden Effekt auf abfließende Hochwasserwellen, da die zusätzliche Rückhaltung rechnerisch zu einer Reduktion des Scheitelabflusses um ca. 2 m³/s führt und es dadurch zu einer Wasserstandsreduktion unterstromig um maximal 6 cm kommt. Da sich unterstromig von Bauwerk BW 5 am Lipbach bebaute Bereiche befinden, kommt diese - wenn auch relativ begrenzte - Reduktionswirkung durch die Rückhaltungswirkung von Bauwerk BW 5 dem Hochwasserschutz für die bebauten Bereiche in Lipbach und Kluffern tendenziell sogar entgegen.

In Einwendungen wird befürchtet, dass es durch die Einleitung von Wasser aus der Entwässerung der OUM in den Lipbach zu einer Erhöhung der Hochwassergefahr am Lipbach für Kluffern und Lipbach kommen werde.

Nach der Planung zur Entwässerung der OUM wird nur die Entwässerung der Einzugsgebiete B bis D dem Lipbach im Bereich zwischen Bauwerk 6 und der Lipbachbrücke der L 207 im Überlauf fallung zugeführt. Das Einzugsgebiet A entwässert hingegen über einen Graben, der erst weiter unterstromig mit der Einmündung des Zollbachs zum Lipbach führt. In Planunterlage 13.1 wird auf Seite 7 angegeben, dass die maximale Einleitmenge in den Lipbach aus den Einzugsgebieten B bis D insgesamt 452 l/s beträgt. Dieser maximalen Einleitmenge von 0,452 m³/s steht eine Reduzierung des Scheitelabflusses um rechnerisch 2 m³/s durch die Rückstauwirkung von Bauwerk BW 5 gegenüber. Mithin reduziert sich mit der Einleitung von Wasser aus der Entwässerung der Einzugsgebiete B bis D die Reduzierungswirkung infolge der Rückstauwirkung um ca. ein Viertel. Es bleibt jedoch dabei, dass die Reduktionswirkung durch die Rückhaltungswirkung von Bauwerk BW 5 dem Hochwasserschutz für die bebauten Bereiche in Lipbach und Kluffern tendenziell sogar entgegenkommt. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass nach einer Stellungnahme des Amtes für Wasser und Bodenschutz des Landratsamts Bodenseekreis vom 13.06.2012 der Abfluss des Lipbachs beim RÜB Lipbach-West bei HQ1 15m³/s, bei HQ5 21,5 m³/s, bei HQ50 25 m³/s und bei HQ100 30 m³/s beträgt. Selbst bei der geringsten Menge bei HQ1 von 15 m³/s = 15.000 l/s machen 452 l/s als maximale Einleitmenge aus der Entwässerung der OUM nur ca. 3% aus. Berücksichtigt man noch zusätzlich, dass das Wasser aus der Straßenentwässerung ohne die OUM - wenn auch verzögert - in Richtung Lipbach abfließen würde, reduziert sich die zusätzlich aus der Entwässerung der OUM im Lipbach anfallende Wassermenge weiter.

Da diese zusätzliche Wassermenge nur eine relativ geringfügige Größenordnung gegenüber der im Lipbach sowieso anfallenden Wassermenge aufweist, ist demnach vorhabenbedingt keine signifikante Änderung der Hochwassersituation am Lipbach unterhalb der Einleitung der Entwässerung der Einzugsgebiete B bis D zu erwarten.

Soweit in Einwendungen im Zusammenhang mit geplanten Baugebieten in Markdorf eine verstärkte Hochwassergefahr am Lipbach befürchtet wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit dem Vorhaben der OUM nur dessen Wirkungen zu betrachten sind. Soweit sich aus der Planung von Baugebieten in Markdorf eine Erhöhung von Hochwassergefahren am Lipbach ergeben sollte, ist dies ggf. im entsprechenden Bauleitplanverfahren zu behandeln.

8.4.2. Überschwemmungsgebiet

Das mit dem Gesetz zur Neuregelung des Wasserrechts vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) novellierte Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist am 1. März 2010 in Kraft getreten. Das Wasserhaushaltsgesetz gilt seitdem nicht nur als Rahmengesetz wie früher, sondern enthält unmittelbar anzuwendendes Recht. In dem Maße, wie das Wasserhaushaltsgesetz für die einzelnen Sachbereiche Regelungen enthält, wird damit das geltende Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG) vom 20. Januar 2005 (GBl. S. 219) verdrängt. Die bisherigen für Vorhaben in Überschwemmungsgebieten maßgeblichen Vorschriften in den §§ 78 bis 79 WG haben inhaltlich im Wesentlichen die gleichen Regelungen wie die Vorschriften in § 78 WHG; infolgedessen kommt der Regelung in § 78 WHG der Anwendungsvorrang zu.

Nach § 106 Abs. 3 WHG gelten vor dem 1. März 2010 festgesetzte Überschwemmungsgebiete als festgesetzte Überschwemmungsgebiete im Sinne von § 76 Abs. 2 WHG. Nach § 77 Abs. 1 WG gelten als Überschwemmungsgebiete im Außenbereich, ohne dass es einer weiteren Festsetzung bedarf, Gebiete, die bei einem hundertjährlichen Hochwasserereignis überschwemmt oder durchflossen werden. Mit der Überleitungsvorschrift des § 106 Abs. 3 WHG wird bewirkt, dass wie hier vor dem 1. März 2010 durch die gesetzliche Regelung in § 77 WG festgesetzte Überschwemmungsgebiete auch als festgesetzte Überschwemmungsgebiete nach dem seit dem 1. März 2010 geltenden § 76 Abs. 2 WHG gelten.

Demzufolge gibt es im Bereich der Lipbacher Senke ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet, bei dem die besonderen Schutzvorschriften nach § 78 WHG gelten, da es im Bereich des Lipbachs und des Quellgrabens ein Gebiet gibt, das bei einem hundertjährlichen Hochwasserereignis (HQ 100) überschwemmt wird. Die im Zusammenhang mit dem Vorhaben relevante Abgrenzung dieses Überschwemmungsgebiets nach der HQ 100-Linie ist im Lageplan Planunterlage 3 ersichtlich. Danach wird im Bereich zwischen dem östlichen Ende des Segelfluggeländes und dem Regenklärbecken nördlich von Lipbach dieses Überschwemmungsgebiet von der Trasse der OUM auf einem Wall gequert.

Nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuchs (BauGB) und nach Nummer 3 die Errichtung von Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen untersagt.

Der in der vorgenannten Nummer 2 aufgeführte Begriff der baulichen Anlage umschließt neben dem Merkmal des Bauens und der gedachten künstlichen Verbindung mit dem Erdboden die weitere Anforderung, dass die geschaffene Anlage auch bau- bzw. planungsrechtlich relevant ist oder sein kann, mithin geeignet ist, das Bedürfnis nach einer ihre Zulässigkeit verbindlichen Bauleitplanung hervorzurufen. Maßstab ist insoweit der Festsetzungskatalog des § 9 Abs. 1 BauGB. Was nicht Gegenstand einer Festsetzung im Bebauungsplan sein kann, kann auch kein Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB und damit keine bauliche Anlage sein. S. hierzu Ernst-Zinkahn-Bielenberg, BauGB-Kommentar, § 29 Rdnr. 24 und 24a.

Da nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen und damit auch Straßen in einem Bebauungsplan festgesetzt werden können, unterfällt der Bau einer Straße als bauliche Anlage im Sinne von § 29 Abs. 1 BauGB dem Tatbestand von § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG.

Demnach ist der Bau einer Straße in dem gesetzlich nach § 77 Abs. 1 WHG festgesetzten Überschwemmungsgebiet im Bereich der Lipbacher Senke grundsätzlich untersagt. Allerdings kann die Planfeststellungsbehörde abweichend hiervon die Errichtung der mit dem jetzigen Vorhaben geplanten Straße der OUM innerhalb dieses Überschwemmungsgebiets genehmigen, wenn die in § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG aufgeführten Voraussetzungen bei diesem Vorhaben vorliegen.

Danach kann eine Genehmigung nach § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG erteilt werden, wenn im Einzelfall das Vorhaben

1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. hochwasserangepasst ausgeführt wird

oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Wie oben ausgeführt, wird der durch den Wall der OUM bewirkte Retentionsraumverlust von ca. 8.000 m³ durch den Rückstau des Wassers durch das Bauwerk BW 5 und der daraus resultierenden Vergrößerung des oberstromig vorhandenen Retentionsvolumens zeit-, funktions- und mehr als umfanggleich kompensiert, so dass die Hochwasserrückhaltung hier nicht beeinträchtigt wird. Eher kann sogar durch das oberstromig vergrößerte Rückhaltevolumen sogar von einer verbesserten Hochwasserrückhaltung ausgegangen werden.

Zwar bewirkt das Bauwerk BW 5 oberstromig bei HQ100 eine Wasserstandserhöhung um maximal 6 cm und eine Verminderung des Scheitelabflusses um ca. 2 m³/s, so dass insofern der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser an sich oberstromig nachteilig verändert werden. Allerdings wirkt sich diese - zudem relativ begrenzte - nachteilige Veränderung nur im landwirtschaftlich genutzten, unbebauten Bereich der Lipbacher Senke aus. Unterstromig von Bauwerk BW 5 führt dessen Rückstauwirkung eher zu einem dämpfenden Effekt auf abfließende Hochwasserwellen durch die Reduktion des Scheitelabflusses und zu einer unterstromigen Wasserstandsreduktion um maximal 6 cm. Da sich unterstromig von Bauwerk BW 5 am Lipbach bebaute Bereiche befinden, kommt diese - wenn auch relativ begrenzte - Reduktionswirkung durch die Rückhaltungswirkung von Bauwerk BW 5 dem Hochwasserschutz für die bebauten Bereiche in Lipbach tendenziell sogar entgegen. Da von einem auf den Hochwasserschutz bezogenen Sinn und Zweck der Regelung in § 78 Abs. 3 WHG auszugehen ist, kann wegen der positiven Wirkungen von Bauwerk BW 5 auf den unterstromigen Bereich des Lipbachs, wo es bebaute Gebiete gibt, im Vergleich zu den negativen Wirkungen von Bauwerk BW 5 auf den unbebauten oberstromigen Bereich bei einer Gesamtbetrachtung davon ausgegangen werden, dass der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser beim Lipbach und beim Quellgraben jedenfalls nicht nachteilig verändert werden.

Vor diesem Hintergrund wird auch ein bestehender Hochwasserschutz mit dem Vorhaben der OUM nicht beeinträchtigt.

Dass das Vorhaben der OUM hochwasserangepasst ausgeführt wird, ergibt sich neben dem vorstehend Ausgeführten auch daraus, dass die Querung dieses Überschwemmungsgebiets durch die OUM an dessen engster Stelle am RÜB nördlich von Lipbach erfolgt und auf diese Weise die geringsten Auswirkungen sichergestellt werden.

Nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG ist die Errichtung von Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen in dem gesetzlich nach § 77 Abs. 1 WG festgesetzten Überschwemmungsgebiet im Bereich der Lipbacher Senke grundsätzlich untersagt. Allerdings kann die Planfeststellungsbehörde abweichend hiervon die Errichtung eines solchen Walls innerhalb dieses Überschwemmungsgebiets genehmigen, wenn die in § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG aufgeführten Voraussetzungen bei diesem Vorhaben vorliegen.

Nach § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG kann die zuständige Behörde u. a. Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 zulassen, wenn

1. Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
2. eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind

oder die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Aus den zum Tatbestand in § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG genannten Gründen sind auch diese Voraussetzungen der Nummer 3 erfüllt. Weder kommt es durch den quer zur Fließrichtung von Lipbach und Quellgraben nördlich des RÜB Lipbach vorgesehenen Wall der OUM zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses und der Hochwasserrückhaltung noch sind Gefährdungen oder Schäden im Sinne von § 78 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 WHG zu befürchten. Letzteres scheidet insbesondere deshalb aus, weil gerade im Bereich unterstromig von Bauwerk BW 5, wo es Bebauung gibt, tendenziell sogar eher mit einer Verbesserung beim Hochwasserschutz gerechnet werden kann. Auch sonst sind keine Belange des Wohls der Allgemeinheit ersichtlich, die dem Wall der OUM im Bereich nördlich des RÜB Lipbach entgegenstehen.

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass mit den in dem gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet in der Lipbacher Senke vorgesehenen Bestandteilen des Vorhabens der OUM keine gravierenden negativen Auswirkungen hinsichtlich der Belange des Hochwasserschutzes verbunden sind. Insbesondere wird der verloren gehende Retentionsraum mehr als vollständig kompensiert. Darüber hinaus wird unterstromig von Bauwerk BW 5 durch dessen oberstromige Rückstauwirkung im bebauten Bereich von Lipbach tendenziell der Hochwasserschutz sogar verbessert. Zudem rechtfertigen die oben im Abschnitt zur Planrechtfertigung beschriebenen, mit dem Vorhaben verbundenen verkehrlichen Zielsetzungen, insbesondere die spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrt Markdorf, dass ein kleinerer Teil des Vorhabens der OUM in diesem Überschwemmungsgebiet realisiert werden soll.

Nach allem kann in Anwendung von § 75 Abs. 1 LVwVfG auf Grund der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses die Planfeststellungsbehörde die Genehmigung nach § 78 Abs. 3 WHG und die Zulassung nach § 78 Abs. 4 WHG für die Bestandteile des Vorhabens der OUM, die in diesem gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet liegen bzw. dort durchgeführt werden, erteilen. Entsprechend der nach § 78 Satz 3 WG anwendbaren Regelung in § 76 Abs. 5 Satz 2 WG wird bei dem Vorhaben der OUM, das mit seinen planerischen Zielsetzungen dem Wohl der Allgemeinheit dient, von der Bestimmung einer Frist für die Genehmigung bzw. Zulassung abgesehen, zumal der verloren gehende Retentionsraum kompensiert werden kann und unterstromig von Bauwerk BW 5 durch dessen oberstromige Rückstauwirkung im bebauten Bereich von Lipbach tendenziell der Hochwasserschutz sogar verbessert wird.

8.4.3. Grundwasser

a) Zu dem in der Stellungnahme der Stadt Friedrichshafen angesprochenen Grabendurchlass mit 60 m langem Stahlfertigteildurchlass MB1 bei ca. Bau-km 6+675 im Bereich der Minkhofer Halde wird darin eine Funktionskontrolle für sinnvoll gehalten; zudem sollte danach durch einen Grundwassermesspegel die vorhabenbedingte Veränderung des Wasserhaushalts überwacht werden.

Die dieser Stellungnahme zugrunde liegende Zielsetzung der Sicherung des Grundwasserzuflusses zur Minkhofer Halde von Süden her wird durch das Vorhaben der OUM nicht beeinträchtigt. Dadurch, dass die Gradienten der OUM im Bereich der Minkhofer Halde von ca. Bau-km 6+560 bis 6+740 über Gelände geführt wird, werden vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der dortigen hydrogeologischen Verhältnisse minimiert und Störungen der Grundwasserführung vermieden. Da demnach durch das Vorhaben der OUM im Bereich der Minkhofer Halde keine vorhabenbedingte Eingriffe in das Grundwasser oder Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse zu erwarten sind, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass der Vorhabenträger hier die Einrichtung eines Grundwassermesspegels nicht für erforderlich hält.

b) Soweit in einer Einwendung negative Auswirkungen einer OU Bermatingen auf das Wasserschutzgebiet Bermatingen-Ahausen angesprochen werden, ist auf das eigenständige Planfeststellungsverfahren zur OU Bermatingen zu verweisen. Entgegen der Annahme in der Einwendung handelt es sich bei den beiden Ortsumgehungen Bermatingen und Markdorf um jeweils eigenständige Vorhaben, deren jeweilige Auswirkungen je getrennt für sich zu prüfen sind. Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet Bermatingen-Ahausen durch die OUM sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

c) Soweit in Einwendungen befürchtet wird, dass durch die OUM das Grundwasser abgeschnitten werde mit der Folge einer Rückstaugefahr, ist darauf hinzuweisen, dass die Gradienten der Trasse der OUM wie auch die Trasse der OUM selbst so gewählt wurden, dass gerade nicht in relevante Grundwasserkörper eingegriffen wird. Insbesondere deshalb soll die Trasse der OUM auch nicht in der Lipbacher Senke, sondern randlich daran entlang geführt werden. Damit kommt es zu keinen Eingriffen in das Grundwasser, die zu Unterbrechungen der Grundwasserströme und zu einer Rückstaugefahr führen könnten.

d) Soweit in einer Einwendung befürchtet wird, Gewässerschutzzonen würden mit weiterem Verkehr (Gefährdungstoffe) überladen, ist darauf zu verweisen, dass mit dem gewählten und im folgenden Abschnitt beschriebenen Entwässerungskonzept mit der Vorreinigung und der Ableitung gewährleistet werden kann, dass kein ungereinigtes Straßenoberflächenwasser ins Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangt.

8.4.4. Entwässerung

Nach § 25 Satz 3 Nr. 1 WHG können die Länder den Gemeingebrauch erstrecken auf das schadlose Einleiten von Niederschlagswasser. Mit dieser Öffnungsklausel bleiben die landesrechtlichen Vorschriften der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (GBl. S. 157) (im Folgenden VO genannt) sowie der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des

Umweltministeriums über die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser (VwV-Straßenoberflächenwasser) vom 25. Januar 2008 (GABl. S. 54) weiter anwendbar.

Vorab ist hier auf eine Einwendung einzugehen, nach der bei Ableitung von Straßenwasser über Gräben und Mulden Boden nicht als Reinigungsfilter für kontaminiertes Wasser missbraucht werden dürfe.

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der vorgenannten Verordnung vom 22.03.1999 wird Niederschlagswasser schadlos beseitigt, wenn es flächenhaft oder in Mulden auf mindestens 30 cm mächtigem bewachsenen Boden in das Grundwasser versickert wird. Daraus wird deutlich, dass eine schadlose Beseitigung von Niederschlagswasser gerade auf die Nutzung von geeigneten Bodenflächen als Filter und Puffer abstellt. Dies steht auch in Einklang mit dem Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG). Nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. c BBodSchG erfüllt der Boden auch natürliche Funktionen als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers. Entsprechend dieser Funktion soll der Boden in den die OUM begleitenden Mulden als Filter und Puffer dienen für die im Wasser, das von der Entwässerung der OUM stammt, enthaltenen Verunreinigungen. Indem die natürliche Filter- und Pufferfunktion des Bodens zum Zwecke der Reinigung von Wasser genutzt wird, entspricht dies den im Bundes-Bodenschutzgesetz genannten Bodenfunktionen.

Das Entwässerungskonzept entlang der Trasse der OUM sowie beim Knoten Haslacher Hof und beim Wagner-Knoten ist in den Planunterlagen 13.1 (Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen) und 13.2 (Lagepläne der Einzugsgebiete) dargestellt. Danach wurden bei der OUM die vier Abschnitte A, B, C und D für die Entwässerung gebildet. Wegen des Verlaufs der OUM in Einschnitten bzw. wegen der Verwallungen kommt eine Entwässerung über das Bankett mit Versickerung in den Böschungen nicht in Betracht. Auch lassen die vorhandenen Bodenarten die Versickerung in den Untergrund über die geplanten Mulden nicht zu. Stattdessen wird das anfallende Wasser in Versickermulden gesammelt, zurückgehalten und behandelt, indem das Wasser in den Mulden eine 30 cm mächtige bewachsene Bodenschicht (s. Planunterlage 6 Blatt Nr. 1) passiert und dadurch gedrosselt und gefiltert den in den Mulden vorgesehenen Drainageleitungen zugeführt wird. Die Einleitstellen für dieses in den Drainageleitungen anfallende Wasser sind der Planunterlage 13.2 Blatt Nr. 5 zu entnehmen. Daraus wird deutlich, dass das normale Sickerwasser überwiegend über Gräben in den Zollbach bzw. in den Lipbach eingeleitet wird. Mit dem Nachweis des bestehenden Grabensystems zum Zollbach und zum Espengraben-Lipbach (Anlage 47) wurde nachgewiesen, dass die zur Einleitung des Sickerwassers vorgesehenen Gräben durchweg mehr als ausreichend dimensioniert sind, um das anfallende Sickerwasser auch bezogen auf HQ5 aufzunehmen. Dieses Ergebnis zur Leistungsfähigkeit der Gräben ist nachvollziehbar, da das gewählte System mit möglichst vielen, entlang der Trasse der OUM verteil-

ten Einleitstellen bewirkt, dass das künftige Abflussverhalten mit der OUM in etwa den bestehenden Zustand mit den unversiegelten Flächen ohne die OUM widerspiegelt.

Mit diesem vorgesehenen System der Entwässerung hinsichtlich des regelmäßig anfallenden Sickerwassers können die Anforderungen der VO und der VwV-Straßenoberflächenwasser (im Folgenden VwV genannt) für eine erlaubnisfreie Einleitung von Niederschlagswasser in ein oberirdisches Gewässer eingehalten werden.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VO wird Niederschlagswasser dezentral beseitigt, wenn es ortsnah in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet wird. Dies ist hier mit den ortsnah zur OUM befindlichen Gewässern Zollbach, Espengraben und Lipbach der Fall. Für das dezentrale Einleiten von Niederschlagswasser in ein Gewässer zum Zwecke seiner schadlosen Beseitigung ist laut § 1 Abs. 1 Satz 2 VO eine Erlaubnis nicht erforderlich, soweit die Bestimmungen von § 2 VO eingehalten werden. Nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 VO darf Niederschlagswasser erlaubnisfrei als Gemeingebrauch in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden, wenn es von öffentlichen Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage mit nicht mehr als zwei Fahrstreifen stammt; dies ist bei der geplanten Trasse der OUM der Fall. Weiter sieht Nummer 2.2 der VwV vor, dass gesammelte Abflüsse (hier gesammelt über die Mulden und die Drainageleitungen) von bis zu zweistreifigen Straßen erlaubnisfrei beseitigt werden können, soweit dies schadlos möglich ist, was voraussetzt, dass die Abflüsse - wie bei der OUM geplant - in Mulden auf mindestens 30 cm mächtigem bewachsenen Boden in das Grundwasser versickert oder ortsnah in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden. Nach Nummer 3.4.1 der VwV ist Straßenoberflächenwasser vor der Einleitung in ein Gewässer grundsätzlich zu behandeln, wobei entsprechend Nummer 3.4.3 der VwV die Abflüsse wie hier in Drainageleitungen zu sammeln sind, wenn die breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers - wie hier u. a. aus topographischen, geologischen, bodenkundlichen und konstruktiven Gründen - nicht möglich ist. Wegen einer höheren Verkehrsbelastung auf der OUM als 5.000 Kfz/24h kommt Nummer 3.4.4 der VwV nicht zur Anwendung. Nach Nummer 3.4.5 der VwV sind wegen der vor der Einleitung des Straßenoberflächenwassers in ein oberirdisches Gewässer erforderlichen Behandlung im Jahresmittel 60% der im gesammelten Straßenoberflächenwasser enthaltenen Feststoffe zurückzuhalten. Die über die Normalanforderung von 50% hinausgehende Anforderung von 60% beruht darauf, dass wegen der hier bei der OUM im Einzugsgebiet des Bodensees erfolgenden Einleitung bei einer Fließzeit zum Bodensee bei Mittelwasserabfluss von mehr als 2 Stunden die jährlich zurückzuhaltende Feststoffmenge 60% beträgt.

Mit dem bei der OUM geplanten Entwässerungssystem wird unter Berücksichtigung der nach Nummer 3.4.6 der VwV zu beachtenden Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser (TRABS) ein Durchgangswert von 0,20 bei einer Bodenpassage mit einer Versickerung des Straßenoberflächenwassers durch 30 cm mächtigen bewachsenen Oberboden bei einer dezentralen Muldenversickerung erreicht (s. Seite 106 TRABS). Aus Seite 107 TRABS geht hervor, dass bei einem Durchgangswert von 0,30 65% und bei einem Durchgangswert von 0,25 70% der Feststoffe zurückgehalten werden. Dies bedeutet, dass mit dem bei der OUM geplanten Entwässerungssystem für das regelmäßig anfallende Straßenoberflächenwasser mit einem Durchgangswert von 0,20 eine

Feststoffrückhaltung von etwa 75% erreicht werden kann. Damit werden die Anforderungen nach Nummer 3.4.5 der VwV eingehalten. Daran ändert auch nichts, dass auf der Straßenseite der OUM, auf der je nach Querneigung der Straße keine Drainageleitung vorgesehen ist, das Wasser, das von den Böschungen anfällt, in grabenähnlichen Mulden gefasst und, soweit es nicht versickert, in die Transportleitungen eingeleitet wird; dies beruht darauf, dass es sich dabei nur um das Wasser handelt, welches von der straßenseitigen Böschung stammt und nicht versickert. Zum einen handelt es sich dabei um geringere Mengen, zum anderen ist dieses Wasser geringer, weil nur durch Spritzwasser von der Straße stofflich belastet. Dann aber wird dadurch der Grad der Feststoffrückhaltung nicht wesentlich verringert.

Ebenso wird der Grad der Feststoffrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt durch die Einleitung von Überlaufwasser aus den Transportleitungen in den Zollbach an der Einleitstelle A1 - A 3 sowie in den Lipbach an den Einleitstellen beim RÜB Lipbach aus den Einzugsgebieten B, C und D.

Dies beruht darauf, dass das Überlaufwasser nur bei extremen Niederschlagsereignissen anfällt, weshalb die Mulden Überläufe in eine unter der Drainageleitung liegende Transportleitung erhalten, so dass auch das nicht mehr vom regelmäßigen Entwässerungssystem über die Sickermulden und die Drainageleitungen erfasste Überlaufwasser gesammelt und geordnet abgeleitet werden kann. Die für die vier Einzugsgebiete A bis D errechneten Überlaufhäufigkeiten sind laut Stellungnahme des Amtes für Wasser- und Bodenschutz des Landratsamts Bodenseekreis vom 19.02.2013 fachtechnisch vertretbar. Diese Beurteilung hält die Planfeststellungsbehörde für plausibel. Aus der statistischen Auswertung von Ein- und Überstauereignissen im Anhang der Planunterlage 13.1 geht hervor, dass bei Mulde A bezüglich Einzugsgebiet A ein Überlauf etwa alle 3,3 Jahre stattfindet, bei Mulde B etwa alle 5,1 Jahre, bei Mulde C etwa alle 2,75 Jahre. Alle 30 Jahre kommt es dabei zu einer Überlaufwassermenge bei Mulde A von 174 m³, bei Mulde B von 191 m³ und bei Mulde C von 42 m³. Bei kleineren Jährlichkeiten verringern sich die Überlaufwassermengen teilweise erheblich; so kommt es alle 5 Jahre zu einer Überlaufwassermenge bei Mulde A von 43 m³, bei Mulde B von 2 m³ und bei Mulde C von 11 m³. Daraus wird deutlich, dass es bei den Einzugsgebieten A bis C nicht nur relativ selten zu einem Überlauf von Straßenoberflächenwasser in die Transportleitungen kommt, sondern dass die dabei anfallenden Überlaufwassermengen im Verhältnis zur gesamten anfallenden Wassermenge nicht so erheblich ausfallen, dass der Grad der Feststoffzurückhaltung dadurch wesentlich beeinträchtigt werden würde.

Hinsichtlich des Einzugsgebiets D wurde bezüglich der Mulde D ursprünglich eine Überlaufhäufigkeit von 7 Überläufen im Jahr ermittelt. In der Stellungnahme des Landratsamts Bodenseekreis vom 16.07.2009 wird hierzu die Entwässerung des Einzugsgebiets D angesprochen. Im Zusammenhang mit der Zielsetzung, möglichst selten den Fall einer direkten Entlastung von unbehandeltem Straßenoberflächenwasser in den Lipbach zu haben, wird in dieser Stellungnahme auf die in den Planunterlagen 3, 7 Nr. 4 und 13.2 Nr. 4 enthaltene zusätzliche zentrale Muldenfläche zwischen der L 207 und der Bahnlinie mit einem Muldenvolumen von 166 m³ Bezug genommen, um durch Ausgleich des nach der ursprünglichen

Planung fehlenden Muldenvolumens von 166 m³ eine funktionsfähige Entwässerung des Einzugsgebiets D sicherzustellen. Bei der ursprünglichen Planung wurde jedoch bezüglich des Einzugsgebiets D von einer zu entwässernden Einzugsgebietsfläche von 5.000 m² ausgegangen, bei der jedoch ein Flächenanteil mit enthalten ist, der sich erst mit Anbindung einer OU Kluffern als zu entwässernde Fläche ergeben wird. Ohne die Berücksichtigung der Anbindung einer OU Kluffern umfasst die zu entwässernde Fläche, die der OUM zuzurechnen ist, nur 2.800 m². Die Überprüfung beim Einzugsgebiet D auf der Grundlage von 2.800 m² zu entwässernder Fläche und einem Muldenretentionsvolumen von 45 m³ unter Verzicht auf eine zusätzliche Muldenfläche ergab eine Überlaufhäufigkeit von alle 20 Monate. Da schon nach der früheren Berechnung mit 5.000 m² zu entwässernder Fläche und einem nutzbaren Muldenvolumen von 26,4 m³ es zu einer Überlaufwassermenge von alle 30 Jahre in Höhe von 196 m³ und alle 5 Jahre in Höhe von 131 m³ gekommen wäre, kann davon ausgegangen werden, dass die Überlaufwassermenge bei einer Berücksichtigung von nur 2.800 m² und damit annähernd halbiertes zu entwässernder Fläche bei einem fast verdoppelten Retentionsvolumen von 45 m³ eine erheblich geringere Überlaufwassermenge anfällt. Anzumerken ist, dass nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil:Entwässerung (RAS-Ew) eine Überlaufhäufigkeit von einmal im Jahr zulässig ist (s. Seite 13 und 14 der RAS-Ew); diese Vorgabe wird eingehalten.

Insgesamt kann zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen werden, dass der Grad der Feststoffzurückhaltung von mindestens 60% nach Nummer 3.4.5 der VwV bei der Entwässerung der OUM eingehalten wird.

Soweit in einer Einwendung gefordert wird, das Wasser aus der Straßenentwässerung der OUM in das RÜB Lipbach einzuleiten bzw. im Bereich des Abschnitts A die erforderliche Rückhaltekapazität durch ein neues RÜB zu schaffen, ist darauf hinzuweisen, dass mit dem oben beschriebenen Entwässerungskonzept die erforderlichen Standards eingehalten werden. So erfolgt eine Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers durch die Passage des Wassers in Mulden mit mindestens 30 cm mächtigem bewachsenen Boden, so dass Beeinträchtigungen von Schutzgütern durch Schadstoffeinträge und Verunreinigungen auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Auch im Havariefall können durch die verzögerte Ableitung des Straßenoberflächenwassers belastende Flüssigkeiten und Stoffe so lange im Straßenbereich zurückgehalten werden, bis aktive Schutzmaßnahmen (z. B. Bodenaustausch) greifen. Mit dem gewählten Entwässerungskonzept kann gerade auf die Anlage von Regenklär- und -rückhaltebecken verzichtet werden. Im Übrigen kann die Funktionsfähigkeit der Mulden hinsichtlich der Entwässerung mit deren Pflege im Rahmen der üblichen Straßenunterhaltung gewährleistet werden.

8.4.5 Sonstige wasserwirtschaftliche Belange

Laut Stellungnahme von Referat 53.2 des Regierungspräsidiums Tübingen werden die Belange des Landesbetriebs Gewässer von dem Vorhaben der OUM nicht berührt.

8.5 Bodenschutz

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

Beim Vorhaben der OUM kommt es beim Schutzgut Boden insbesondere zu folgenden erheblichen Beeinträchtigungen bzw. Konflikten: Die Versiegelung im Bereich asphaltierter und befestigter Straßen und Wege sowie die Überprägung gewachsener Bodenverhältnisse bei Straßennebenflächen führt zu erheblichen Funktionsverlusten und -minderungen bei verschiedenen Bodenfunktionen (insbesondere als Standort für die natürliche Vegetation, als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt sowie als Filter und Puffer). Zudem werden bauzeitlich befristet Flächen für Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtung benötigt, bei denen es zu Veränderungen des Bodengefüges und des Bodenwasserhaushalts (Verdichtung und Entwässerung) kommt. Ferner können Böden entlang der Seitenräume der Straßen durch Schadstoffeinträge belastet werden.

Durch die Mitbenutzung bestehender Verkehrsflächen und damit bereits versiegelter Flächen im Umfang von ca. 0,81 ha und die Mitbenutzung bestehender Straßennebenflächen im Umfang von ca. 0,25 ha wird insoweit eine Neuinanspruchnahme von Flächen vermieden. Die Schadstoffeinträge in an die OUM angrenzende Böden wird durch die Führung der Trasse in Einschnitten bzw. durch die Verwallung im Wesentlichen auf die Straßenböschungen beschränkt; durch die Andeckung der Straßennebenflächen mit Oberboden und standortgemäße Begrünung werden die Schadstoffe in der Vegetationsdecke und in der Bodenschicht ausgefiltert und gebunden, so dass die Beeinträchtigungen des Bodens durch Schadstoffe auf ein unerhebliches Maß minimiert werden.

Zu unvermeidlichen erheblichen Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden kommt es insbesondere auf bislang nicht überbauten Flächen durch einen dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen im Bereich neu versiegelter Flächen einschließlich Banketten im Umfang von ca. 5,69 ha unter Berücksichtigung einer Mitbenutzung von ca. 0,81 ha bereits versiegelter Flächen, durch eine Überprägung der ursprünglichen Bodenverhältnisse und Minderung der Bodenfunktionen im Bereich der Straßennebenflächen im Umfang von ca. 11,71 ha unter Berücksichtigung einer Mitbenutzung von ca. 0,25 ha bestehender Verkehrsgrünflächen sowie durch vorübergehende Funktionsminderungen im Bereich der Arbeitsstreifen im Umfang von ca. 4,5 ha.

Zur Kompensation der verbleibenden Eingriffe in das Schutzgut Boden dienen verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem LBP-Maßnahmenkonzept. Dieses Konzept ist an verschiedenen allgemeinen, übergeordneten Zielsetzungen orientiert (Seite 90 und 161 des LBP); dabei geht es u. a. um

- die Wiederherstellung allgemeiner Funktionen im Naturhaushalt und des Landschaftsbildes durch eine standortgemäße Begrünung und landschaftsgerechte Gestaltung der Straßennebenflächen und
- den Rückbau nicht mehr benötigter Straßenabschnitte und Wirtschaftswege insbesondere zur teilweisen Kompensation der Neuversiegelung.

Eine teilweise Kompensation der Neuversiegelung erfolgt im Umfang von ca. 0,15 ha mit den LBP-Maßnahmen Nr. 1.2 und 5.2. Eine weitere Kompensation der Neuversiegelung erfolgt durch die Wiederherstellung und Optimierung von Bodenfunktionen (insbesondere als Standort für die natürliche Vegetation und als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt) durch Umwandlung von Ackerflächen in Grünland und Wiedervernässung im Bereich der Minkhofer Halde und im Umfeld des Naturschutzgebietes Markdorfer Eisweiher nach den LBP-Maßnahmen Nr. 6.1, 11.3 und 11.4 im Umfang von ca. 6,6 ha.

Eine teilweise Kompensation bezüglich der Beeinträchtigungen durch die Straßennebenflächen wird durch die Andeckung dieser Flächen mit dem abgeschobenen Boden und standortgemäßer Begrünung erreicht im Hinblick auf die Funktionen als Standort für die natürliche Vegetation, als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt und als Filter und Puffer für Schadstoffe. Eine weitere Kompensation bewirken die Wiederherstellung und Optimierung von Bodenfunktionen (insbesondere als Standort für die natürliche Vegetation und als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt) durch die Nutzungsextensivierung und Wiedervernässung von Intensivgrünland im Bereich der Minkhofer Halde und des Naturschutzgebietes Markdorfer Eisweiher nach den LBP-Maßnahmen Nr. 6, 11.1, 11.2 und 11.4 im Umfang von ca. 2,6 ha sowie im Umfeld des Naturschutzgebietes Hepbacher-Leimbacher Ried nach der LBP-Maßnahme Nr. 12 im Umfang von ca. 2,5 ha. Mit diesen Maßnahmen kann die Bodenfunktion Ausgleichskörper im Wasserhaushalt (auch durch die Wiedervernässungen) vollständig kompensiert werden; hinsichtlich der Beeinträchtigungen der anderen Bodenfunktionen kann aus fachlicher Sicht, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, mit der Art und dem Umfang der genannten LBP-Maßnahmen eine angemessene Kompensation erreicht werden, auch wenn qualitativ nicht alle Bodenfunktionen mit hoher und sehr hoher Bedeutung vollständig gleichartig und gleichwertig kompensiert werden können, sondern durch Ersatz zu kompensieren sind (s. Planunterlage 12.1 LBP Seite 87 und 89 sowie Anlage 22 Seite 3). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird die fachgutachterliche Einschätzung (s. Seite 87 im LBP), wonach allgemeine Bodenfunktionen bei den Straßennebenflächen durch die vorgesehenen landschaftsbaulichen Maßnahmen (Andeckung der Straßennebenflächen mit dem abgetragenen Boden sowie standortgerechte Begrünung) weitgehend wiederhergestellt werden können, nicht beanstandet.

Bei den Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch die Arbeitsstreifen erfolgt eine teilweise Kompensation durch die Wiederherstellung allgemeiner Bodenfunktionen durch die Rekultivierung dieser Arbeitsstreifen, wodurch auch die allgemeinen Bodenfunktionen wiederhergestellt werden können. Darüber hinaus dienen die LBP-Maßnahmen für die Straßennebenflächen auch bei den Arbeitsstreifen zur Kompensation.

Bei den Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch die durch die Verlegung des Segelfluggeländes veranlasste Bodenumlagerung im Bereich des Hauptgrabens erfolgt durch die LBP-Maßnahme S2, soweit nicht landschaftsbauliche Maßnahmen auf den betroffenen Flächen (Bodenandeckung, Begrünung und Bepflanzung) kompensierend wirken.

Im Hinblick auf verschiedene Einwendungen wurde die Führung der Wirtschaftswege überarbeitet. Durch diese Änderungen im Wirtschaftswegenetz kommt es zu zusätzlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch einen vollständigen Funktionsverlust durch Versiegelung von ca. 560 m² und durch eine weitgehende Funktionsminderung durch die Neuanlage von Kieswegen mit ca. 465 m². Zudem entfällt ein ursprünglich vorgesehener Gewässerrandstreifen am Graben bei Bau-km 6+675 zwischen den Flst. 894 und 895. Zur Kompensation dieser zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen bzw. des Wegfalls eines geplanten Gewässerrandstreifens wird die LBP-Maßnahme 12.1 mit Grünlandextensivierung und Anlage von Gewässerrandstreifen mit extensiver Bewirtschaftung zusätzlich vorgesehen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als Ersatz für eine Kompensation ausreichend, da damit dort auch Bodenfunktionen verbessert werden.

In der Stellungnahme des für Bodenschutz zuständigen Referates 52 des Regierungspräsidiums Tübingen wurden die nachfolgenden Aspekte angesprochen:

Eingriffsbewertung und Kompensationsbedarf

Entsprechend einer Forderung von Referat 52 wurden in Anlage 21 die Karten zur Bestandsbewertung zum Schutzgut Boden um die Darstellung der Bewertungsstufen „sehr gering“, „gering“ und „mittel“ neben den Stufen „hoch“ und „sehr hoch“ ergänzt. Diese Aktualisierung wurde von Referat 52 in einer Besprechung am 30.08.2011 mitgetragen.

In der Stellungnahme von Referat 52 wurde weiter ausgeführt, dass die Ermittlung des Eingriffs und des Kompensationsbedarfs quantitativ mit Flächenbezug und qualitativ mit Bezug zur Leistungsfähigkeit nach den Bodenfunktionen durchzuführen sei. Die im LBP durchgeführte verbal-argumentative Vorgehensweise lasse die gebotene Plausibilität im Hinblick auf die Bilanzierung der Eingriffs- und Kompensationswirkung für das Schutzgut Boden vermissen. Es sei eine Betrachtung im funktionalen Zusammenhang erforderlich.

Diesen Anforderungen wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen. Dabei ist zunächst festzuhalten, dass eine einzelfallbezogene, verbal-argumentative Vorgehensweise bei der Ermittlung von Eingriff und Kompensationsbedarf beim Schutzgut Boden üblich ist, zumal anstelle pauschaler Betrachtungen mit der einzelfallbezogenen Methode die fachlichen Zielsetzungen und Einzelfallumstände besser berücksichtigt werden können.

Unbeschadet dessen erfolgte eine mit Referat 52 in einer Besprechung am 30.08.2011 abgestimmte Plausibilitätsprüfung, in der Eingriff und Kompensation nach Vorgaben der Öko-

konto-Verordnung quantitativ und qualitativ bezüglich des Schutzgutes Boden betrachtet und bewertet wurden. Diese Plausibilitätsprüfung ist in Anlage 22 dargestellt; hierauf wird Bezug genommen. Ausgehend von der auf die verschiedenen Bodenfunktionen ausgerichteten Gesamtbewertung der vom Vorhaben der OUM betroffenen Böden wurden die verschiedenen betroffenen Flächen entsprechend ihrer Wertigkeit und des betroffenen Flächenumfangs bewertet und dabei ein Kompensationsbedarf von 979.570 Ökopunkten ermittelt. Anrechenbare Bodenmaßnahmen, nämlich die Wiederherstellung der Bodenfunktionen im Bereich der Straßennebenflächen, die Entsiegelung befestigter Flächen nach den LBP-Maßnahmen Nr. 1.2 und 5.2 sowie die Nutzungsumwandlung oder -extensivierung nach LBP-Maßnahme Nr. 6.1 erbringen zusammen 552.200 Ökopunkte, so dass hinsichtlich des Schutzgutes Boden ein Defizit von 427.370 Ökopunkten verbleibt. Hinsichtlich dieses Defizits findet eine Kompensation durch weitere LBP-Maßnahmen statt, bei denen das Schutzgut Tiere und Pflanzen im Vordergrund steht, die allerdings zugleich einen funktionalen Bezug zum Schutzgut Boden wahren, so dass die multifunktionale Wirkung dieser weiteren LBP-Maßnahmen zur Deckung des Kompensationsbedarfs beim Schutzgut Boden mit berücksichtigt werden kann. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Tiere und Pflanzen nach Vorgaben der Ökokonto-Verordnung weist bei einem Gesamtkompensationsumfang von 1.566.202 Ökopunkten einen Überschuss von 723.642 Ökopunkten aus. Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, das Defizit beim Schutzgut Boden mit einem Umfang von 427.370 Ökopunkten als hinreichend kompensiert zu bewerten. Dies beruht darauf, dass es als sachgerecht angenommen werden kann, dass in etwa ein Viertel der Kompensationswirkung der primär auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen bezogenen LBP-Maßnahmen schutzgutübergreifend im Rahmen der Multifunktionalität auf das Schutzgut Boden bezogen werden kann, mithin hier 391.550 (1/4 von 1.566.202) Ökopunkte. Darüber hinaus steht für eine vollständige Kompensation der noch verbleibenden 35.820 (427.370 \cdot 391.550) Ökopunkten noch der um die auf das Schutzgut Boden bezogenen 391.550 Ökopunkten reduzierte Überschuss von 332.092 (723.642 \cdot 391.550) Ökopunkten zur Verfügung. Mit der ergänzenden Plausibilitätsprüfung konnte auch hinsichtlich der LBP-Maßnahmen Nr. 6.2, 11.1, 11.2, 11.3 und 12 deren Kompensationsumfang ermittelt und beim Schutzgut Boden entsprechend anteilig berücksichtigt werden.

Weitere Aspekte:

Nach der im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) auf Seite 41 dargestellten Massenbilanz zum Vorhaben der OUM fallen ein Überschuss von ca. 4.400 m³ an Boden und ein Überschuss von ca. 17.100 m³ an Oberboden an. Da nach dem Erläuterungsbericht der Bodenüberschuss von ca. 4.400 m³ im Rahmen der landschaftspflegerischen Gestaltung der Anschlussorten beim Knoten Haslacher Hof verwendet werden kann, wird in einer Nebenbestimmung festgelegt, dass so viel wie möglich von diesem Bodenüberschuss dort zu verwenden ist. Hinsichtlich des Oberbodenüberschusses von ca. 17.100 m³ hat der Vorhabenträger entsprechend einer Forderung des Landratsamts Bodenseekreis zugesagt, hierfür

ein Verwertungskonzept zu erstellen und dieses mit der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde des Landratsamts Bodenseekreis abzustimmen.

Zudem hat der Vorhabenträger zugesagt, einen Fachbauleiter Altlasten und Erdbau frühzeitig zu bestimmen und insoweit die in der Stellungnahme des Landratsamts Bodenseekreis vom 19.07.2009 enthaltenen Maßgaben zu beachten.

Mit der nach der LBP-Maßnahme Nr. 11 vorgesehenen Anlage von Kleingewässern kommt es zu einer Abtragung von Boden. In der Stellungnahme des Landratsamts Bodenseekreis vom 16.07.2009 wurde verlangt, dass die Gesamtflächengröße der anzulegenden Kleingewässer auf insgesamt 300 m² begrenzt wird; bei einer größeren Gesamtfläche müsste diese Fläche bei der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung als Fläche mit Totalverlust der Bodenfunktionen berücksichtigt werden.

Nach dem weiter anwendbaren § 24 Abs. 1 NatSchG bedürfen Abgrabungen im Außenbereich als selbständiges Vorhaben einer Genehmigung, es sei denn, es handelt sich um verfahrensfreie Vorhaben nach § 50 der Landesbauordnung (LBO). Letzteres ist hier nach Nummer 11 Buchst. e des Anhangs der LBO der Fall, wenn die Abgrabungen im Außenbereich bis 2 m Tiefe nicht mehr als 500 m² Fläche haben (die in der Landratsamts-Stellungnahme genannte Flächengrenze von 300 m² rührt von der damals noch gültigen Regelung in Nummer 67 des Anhangs der LBO her). Solange die Abgrenzungen nach Nummer 11 Buchst. e des Anhangs der LBO eingehalten werden, bedarf es für die Anlage von Kleingewässern nach LBP-Maßnahme Nr. 11 keiner Genehmigung nach § 24 Abs. 1 NatSchG unbeschadet der Frage, ob es sich insoweit als Bestandteil einer LBP-Maßnahme zum Vorhaben der OUM überhaupt um ein selbständiges Vorhaben handelt. Nach der Stellungnahme des Vorhabenträgers würde die Gesamtfläche der Kleingewässer auf 300 m² begrenzt werden. Nach der Änderung der LBO kann hier in einer Nebenbestimmung die Begrenzung der Gesamtfläche der im Rahmen der LBP-Maßnahme Nr. 11 anzulegenden Kleingewässer auf 500 m² festgelegt werden. Zu beachten ist auch, dass die Anlage der Kleingewässer im Rahmen einer landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahme keine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbilds i. S. v. § 14 Abs. 1 BNatSchG mit sich bringt, sondern im Gegenteil gerade eine Verbesserung darstellt, um als Kompensation für einen anderen Eingriff wirken zu können. Vor diesem Hintergrund handelt es sich bei der Anlage von Kleingewässern im Rahmen der LBP-Maßnahme Nr. 11 um keine schädlichen Bodenveränderungen i. S. v. § 2 Abs. 3 des Bundes-Bodenschutzgesetzes, da die damit verbundenen Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen nicht geeignet sind, Gefahren oder erhebliche Nachteile für die Allgemeinheit oder für Einzelne herbeizuführen.

Entsprechendes gilt für die gemäß LBP-Maßnahme Nr. 6.1 anzulegenden Kleingewässer auf einer Teilfläche von Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf. Auch hier wird mit einer Nebenbestimmung sichergestellt, dass die Abgrabungen für jedes einzelne Kleingewässer maximal auf eine Fläche von 500 m² bei bis zu 2 m Tiefe begrenzt werden.

In Einwendungen wird kritisiert, dass mit dem Vorhaben der OUM selbst, aber auch durch die mögliche Ausweisung neuer Gewerbegebiete (z. B. am Haslacher Hof) der Flächenverbrauch beschleunigt werde. Der mit dem Vorhaben der OUM verbundene hohe Flächenverbrauch sei im Vergleich mit den Entlastungswirkungen der OUM nicht vertretbar. Es werde auch die Vorgabe eines schonenden Umgangs mit der Ressource Boden nicht befolgt. Soweit eine etwaige Ausweisung von Gewerbegebieten im Umfeld der OUM angesprochen wird, ist festzuhalten, dass eine Ausweisung solcher Gebiete einer eigenständigen Bauleitplanung bedarf, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Im Übrigen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Bodenschutzes im Rahmen des Vorhabens der OUM einerseits hinreichend berücksichtigt, andererseits müssen diese Belange im Rahmen der Abwägung hinter den mit der OUM verbundenen Entlastungswirkungen zurücktreten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit dem gewählten Querschnitt der nach dem Verkehrsaufkommen schmalste und damit flächenschonendste Querschnitt verwendet wird. Zudem können die Eingriffe in das Schutzgut Boden hinreichend kompensiert werden. Darüber hinaus sind die mit der OUM entlang der ODM eintretenden Entlastungen bei Lärm und Schadstoffen sowie der Trennwirkung stärker zu gewichten als die Eingriffe in Böden, die auf Grund der vielfach intensiven landwirtschaftlichen Nutzung bereits eine gewisse Vorbelastung aufweisen und insoweit in ihrer Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit gemindert sind.

8.6 Forstwirtschaft

Da durch das Vorhaben der OUM keine Waldflächen beansprucht werden, bestehen aus forstrechtlicher Sicht keine Bedenken. Mangels Inanspruchnahme von Waldflächen kommt es auch zu keiner Waldumwandlung i. S. v. § 9 des Landeswaldgesetzes.

Die aus forstbetrieblicher Sicht für erforderlich erachtete langfristige Sicherstellung der zweckmäßigen Anbindung des land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes an öffentliche Straßen wird vorliegend durch die vorgesehene Anpassung des landwirtschaftlichen Wegenetzes hinreichend gewährleistet; im Übrigen wird die Anbindung vom Vorhabenträger zugesagt.

8.7 Erholung

In etlichen Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass die OUM das südlich von Markdorf gelegene, bislang fast bis zum Bodensee unbebaute Erholungsgebiet zerschneide, zumal weiter südlich noch die planfestgestellte B 31 BA II B zusätzlich dieses Gebiet zerschneide. Dieses Gebiet sei bisher eine der größten zusammenhängenden Flächen noch weitgehend intakter Erholungslandschaft in dieser Region. Durch die jetzige Trasse der

OUM werde zudem dieses ortsnahe Erholungsgebiet für Markdorf, Lipbach und Kluftern völlig entwertet.

Die negativen Auswirkungen der OUM auf die Erholungsfunktion des südlich von Markdorf gelegenen Gebiets werden durch die landschaftliche Einbindung der Trasse der OUM mit der Führung in Einschnitten bzw. mit beidseitiger Verwallung mit Bepflanzung deutlich reduziert. Dies gilt zum einen für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, dem im Nahbereich der Trasse überwiegend ohnehin keine hohe oder sehr hohe Qualität zukommt. Zum anderen wird durch die Führung der Trasse der OUM in Einschnitten bzw. durch deren Verwallung die Ausbreitung von Lärm und Schadstoffen entlang der Trasse der OUM deutlich vermindert, was auch den Belangen der Erholungsuchenden zugute kommt. Zudem verläuft die Trasse der OUM - ausgenommen im Bereich nördlich der Ortslage von Lipbach - nicht in siedlungsnahen Bereichen, so dass insoweit die siedlungsnahen Freiräume für die ortsnahe Erholung erhalten bleiben; dies gilt insbesondere für Lipbach und Kluftern, die nach Westen hin weiterhin unverändert freien Zugang zu dem angesprochenen Erholungsgebiet haben.

Insgesamt sind mit der jetzigen Trasse der OUM die geringsten Auswirkungen auf die Erholungsfunktion dieses Gebiets verbunden. Dies beruht darauf, dass ein Trassenverlauf in der Lipbachsenke viel näher am Siedlungsbereich von Markdorf läge und damit die siedlungsnaher Erholung viel stärker beeinträchtigen würde. Ein Trassenverlauf weiter südlich würde die Naherholung für Kluftern und insbesondere Lipbach viel stärker tangieren. Mit der jetzigen Trasse der OUM kommt es lediglich im Bereich der Querung des Lipbachs nördlich der Ortslage von Lipbach zu einer unvermeidbaren Beeinträchtigung siedlungsnaher Erholungsbereiche.

Soweit von Einwanderseite zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger westlich des Stüblehofs sowie im Bereich der Minkhofer Halde zur Aufrechterhaltung von naherholungsrelevanten Wegebeziehungen gefordert werden, ist darauf hinzuweisen, dass mit den Überführungen über die OUM mit den Bauwerken BW 2, 3 und 7 die relevanten Wegebeziehungen aufrechterhalten werden und damit ausreichend Möglichkeiten zur Querung der OUM auch für naherholungsuchende Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen.

Den gleichwohl für die Erholungsfunktion dieses Gebiets verbleibenden Belastungen durch die OUM stehen die spürbaren positiven Wirkungen der OUM für die Ortslage von Markdorf gegenüber, wo sich die Belastungen mit Lärm und Schadstoffen wie auch die Trennwirkung durch die B 33 erheblich reduzieren. Legt man diese positiven Effekte der OUM zugrunde, müssen demgegenüber die unvermeidbaren negativen Auswirkungen der OUM auf die Erholungsfunktion des südlich von Markdorf liegenden Gebiets in der Abwägung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zurücktreten.

8.8 Raumordnung

Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben hat die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben der OUM begrüßt. Anregungen und Bedenken wurden seitens des Regionalverbands für die Regionalplanung nicht vorgebracht.

Nach der Stellungnahme des für Raumordnung zuständigen Referats 21 des Regierungspräsidiums Tübingen ist es nach Planziel 4.1.2Z des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben 1996 als Ziel der Raumordnung, das regionalbedeutsame Straßennetz zu erhalten und weiter auszubauen; soweit keine abgeschlossenen Straßenplanungen vorliegen, sind Freihaltetrassen für geplante bzw. später mögliche Straßenbaumaßnahmen von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten. Die Ortsumgebung von Markdorf ist im Süden von Markdorf in der Raumnutzungskarte als Freihaltetrasse dargestellt, die durch die jetzige Planung eine konkrete räumliche Ausformung erhält. Nach dieser Stellungnahme bestehen gegen das jetzige Vorhaben aus Sicht der Raumordnung keine Bedenken. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Hinzuweisen ist auch auf die Stellungnahme des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben vom 15.01.2008, wonach die geplante Trasse der OUM im Korridor einer im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben festgelegten Freihaltetrasse liegt und damit kein Verstoß dieses Vorhabens gegen ein Ziel der Raumordnung festzustellen ist. Schließlich ist die Freihaltetrasse für eine OUM bewusst als ein Bestandteil der Regionalplanung in den Regionalplan mit aufgenommen worden in Kenntnis anderer Ziele der Regionalplanung. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass in dieser Stellungnahme des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben bestätigt wird, dass die nunmehr geplante landschaftsschonende Einbindung der Trasse der OUM mit Einschnitten und Wällen dem Regionalen Grünzug Nr. 6 nach Plansatz 3.2.2Z des Regionalplans in besonderem Maße Rechnung trägt und vorhabenbedingte negative Folgen für diesen Grünzug damit vermindert werden; damit wird auch einem Hinweis von Referat 21 in dessen Stellungnahme vom 18.12.2007 entsprochen. Im Übrigen ist in Plansatz 3.2.2Z des Regionalplans festgelegt, dass standortgebundene Einrichtungen der Infrastruktur, die nicht in der Raumnutzungskarte enthalten sind, nur dann in einem Regionalen Grünzug zulässig sind, wenn mit Planungsalternativen die Notwendigkeit der Inanspruchnahme nachgewiesen ist; die Funktionsfähigkeit der Regionalen Grünzüge ist in jedem Fall zu gewährleisten, der Landschaftsverbrauch möglichst gering zu halten. Da die Trasse der OUM in der Raumnutzungskarte enthalten ist, ergibt sich deren Zulässigkeit in dem dortigen Regionalen Grünzug als gleichwertige Durchbrechung von Plansatz 3.2.2Z; darüber hinaus wird durch die landschaftsschonende Einbindung der Trasse der OUM sowie durch das Kompensationskonzept sichergestellt, dass die Funktionsfähigkeit des Regionalen Grünzugs grundsätzlich gewährleistet wird.

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf das vorgenannte Planziel 4.1.2Z des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben 1996 sowie im Hinblick auf den Umstand, dass die OUM in der Raumnutzungskarte als Freihaltetrasse dargestellt ist, der von Einwenderseite behauptete Verstoß der Planung der OUM gegen Festsetzungen des Regionalplans nicht gegeben, zumal mit der landschaftsgerechten Einbindung der Trasse der OUM auf den dortigen Regionalen Grünzug Nr. 6 Rücksicht genommen wird.

Von Einwenderseite wird zudem angesprochen, dass das Vorhaben der OUM Ziele des Landesentwicklungsplanes verletzen würde, da wertvolle Kulturlandschaft und bisher intakte, zusammenhängende Bereiche großräumig zerschnitten würden.

Dem ist zunächst zu entgegen, dass der Landesentwicklungsplan 2002 in Plansatz 2.2.3.6G beinhaltet, dass das Straßennetz so zu verbessern ist, dass eine ausreichend leistungsfähige Grundausstattung gewährleistet wird. Sodann legt der Landesentwicklungsplan für den Bodenseeraum zwar die dauerhafte Bewahrung der europäisch bedeutsamen Kultur- und Naturlandschaft in Plansatz 6.2.4Z fest. Jedoch bedeutet dies nicht, dass jegliches Vorhaben im Bodenseeraum unzulässig wäre, sondern es sind die Eingriffe in die Landschaft so gering wie möglich zu halten und es ist auf eine möglichst wenig störende Einbindung eines Vorhabens in die Landschaft abzustellen, so dass sich ein Vorhaben möglichst in das Landschaftsbild einfügt und die Auswirkungen auf die Natur- und Kulturlandschaft so gering wie möglich gehalten werden. Um dem zu entsprechen, wird die Trasse der OUM in der Gradienten soweit möglich abgesenkt und in Einschnitten und Wällen geführt.

Darüber hinaus wird im Landesentwicklungsplan 2002 in Plansatz 5.1.3Z als Ziel festgehalten, dass zum Schutz von Naturgütern, naturbezogenen Nutzungen und ökologischen Funktionen vor anderen Nutzungsarten oder Flächeninanspruchnahmen in den Regionalplänen u. a. Regionale Grünzüge ausgewiesen werden. Schon in diesem Plansatz wird deutlich, dass die nähere Ausgestaltung solcher Regionaler Grünzüge und auch deren Abstimmung mit anderen Belangen der Regionalplanung auf der Ebene des Regionalplans vorzunehmen ist. Dies ist im Bereich südlich von Markdorf erfolgt unter gleichzeitiger Einbeziehung einer Trasse für eine OUM.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hinsichtlich der OUM nicht ersichtlich, dass das Vorhaben der OUM nicht in Einklang mit dem Landesentwicklungsplan 2002 steht.

Soweit in Einwendungen beklagt wird, dass die OUM zur weiteren Zersiedelung der Bodenseelandschaft beitrage, obwohl der Bodenseeraum durch Neuansiedlung und Erweiterung von Industriebauten bereits einem starken Zersiedelungsdruck unterliege, ist festzuhalten, dass die Frage der Zersiedelung des Bodenseeraums nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens beantwortet werden kann. Dies ist vielmehr Aufgabe der Raumordnung

und Regionalplanung. Das Vorhaben der OUM selbst wird von einer hinreichenden Planrechtfertigung getragen und steht in Einklang mit den Vorgaben der Regionalplanung.

8.9 Denkmalschutz

Soweit in der Stellungnahme von Referat 26 - Denkmalpflege - des Regierungspräsidiums Tübingen auf eine Siedlungswüstung südlich des Stüblehofs im Bereich der Minkhofer Halde hingewiesen wurde, ist anzumerken, dass auf die zu dieser Siedlungswüstung geforderten vorherigen Prospektion verzichtet werden kann, da - in Abstimmung mit Referat 26 - festgestellt wurde, dass die Trasse der OUM außerhalb der möglicherweise zu erwartenden Siedlungsreste dieser Siedlungswüstung liegt.

Nach der ursprünglichen Planung wäre der beim Knoten Haslacher Hof liegende Haslacher Hof, dessen mittelalterliche bis frühneuzeitliche Bebauung abgegangen ist, vom Vorhaben der OUM betroffen gewesen. Der Haslacher Hof war als Kulturdenkmal nach § 2 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) eingestuft. Nachdem unabhängig von dem Vorhaben der OUM von der Stadt Markdorf als Eigentümerin im Juli 2012 der Abriss des Gebäudes des Haslacher Hofes veranlasst wurde, ist damit der ursprünglich in der Planung zur OUM vorgesehene Abbruch des Haslacher Hofes gegenstandslos geworden.

Nach der Stellungnahme von Referat 26 kann die Lage der Hofwüstung auf dem Flst. Nr. 2750 der Gemarkung Markdorf nicht näher eingegrenzt werden, so dass eine vorherige Prospektion für erforderlich gehalten wurde. Diese Prospektion erfolgte am 17.05.2010 (s. Bericht zur geophysikalischen Archäoprospektion Haslacher Hof vom 27.05.2010). Nach dieser Prospektion gibt es drei Verdachtsbereiche mit möglichen Resten mittelalterlicher Bebauung. Für diese drei Verdachtsbereiche besteht aus Sicht von Referat 26 die Notwendigkeit für die Durchführung von Baggersondagen, um die archäologische Substanz weiter beurteilen zu können. Da die bedeutsamere Verdachtsfläche A eher außerhalb der vom Knoten Haslacher Hof beanspruchten Flächen liegt und die Verdachtsbereiche B, C1 und C2 nach den Prospektionsbefunden archäologisch weniger bedeutsam erscheinen, reicht es aus, wenn in einer Nebenbestimmung festgelegt wird, dass rechtzeitig vor Durchführung von Baumaßnahmen in den Verdachtsbereichen A, B, C1 und C2 Baggersondagen zur näheren archäologischen Untersuchung zu erfolgen haben.

Im Hinblick auf das Ergebnis der genannten geophysikalischen Prospektion und einer Ortsbegehung wurde von Referat 26 auch eine bauhistorische Dokumentation und Untersuchung des Kellers im Gebäude Haslacher Hof vor dessen Abbruch für notwendig erachtet. Eine solche bauhistorische Dokumentation und Untersuchung wurde durchgeführt und im September 2011 auch dem Referat 26 vorgelegt. Damit ist diesem Erfordernis entsprochen worden.

Nach der Stellungnahme von Referat 26 sind zum Bereich der sonstigen Trassenführung der OUM zwar bislang keine archäologischen Kulturdenkmale bekannt. Dem Umstand, dass im Zuge von Erdbaumaßnahmen, insbesondere bei Oberbodenabträgen, trotzdem nicht ausgeschlossen werden kann, dass bislang unerkannte archäologische Zeugnisse aufgedeckt und zerstört werden könnten, wird mit einer Nebenbestimmung Rechnung getragen.

8.10 Kommunale Belange

8.10.1 Belange der Stadt Friedrichshafen

1. In den Sitzungen des Technischen Ausschusses der Stadt Friedrichshafen vom 09.06.2009 und vom 12.07.2011 hat dieser jeweils dem vorgestellten Planfeststellungsentwurf zur OUM unter verschiedenen Prämissen zugestimmt.

a) Danach ist zum einen der Wagner-Knoten an der L 207 so auszulegen, dass eine spätere Weiterführung der OUM zur K 7742 und zur B 33 gemäß der Raumnutzungskarte des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben möglich ist. Zum anderen ist beim Wagner-Knoten eine künftig bevorrechtigte Verkehrsführung aus einer Ortsumfahrung Kluftern in die OUM planerisch zu berücksichtigen. Diesen Prämissen betreffend den Wagner-Knoten wird mit der Planung der OUM entsprochen, da mit der jetzigen Ausgestaltung des Wagner-Knotens eine etwaige spätere Fortführung der OUM über die Anbindung an die L 207 hinaus zur K 7742 oder zur B 33 weiterhin möglich ist. Es wird insoweit mit der jetzigen Planung keine vollendete Tatsache geschaffen. Auch schließt die jetzige Planung des Wagner-Knotens den Anschluss einer künftigen Ortsumfahrung Kluftern nicht aus; auch insoweit wird mit der jetzigen Planung keine vollendete Tatsache geschaffen. Im Übrigen kann der Wagner-Knoten bei künftigen weiteren Verkehrsplanungen wie etwa zu einer künftigen Ortsumfahrung Kluftern so gestaltet werden, dass er verkehrlich uneingeschränkt funktionsfähig ist. Dies bleibt aber einer weiteren Verkehrsplanung vorbehalten und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

b) Weiter soll die bauliche Realisierung der OUM nach dem Beschluss vom 09.06.2009 erst dann erfolgen, wenn die B 31 neu (gemeint ist der Bauabschnitt II B) und die bahnparallele Trasse der Ortsumfahrung Kluftern zur Realisierung mit Baubeginn anstehen; nach dem Beschluss vom 12.07.2011 soll die bauliche Realisierung der OUM erst dann erfolgen, wenn die B 31 baulich realisiert wird und die planungsrechtliche Absicherung der OU Kluftern vorliegt sowie deren Finanzierung gesichert ist. An diesen beiden Prämissen muss der Vorhabenträger sein Vorhaben einer OUM rechtlich nicht messen lassen. Dies beruht darauf, dass das Vorhaben der OUM - wie oben in Abschnitt 5.3.1 ausgeführt - eine eigenständige Maßnahme ist, die auch für sich allein verkehrlich wirksam ist und die sinnvolle eigenständige planerische Zielsetzungen verfolgt. Dann aber kann die OUM auch unabhän-

gig von anderen Straßenbaumaßnahmen und unabhängig von deren Stand bei Realisierung, Planung oder Finanzierung geplant und realisiert werden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass dann, wenn der Vorhabenträger sich hinsichtlich der Realisierung der OUM von der weiteren, teilweise nicht feststehenden Entwicklung bei anderen Straßenbaumaßnahmen abhängig machen würde, sehr viel für eine unzulässige Vorratsplanung bei der OUM sprechen würde. Vor diesem Hintergrund kann die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger nicht verpflichten, mit der baulichen Realisierung der OUM so lange zuzuwarten, bis andere eigenständige Straßenbauvorhaben realisiert sind bzw. planungsrechtlich und finanziell gesichert sind. Ebenso wenig müssen auf Grund der Eigenständigkeit beider Vorhaben die Planfeststellungen für die beiden Ortsumfahrungen Markdorf und Kluftern zeitgleich erfolgen, wie es vom Ortschaftsrat Kluftern gefordert wird.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Begründung für die Forderung nach einer gleichzeitigen Realisierung der beiden Ortsumfahrungen Markdorf und Kluftern, dass nämlich nur dann auch die Ortslagen bzw. Ortsdurchfahrten von Lipbach, Kluftern und Efrizweiler entlastet werden, für die Beurteilung des Vorhabens der OUM nicht durchschlagend ist. Zwar ist es zutreffend, dass erst mit einer Ortsumfahrung Kluftern - unabhängig von deren Trassenführung - eine Entlastung in Lipbach, Kluftern und Efrizweiler erwartet werden kann. Jedoch liegt dem Vorhaben der OUM nicht die Verkehrsentslastung in diesen Ortschaften als planerische Zielsetzung zugrunde, sondern es steht bei dem Vorhaben der OUM die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Markdorf vom Verkehr im Vordergrund. Dann aber kann dem Vorhaben der OUM nicht die damit nicht zu erreichende Entlastung dieser drei Ortschaften vom Verkehr entgegengehalten werden. Ebenso wenig kann die Realisierung der mit der OUM verfolgten planerischen Zielsetzungen von der Erreichung anderer Zielsetzungen, die mit einem anderen, eigenständigen Vorhaben wie einer Ortsumfahrung Kluftern zu erreichen sind, abhängig gemacht werden.

c) Zu der Prämisse, dass die im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet Kluftern-Süd ermittelten Lärm- und Schadstoffergebnisse in die Beurteilung der OUM einfließen, wird auf die obigen Abschnitte zu Lärm und Schadstoffen Bezug genommen, in denen die für die OUM relevanten Aspekte zu Lärm und Schadstoffen abschließend behandelt werden.

d) Soweit vom Ortschaftsrat Kluftern auf die schwerwiegenden Folgen für die ortsansässige Landwirtschaft wegen der Durchschneidung der Verbindungswege und dem dadurch deutlich erhöhten Fahraufwand hingewiesen wird, wird auf die Ausführungen zur Landwirtschaft Bezug genommen.

e) Hinsichtlich der von der Stadt Friedrichshafen nach den Wegeveränderungen gewünschten Um- und Neubeschilderungen betreffend Wander- und Radwege sagt der Vorhabenträger zu, die Beschilderung im Rahmen der Ausführungsplanung zu erarbeiten und mit den

fachlich zuständigen Stellen abzustimmen. Die gleichfalls gewünschte Berichtigung der Eintragungen in entsprechenden Rad- und Wanderkarten - seien sie amtliche oder sonstige Karten - obliegt nicht dem Vorhabenträger, sondern ist Sache der Ersteller bzw. Herausgeber solcher Karten.

2. Zu dem Beschluss des Ortschaftsrats Kluffern vom 08.12.2011, mit dem dieser beantragt, eine ortsnahe Südumfahrung Markdorf mit einem nördlicheren Anschluss im Bereich des Turbokreisels/ der Stadtgärtnerei in der gleichen Tiefe und Güte wie die jetzige Trasse als Alternative zu prüfen, wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 6.2.3 hinsichtlich einer ortsnäher verlaufenden Alternative Bezug genommen. Soweit laut Niederschrift zu diesem Beschluss im Ortschaftsrat nach Auswirkungen der Änderung des Naturschutzgesetzes auf die OUM gefragt wurde, ist anzumerken, dass diesem Beschluss die im Zeitpunkt seines Erlasses geltende Rechtslage zugrunde liegt, was auch für das Naturschutzrecht gilt.

8.10.2 Belange der Stadt Markdorf

Der Gemeinderat der Stadt Markdorf hat am 07.05.2008 den Planfeststellungsunterlagen zum Neubau der OUM mehrheitlich zugestimmt. In der Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Markdorf wird weiter ausgeführt, dass in einem Bürgerentscheid zugunsten der OUM entschieden wurde. Die Stadt Markdorf wünscht einen baldigen Baubeginn bei der OUM und sieht diese Ortsumgehung als einen wichtigen Bestandteil der Gesamtstraßenplanung nach dem Planungsfall 7.5 im Bodenseeraum. Die Bedeutung der OUM für die Stadt Markdorf wurde vom Bürgermeister im Erörterungstermin nochmals hervorgehoben.

Soweit von Einwenderseite die Zulässigkeit der finanziellen Beteiligung der Stadt Markdorf bei der OUM in Frage gestellt wird, ist anzumerken, dass eine solche finanzielle Beteiligung an den Planungskosten oder an den Baukosten nicht Prüfungsgegenstand im Rahmen eines vorhabenbezogenen Planfeststellungsverfahrens ist. Im Übrigen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Mitfinanzierung durch die Stadt Markdorf hier unschädlich, da die Stadt Markdorf unmittelbar selbst Vorteile für die örtliche Entwicklung aus der OUM erlangt und insoweit eigene Aufgaben und Interessen wahrnimmt. Inwieweit sich eine finanzielle Beteiligung der Stadt Markdorf nachteilig auf den Haushalt der Stadt oder auf andere kommunale Belange auswirkt, ist für dieses Planfeststellungsverfahren unerheblich; dies abzuwägen und zu beurteilen bleibt den dafür zuständigen Stellen der Stadt Markdorf im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung vorbehalten.

In Einwendungen wird befürchtet, dass es im Falle der Realisierung der OUM zur Ausweitung weiterer Baugebiete zwischen dem bisherigen südlichen Siedlungsrand von Markdorf und der OUM kommen werde. Selbst wenn diese Befürchtung zutreffend sein sollte, ist dies für dieses Planfeststellungsverfahren unbeachtlich, da die Bauleitplanung (sei es Flächen-

nutzungsplan, seien es Bebauungspläne) nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Soweit in Einwendungen behauptet wird, die Stadt Markdorf verfolge eine fehlerhafte Gestaltung des innerörtlichen Verkehrs, ist darauf hinzuweisen, dass die Gestaltung innerörtlicher Geh- und Radwege, des örtlichen ÖPNV oder der Parkraumbewirtschaftung Sache der Stadt Markdorf und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

In Einwendungen wird befürchtet, dass sich die OUM negativ auf Markdorf als Einzelhandels-Standort auswirken könnte. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann nicht allein darauf abgestellt werden, dass es durch die Verlagerung von Verkehr aus der ODM auf die OUM zu Einbußen im Einzelhandel in Markdorf kommen könnte. Zwar ist nicht zu verkennen, dass der Durchgangsverkehr im Falle einer OUM eher an Markdorf vorbeifährt und nicht in Markdorf hält und dort auch nicht konsumiert. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass durch die Reduzierung des Verkehrs auf der ODM das innerstädtische Einkaufsumfeld in Markdorf an Attraktivität gewinnt mit der Folge, dass Kunden hier angezogen werden können. Vor dem Hintergrund dieser gegenläufigen Tendenzen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass zumindest keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Einzelhandel in Markdorf infolge der OUM zu erwarten sind.

Soweit von Einwanderseite vorgetragen wird, dass bei einem Bürgerentscheid in der Stadt Markdorf im April 2003 nur eine knappe Mehrheit für die OUM gestimmt habe und die Bürgerinnen und Bürger insbesondere von Lipbach und Kluffern dabei nicht mit abgestimmt hätten, sich zudem die Planung der OUM seitdem geändert habe, ist festzuhalten, dass es für die jetzige Entscheidung über das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben der OUM im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht auf das Ergebnis oder die Umstände dieses Bürgerentscheids ankommt. Gleichwohl kann festgehalten werden, dass sich die Mehrheit der abgegebenen Stimmen bei dem Bürgerentscheid in der Stadt Markdorf im April 2003 für eine Südumfahrung von Markdorf ausgesprochen hat und sowohl der Kreistag des Landkreises Bodenseekreis als auch der Gemeinderat der Stadt Markdorf die Planung der OUM befürwortet haben. Dass es in Lipbach und Kluffern keinen Bürgerentscheid zur OUM gab, steht einer Planfeststellung nicht entgegen.

8.10.3 Belange der Gemeinde Stetten

In der Stellungnahme des Bürgermeisteramts Stetten wird auf die durch die OUM bedingte Verkehrszunahme auf der B 33 in der Ortsdurchfahrt von Stetten und die dadurch bewirkte Lärmzunahme hingewiesen, was an etlichen Gebäuden zu Lärmpegeln führt, die über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts liegen oder schon jetzt darüber liegende Werte weiter erhöhen. In der Stellungnahme der Gemeinde Stetten wird die bestehende Lärmsituation in Stetten entlang der Ortsdurchfahrt der B 33 als heute schon unerträglich bezeich-

net. Aus den zum Vorhaben vorliegenden Unterlagen sei erkennbar, dass hier schon heute die Schwelle zur Gesundheitsgefahr überschritten sei. Passiver Lärmschutz an betroffenen Gebäuden reiche nicht aus, da damit nur Innenräume geschützt werden könnten. Es sei zwingend notwendig, zum Schutz der Gesundheit der dort wohnenden und der sich dort aufhaltenden Bürger Stettens für nachhaltige Abhilfe zu sorgen. Es sei nicht akzeptabel, dass eine Verbesserung der Lärmsituation in Stetten davon abhängig gemacht werde, ob die B 31 BA II B vor oder nach der OUM in Betrieb gehe. Die Gemeinde Stetten beantragt, im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass die Ortsdurchfahrt von Stetten im Zuge der B 33 spätestens bei der nächsten Erneuerung der Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA) zu versehen ist. Weiter beantragt die Gemeinde Stetten, im Planfeststellungsbeschluss eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 33 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Stetten von 40 km/h ganztägig, zumindest aber für die Nachtzeit festzusetzen.

Zur mittelbaren Lärmbelastung infolge von durch die OUM verursachten Verkehrsverlagerungen in der Ortsdurchfahrt von Stetten im Zuge der B 33 wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.1.4 Bezug genommen. Mit den in diesem Beschluss festgesetzten Maßnahmen zum Schutz vor vorhabenbedingt auftretenden mittelbaren Lärmbelastungen entlang der Ortsdurchfahrt von Stetten im Zuge der B 33 kann diesen Lärmbelastungen hinreichend begegnet werden. Die von der Gemeinde Stetten darüber hinaus angeführte erhebliche Vorbelastung mit Lärm durch die bestehende Ortsdurchfahrt von Stetten im Zuge der B 33 kann jedoch nicht dem jetzigen Vorhaben der OUM zugerechnet werden. Die bereits jetzt bestehende Lärmvorbelastung entlang der B 33 in Stetten wird nicht durch die erst noch hinzukommende OUM verursacht und steht deshalb in keinem Zusammenhang mit der OUM. Eine im Hinblick auf diese Lärmvorbelastung von der Gemeinde Stetten letztlich in ihrer Stellungnahme angesprochene Lärmsanierung entlang der Ortsdurchfahrt von Stetten im Zuge der B 33 kann vom Landkreis Bodenseekreis als Vorhabenträger der OUM nicht verlangt werden. Für eine solche Lärmsanierung hinsichtlich einer Bundesstraße ist der Landkreis Bodenseekreis nicht der zuständige Straßenbaulastträger. Infolgedessen kann mit diesem Planfeststellungsbeschluss der Vorhabenträger auch nicht zu Lärmsanierungsmaßnahmen wie etwa der Verwendung eines lärmoptimierten Asphalts entlang der Ortsdurchfahrt von Stetten im Zuge der B 33 verpflichtet werden. Die Anträge der Gemeinde Stetten sind daher mit diesem Beschluss zurückzuweisen, soweit ihnen nicht mit diesem Beschluss entsprochen wird.

8.11 Belange der Leitungsträger

1. Von der EnBW Regional AG wird darauf hingewiesen, dass die OUM von Mittel- und Niederspannungs-Frei- und -Erdkabelleitungen gekreuzt wird. Den Anforderungen der EnBW Regional AG wird mit Zusagen des Vorhabenträgers entsprochen.
2. Den von der Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH geäußerten Anforderungen wird mit Zusagen des Vorhabenträgers und einer Nebenbestimmung entsprochen.

3. Bei Bau-km 7+167 wird laut der Stellungnahme der Technischen Werke Friedrichshafen die OUM von einer Gashochdruckleitung DN 200 gekreuzt. Dem Erfordernis, dass die Umlegung bzw. Tieferlegung dieser Leitung nur im Zeitraum Mai bis einschließlich September durchgeführt werden kann, da eine während der Umlegung notwendige Erdgasversorgung für Markdorf, Meersburg und Bermatingen nur in Schwachlastzeiten gewährleistet werden kann, wird mit einer Zusage des Vorhabenträgers entsprochen.

Seitens der Technischen Werke Friedrichshafen wird in deren Stellungnahme angegeben, dass geplant sei, im gesamten Straßenverlauf der OUM eine Wasserversorgungsleitung DN 250 mit zu verlegen. Es wird gebeten, dies bei der Planung der OUM zu berücksichtigen.

Hierzu ist zu bemerken, dass bislang nur die Absicht besteht, im Zuge der Straßenbaumaßnahme eine solche neue Leitung mit zu verlegen, aber noch keine Planung vorliegt, aus der der beabsichtigte Verlauf dieser Leitung innerhalb des Baufeldes der OUM erkennbar wäre. Die Planung und Realisierung einer solchen Leitung stellt ein eigenständiges Vorhaben dar. Sollte diese Leitung wie beabsichtigt geplant und realisiert werden, bedarf es wegen der Lage der Trasse der OUM in Einschnitten und beiderseitigen Wällen einer genauen Absprache mit dem Leitungsträger. Dazu wird der Vorhabenträger die Technischen Werke Friedrichshafen in die weitere Planung zur OUM einbeziehen.

4. Laut Stellungnahme der Gasversorgung Süddeutschland GmbH werden von dem Vorhaben keine GVS- und GVO-Anlagen betroffen.

Laut Stellungnahme der ExxonMobil Production Deutschland GmbH werden von dem Vorhaben keine ihrer Anlagen betroffen.

Seitens der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH wurde mitgeteilt, dass in dem von dem Vorhaben betroffenen Planbereich keine RWE-Hochspannungsleitungen (Anlagen des 110-, 220- und 380-kV-Netzes) verlaufen. Auch liegen danach keine Planungen von Hochspannungsleitungen für diesen Bereich vor.

Nach der Stellungnahme der Erdgas Südwest Netz GmbH ist diese nicht von dem Vorhaben betroffen, da dieses außerhalb von deren Versorgungsnetzgebiet liegt.

Laut Stellungnahme des Zweckverbands Bodensee-Wasserversorgung befinden sich im Bereich des Vorhabens weder vorhandene noch geplante Anlagen des Zweckverbands.

Laut Stellungnahme der Thüga Energienetze GmbH liegt das Vorhaben außerhalb von deren Versorgungsgebiet.

8.12 Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs einschließlich Radwege

8.12.1 Verkehrssicherheit

a) Auf Grund eines Hinweises von Referat 42 des Regierungspräsidiums Tübingen im Rahmen einer Sicherheitsüberprüfung sagt der Vorhabenträger zu, auf die Gehölzpflanzung als Sichthindernis im Bereich der Sichtdreiecke am Knoten Haslacher Hof an der B 33 zu verzichten und das Gestaltungs-konzept zur Einbindung der Anschlussstelle anzupassen. Der Vorhabenträger sagt weiter zu, in die Planunterlagen 7 Blatt 1 und 12.5 Blatt 1 die Sichtdreiecke bezogen auf die untergeordneten Rechtseinbieger am Knoten Haslacher Hof an der B 33 ab durchgehendem Fahrbahnrand der bevorechtigten Straße im Abstand von 10 m und entsprechend der V 85 einzutragen.

b) Entsprechend einer Forderung von Referat 42 wird in einer Nebenbestimmung festgelegt, dass entlang der ganzen Strecke der OUM die Baumpflanzungen bei den Einschnitten sowie bei den vorgesehenen Wällen auf diese Einschnitte bzw. Wälle oder dahinter, jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen nicht auf der straßenseitigen Böschung vorzusehen sind.

c) Von der Polizeidirektion Friedrichshafen und von der Stadt Friedrichshafen wurde angesprochen, dass beim Knoten Haslacher Hof Beschleunigungsspuren an der Einmündung der Rampe 1 in die B 33 in Fahrtrichtung Markdorf und an der Einmündung der Rampe 2 in die B 33 in Fahrtrichtung Meersburg sowie ein Verzögerungstreifen an der B 33 aus Richtung Markdorf zur Einfahrt in die Rampe 2 vorgesehen werden sollten.

In Übereinstimmung mit den Stellungnahmen der Polizeidirektion Friedrichshafen und der Stadt Friedrichshafen trägt es maßgeblich zur verkehrssicheren Ausgestaltung dieses Knotens bei, dass zum einen der Knoten teilplanfrei ausgestaltet wird und dass zum anderen in allen Fahrbeziehungen bei diesem Knoten nur ein Rechtseinbiegen möglich ist, hingegen ein mit größeren Verkehrsgefahren verbundenes Linkseinbiegen durch die bauliche Ausgestaltung von Verkehrsinseln ausgeschlossen wird.

Sodann ist anzumerken, dass der Knoten Haslacher Hof bei den beiden Rampen 1 und 2 in der Grundform IV nach der Richtlinie RAS-K-1 als teilplanfreie Kreuzung ausgestaltet ist, wobei der Knoten Haslacher Hof zugleich entsprechend Abbildung 44 der Richtlinie RAL-K-2 als unsymmetrisches halbes Kleeblatt mit innen- und hintereinanderliegenden Linksabbiegespuren ausgebildet ist. Bei diesen Knotenpunktgestaltungen sind keine Beschleunigungsspuren oder Verzögerungstreifen vorgesehen. Nach dem letzten Absatz in Abschnitt 3.2.4.4 der RAS-K-1 ist die Zweckmäßigkeit von Einfädeltstreifen (= Beschleunigungsspuren) bei Rechtseinbiegern an zweistreifigen Straßen ohne Richtungstrennung wie hier an der B 33 umstritten. Daher sollen Einfädeltstreifen nur angewendet werden, wenn sich der Verkehrsablauf dadurch verbessern lässt (z. B. bei Knotenpunkten in Steigungstrecken) oder eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. bei einer sehr spitzwinklig an die

übergeordnete Straße angeschlossenen untergeordneten Straße) zu erwarten ist. Eine solche Fallkonstellation ist jedoch beim Knoten Haslacher Hof nicht gegeben. Es handelt sich hier um annähernd rechtwinklig aufeinander treffende Straßen, ohne dass erhebliche Steigungen zu verzeichnen sind. Diese Kriterien werden auch in Abschnitt 5.8 der RAL-K-2 angeführt. Nach Abschnitt 3.2.4.3 der RAS-K-1 sollen außerhalb bebauter Gebiete Rechtsabbiegestreifen an Knotenpunkten nur an schnellbefahrenen Straßen oder bei starkem Rechtsabbiegeverkehr angewendet werden. Vor diesem Hintergrund ist es wegen des zu erwartenden relativ starken Rechtsabbiegeverkehrs von der B 33 aus Richtung Meersburg auf die OUM in Richtung L 207 gerechtfertigt, für diese Rechtsabbieger wie geplant eine Rechtsabbiegespur an der B 33 vorzusehen. Demgegenüber ist für den zu erwartenden relativ geringen Anteil an Rechtsabbiegeverkehr von der B 33 aus Richtung Markdorf zur OUM die Anlage einer Rechtsabbiegespur nicht angezeigt. Insgesamt kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die Maßgaben der beiden Richtlinien die geplante Ausgestaltung des Knotens Haslacher Hof als ausreichend verkehrssicher angesehen werden.

d) Die Planfeststellungsbehörde stimmt der Beurteilung der Polizeidirektion Friedrichshafen zu, wonach der Wagner-Knoten mit dem Anschluss der OUM an die L 207 in der geplanten Ausgestaltung, insbesondere mit der Ausweisung getrennter Abbiege- und Geradeausspuren im Zulaufbereich hinreichend verkehrssicher ist.

e) In mehreren Einwendungen wurde darauf hingewiesen, dass die bestehenden Querungsrisiken an der ODM durch die OUM kaum vermindert würden, da es zum einen an der ODM Ampelanlagen bzw. Unterführungen gebe und zum anderen bei dem dann niedrigeren Verkehrsaufkommen von einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit mit einem höheren Risiko auszugehen sei. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann bei einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der ODM durch die OUM um ca. die Hälfte (bis zu 13.300 Kfz/24h weniger im Planfall PNF mit OUM) von einer spürbaren Verringerung der bestehenden Querungsrisiken entlang der ODM ausgegangen werden. Wenn im innerörtlichen Bereich von Markdorf Verkehr in der Größenordnung von ca. 13.000 Kfz/24h wegfällt, kann sich dies auf die Querungsrisiken nur positiv auswirken, da zwangsläufig die Zahl der Konfliktsituationen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr geringer wird. Wegen der entlang der ODM weiterhin lichtsignalgeregelten Knoten kann auch bei dem verbleibenden geringeren Verkehrsaufkommen auf der ODM nicht von einer erheblichen Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit ausgegangen werden.

f) In mehreren Einwendungen wird befürchtet, dass es durch von der OUM verursachtem Mehrverkehr auf der L 207 in den Ortsdurchfahrten von Lipbach und Kluffern verstärkt zu Gefährdungen für Radfahrer und Fußgänger kommen werde. Auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind insbesondere in der OD Kluffern der Knoten „Scharfes Eck“ zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz umgebaut worden und abschnittsweise eine Geschwindigkeitsbe-

schränkung auf 30 km/h angeordnet worden. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass nach der Verkehrsuntersuchung bezogen auf das Jahr 2025 auch im Prognose-Nullfall in der OD Lipbach bis zu 16.000 Kfz/24h und in der OD Kluffern bis zu 16.800 Kfz/24h zu erwarten. Durch die OUM allein kommt es nach dieser Untersuchung zu einem Mehrverkehr von bis zu 600 Kfz/24h, was einer Zunahme von ca. 4% entspricht. Daraus lässt sich keine signifikante Verschlechterung der Verkehrssicherheit ableiten. Die laut Verkehrsuntersuchung höchste Belastung im Planfall PNF mit OUM und OUB und B 31 BA II B in der OD Lipbach mit 18.800 Kfz/24h und in der OD Kluffern mit 19.700 Kfz/24h bewirkt zwar eine Zunahme um bis zu 3.000 Kfz/24h (= 19% Zunahme). Auch im Fall, dass sich eine solche Zunahme signifikant auf die Verkehrssicherheit auswirken könnte, bleibt zu beachten, dass der größere Teil dieser Zunahme von der B 31 BA II B herrührt, da auch im Planfall PNF mit B 31 BA II B allein schon eine Zunahme in der OD Lipbach um bis zu 1.700 Kfz/24h (= 11% Zunahme) und in der OD Kluffern um 1.800 Kfz/24h (= 11% Zunahme) eintritt; dieser Anteil der Zunahme kann jedoch nicht der OUM zugerechnet werden.

g) Von Einwenderseite wird befürchtet, dass durch die OUM der Verkehr auf der Muldenbachstraße zunehme und dies die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger verschlechtere. Nach der Verkehrsuntersuchung kommt es bezogen auf das Jahr 2025 im Planfall PNF mit OUM, der sich hier als am ungünstigsten darstellt, im Vergleich zum Prognose-Nullfall auf dem südlichen Abschnitt der Muldenbachstraße zwischen K 7742 und der Bergheimer Straße zu einer Zunahme um 800 Kfz/24h von 2.800 Kfz/24h auf 3.600 Kfz/24h, hingegen im nördlichen Abschnitt der Muldenbachstraße zwischen Bergheimer Straße und B 33 zu einer Abnahme um 400 Kfz/24h von 1.100 Kfz/24h auf 700 Kfz/24h. Auch wenn es - auf dem kürzeren Abschnitt der Muldenbachstraße - zu der genannten Verkehrszunahme kommt, bleibt dies dennoch im Rahmen einer typischen Verkehrsbelastung für eine Straße im nachgeordneten Verkehrsnetz, so dass nicht von einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit auszugehen ist. Auf dem längeren Abschnitt der Muldenbachstraße ist sogar eine Verkehrsabnahme auf bereits geringerem Niveau zu erwarten.

h) Soweit in mehreren Einwendungen auf häufigere Nebellagen in der Lipbachsenke hingewiesen wird, ist anzumerken, dass die Trasse der OUM gerade oberhalb der Lipbachsenke verläuft und nur nördlich der Ortslage von Lipbach diese Senke auf kurzem Weg gequert wird, wobei in diesem Bereich wegen des nahe gelegenen Wagner-Knotens sowieso mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren wird. Mithin ist insoweit nicht von einem signifikant erhöhten Risiko für die Verkehrssicherheit auszugehen.

i) Soweit in mehreren Einwendungen negative Auswirkungen des Segelfluggeländes auf die Sicherheit des Kfz-Verkehrs auf der OUM angesprochen werden, ist darauf hinzuweisen, dass die erforderlichen Abstandsflächen mit der Verlegung der Start- und Landebahn dieses Geländes nach dem vorgelegten Luftfahrttechnischen Gutachten gegeben sind.

j) In einer Einwendung wird darauf abgestellt, dass auf einer Umgehungsstraße höhere Geschwindigkeiten gefahren würden, was zu schwereren Unfällen führe. Wegen der anbau-freien Trassierung ohne Einmündungen oder Zufahrten verringern sich jedoch die Konfliktpunkte, so dass trotz höherer Geschwindigkeiten im Vergleich zu einer Ortsdurchfahrt eine Verbesserung bei der Verkehrssicherheit erwartet werden kann.

8.12.2 Radwege

In etlichen Einwendungen wurden Belange des Radverkehrs angesprochen:

a) Es wird kritisiert, dass die Radwegführungen entlang der B 33 am Knoten Haslacher Hof und parallel zur L 207 im Bereich Wagner-Knoten umwegig und verwinkelt seien. Hier ist anzumerken, dass die Radwegführung parallel zur L 207 mit wenig Kurven verläuft und wegen des weitgehend parallelen Verlaufs auch nur einen geringen Umweg mit sich bringt. Wegen der Gestaltung des Knotens am Haslacher Hof muss die Radwegführung entlang der B 33 zwangsläufig abschwenken, was mit einem Umweg von ca. 300 m verbunden ist. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar, zumal so auch eine planfreie Führung des Radverkehrs ohne Kreuzungspunkte mit motorisiertem Verkehr ermöglicht wird. Bei der Überführung der Straße zwischen Bürgberg und Stüblehof kommt es zu keiner Änderung der Straßenführung.

b) Weiter wird kritisiert, dass an den Überführungen der Bauwerke BW 2, 3 und 7 Steigungen von bis zu 6% geplant sind, was Radfahrern nicht zumutbar sei. Nach Abschnitt 2.2.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 können bei Rampen auch wenig geübte Radfahrer bei 6% Steigung 65 m und bei 5% Steigung 120 m Steigungsstrecke fahrend bewältigen. Auch wenn an den Bauwerken BW 2, 3 und 7 die Steigungsstrecken mit 6% Steigung 52 m bis maximal 115 m lang sind, erscheint dies der Planfeststellungsbehörde dennoch zumutbar, da die maximale Steigungsstrecke von 120 m, wie sie bei der nur wenig geringeren Steigung mit 5% angegeben ist, durchgängig unterschritten wird und teilweise auch die Steigungsstrecke von 65 m bei 6% Steigung eingehalten wird. Insbesondere bei Bauwerk BW 7 ist durch die Topographie sowie durch die erforderliche Anbindung des Wegs zum RÜB Lipbach sowie an die Bahnunterführung BW 9 eine Gestaltung mit geringerer Steigung ohne weitere erhebliche Flächeninanspruchnahmen praktisch ausgeschlossen.

In diesem Zusammenhang wird von Einwendern verlangt, Bauwerk BW 9 soweit technisch machbar höher zu legen und den Anschluss an die Überführung über die OUM weiter nach Süden zu verschieben, um so die Steigungen zu reduzieren. Allerdings kann Bauwerk BW 9 wegen der notwendigen Konstruktionshöhe des Bahnkörpers nicht höher gelegt werden; eine weitere Verschiebung des Anschlusses nach Süden scheidet aus, da der Wirtschaftsweg westlich der Bahn weiter südlich zu hoch liegt.

Hinsichtlich der Sichtverhältnisse bei der Radwegunterführung mit Bauwerk BW 9 wird vom Vorhabenträger zugesagt, dass der Radweg in den Kurven vor der Unterführung zur Verbesserung der Sicht im Rahmen der Ausführungsplanung aufgeweitet wird.

c) Soweit bemängelt wird, dass entlang der OUM ein durchgehender Radweg fehlt, ist festzuhalten, dass mit einer Planänderung durch Ergänzung von Bau-km 4+950 bis Bau-km 5+120 südlich der Trasse der OUM nunmehr ein durchgehender Parallelweg vom Knoten Haslacher Hof bis zum Feldweg Flst. Nr. 881 nördlich von Lipbach vorgesehen ist. Nördlich der Trasse der OUM ist zwischen dem Knoten Haslacher Hof und mit einer Planänderung bis zur Gemeindeverbindungsstraße Bürgberg-Stüblehof sowie zwischen der Minkhofer Halde und dem Bauwerk BW 7 ebenfalls eine weitgehend parallel zur Trasse der OUM verlaufende Wegführung geplant.

d) Ferner wird von Einwendern vorgetragen, dass es nach der Planung zwischen der B 33 und der L 207 nur noch eine Querungsmöglichkeit über die OUM geben werde. Zwischen B 33 und Stüblehof sowie zwischen Stüblehof und Lipbach brauche es jeweils zusätzliche Querungsmöglichkeiten. Nach der Planung stehen dem Radverkehr mit den Bauwerken BW 2, 3 und 7 drei Querungsmöglichkeiten zur Verfügung - entlang der B 33 und der L 207 sowie auf Höhe Stüblehof. Damit und mit den parallel zur Trasse der OUM verlaufenden geplanten Wegen kommt es zwischen der B 33 und Stüblehof tendenziell sogar zu einer Verbesserung des Wegenetzes im Vergleich zum bisherigen Zustand. Auch wenn der vorhandene Totenweg zwischen Stüblehof und Lipbach durch die OUM unterbrochen wird, ist die ersatzweise Wegführung über das Bauwerk BW 3 mit einem Mehrweg von ca. 300 m verbunden, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für Radfahrer zumutbar ist. Durch die Überführung mit Bauwerk BW 7 und der Unterführung mit Bauwerk BW 9 ist für die wichtige Radwegverbindung zwischen Lipbach und Markdorf (insbesondere auch zum Bildungszentrum Markdorf) eine ersatzweise Wegführung vorgesehen, die kaum mit Umweg verbunden ist. Damit stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichende Möglichkeiten zur Querung der OUM zur Verfügung, mit denen zum einen die für Radfahrer wichtigsten Verbindungen Lipbach-Markdorf an der L 207 sowie zwischen Stüblehof und Bürgberg erhalten bleiben und zum anderen die übrigen bisherigen Wegebeziehungen ohne größere Umwege ersetzt werden können. Mehr kann hier vom Vorhabenträger zur Konfliktbewältigung im Rahmen des Vorhabens der OUM nicht verlangt werden.

e) In Einwendungen wird bemängelt, dass die Radfahrer im Bereich des Wagner-Knotens nicht mehr parallel zur L 207 fahren könnten, sondern einen Umweg mit Steigungen und einem Tunnel sowie abschnittsweise außerhalb sozialer Kontrolle nehmen müssten. Hier würde die OUM zusätzliche Gefahren und Belastungen für die Radfahrer mit sich bringen. Hierzu ist anzumerken, dass die bestehende Radwegführung entlang der L 207 wegen der Engstelle an der Bahnüberführung über die L 207, an der zudem die L 207 eine scharfe Kurve aufweist, unzureichend ist, ohne dass eine Änderung möglich wäre. Da die neue Wegführung die OUM planfrei kreuzt, nur einen geringen Mehrweg mit sich bringt und die Steigungen noch zumutbar sind, sind für die Planfeststellungsbehörde bei der jetzigen Planung der Radwegführung keine zusätzlichen Gefahren oder Belastungen erkennbar. Da die

Unterführung Bauwerk BW 9 nur eine Länge von 8 m aufweist, zudem beleuchtet wird und die Radwegführung in der Nähe von bebauten Gebieten verläuft, kann hier von einer hinreichenden sozialen Sicherheit ausgegangen werden.

f) Soweit das Fehlen eines Begleitplans für schnelle und sichere Radwege insbesondere zum Bildungszentrum Markdorf und zu den Markdorfer Gewerbegebieten sowie auch das Fehlen einer Planung eines Radwegs zwischen Lipbach und Markdorf moniert wird, ist anzumerken, dass es nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, die Radwegsituation im Bereich von Markdorf allgemein zu verbessern, sondern dass es ausreicht, wenn die Belange des Radverkehrs beim Vorhaben der OUM hinreichend berücksichtigt und die mit dem Vorhaben auftretenden Konflikte angemessen bewältigt werden.

g) Soweit in Einwendungen auf den Verlust an Attraktivität wegen des Lärms von der OUM an den Fahrradstrecken parallel zur L 207 und zwischen Stüblehof und Bürgberg abgestellt wird, ist zu entgegnen, dass die L 207 bereits jetzt eine erhebliche Vorbelastung an Lärm bewirkt, so dass die Strecke parallel zur L 207 schon jetzt erheblich vorbelastet ist. Im Übrigen wird die Lärmausbreitung entlang der OUM durch deren Führung in Einschnitten bzw. durch deren Verwallung deutlich eingeschränkt, so dass auch die Strecke Stüblehof-Bürgberg nicht für Radfahrer unzumutbar durch Lärm beeinträchtigt wird, da sich der stärker lärmbeeinträchtigte Bereich auf ca. 250 m beschränkt. Auch sonst ist nicht erkennbar, dass die OUM den Radverkehr so unattraktiv werden lassen würde, dass unmittelbar dadurch eine relevante Verkehrsverlagerung weg vom Fahrrad hin zu motorisiertem Verkehr zu erwarten wäre.

h) Da die Straße zwischen Stüblehof und Bürgberg mit Bauwerk BW 3 über die OUM überführt wird, sind die in einer Einwendung befürchteten Probleme zu einer dortigen Unterführung wegen der Durchfahrthöhe und der Entwässerung unbegründet.

8.12.3 Sonstige Belange des Straßenverkehrs

a) Soweit in den Stellungnahmen der Polizeidirektion Friedrichshafen und der Stadt Friedrichshafen darauf abgestellt wird, dass die OUM nur dann in vollem Umfang ihre Entlastungswirkung entfalten wird, wenn ebenfalls die Ortsumfahrungen Bermatingen und Kluffern realisiert werden, ist anzumerken, dass das Vorhaben der OUM eine eigenständige, für sich verkehrlich wirksame Maßnahme darstellt, die funktional nicht von den beiden Ortsumfahrungen Bermatingen oder Kluffern abhängt. Dass die Entlastungswirkung der OUM im Falle einer Realisierung der Ortsumfahrungen von Bermatingen oder Kluffern verstärkt werden kann, ist bezogen auf die OUM wünschenswert, jedoch kein für die Rechtmäßigkeit des Vorhabens der OUM relevanter Umstand.

b) Soweit in den Stellungnahmen der Polizeidirektion Friedrichshafen und der Stadt Friedrichshafen angeführt wird, dass die lichte Höhe der die OUM querenden Bauwerke 4,70 m nicht unterschreiten sollte, sagt der Vorhabenträger zu, dass die lichte Höhe von 4,70 m für die Durchfahrt nicht unterschritten wird.

c) In der Stellungnahme der Stadt Friedrichshafen wird angesprochen, dass beim Wagner-Knoten der im Falle einer späteren Ortsumfahrung Kluffern überwiegend in die oder von der OUM abbiegende Verkehr schon jetzt mit berücksichtigt werden sollte. Abgesehen davon, dass der Anschluss einer Ortsumfahrung Kluffern an den Wagner-Knoten kein Gegenstand des jetzigen Planfeststellungsverfahrens ist, ist die jetzige Planung des Wagner-Knotens so gestaltet, dass der Anschluss einer späteren Ortsumfahrung Kluffern an den Wagner-Knoten möglich bleibt. Insoweit wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Vorfestlegung getroffen oder gar ein Zwangspunkt geschaffen bezüglich einer Ortsumfahrung Kluffern.

d) Von Einwanderseite wird vorgebracht, dass die L 205 in Bermatingen bislang ein Teil einer Großraumroute für Schwerverkehr sei. Daher müsse der Knoten Haslacher Hof so ausgelegt werden, dass diese Großraumroute später aus der Ortsdurchfahrt von Bermatingen herausverlegt werden könne, da sonst die Ortsdurchfahrt von Bermatingen nicht zurückgebaut werden könne.

Im Bereich Bermatingen/Markdorf verläuft zum einen die Route 2 der Großraumstrecken, die von Immenstaad über die B 31 nach Stetten, von Stetten über die B 33 nach Markdorf und ab der Einmündung der L 205 von Markdorf nach Bermatingen und Salem verläuft. Auf den Verlauf dieser Großraumstrecke hat die OUM keinen Einfluss, da die Trasse der OUM keine Alternative zur bisherigen Streckenführung bietet. Im Übrigen dürfte eine Anpassung der Ausgestaltung des Knotens Haslacher Hof auch bei Führung dieser Großraumstrecke über eine etwaige Ortsumfahrung Bermatingen nicht erforderlich sein; dies kann aber einer abschließenden Prüfung im Verfahren zur Ortsumfahrung Bermatingen überlassen bleiben.

Zum anderen verläuft im Bereich Markdorf die Route 3d der Schwerlaststrecken von Stetten über Markdorf entlang der B 33 bis zur B 30 Ravensburg für Schwertransporte mit einem Gewicht bis 130 t. Da die Brücke Bauwerk BW 1 der B 33 über die OUM am Knoten Haslacher Hof auf eine solche Belastung mit Achslasten von 12 t ausgelegt ist, ergibt sich insoweit kein Konflikt. Einer Führung dieser Schwerlaststrecke über die Trasse der OUM anstelle der bisherigen Führung durch die ODM steht allerdings entgegen, dass zwar die OUM selbst in der Lage ist, diese Schwerlastroute aufzunehmen, jedoch im Abschnitt vom Wagner-Knoten bis zur Einmündung der Gaußstraße in die B 33 am „Aldi-Kreisel“ aufwendige Umbauten erforderlich wären, um einen Schwerlasttransport von der L 207 in die Gaußstraße und umgekehrt führen zu können.

e) Der Vorhabenträger sagt zu, die im Zusammenhang mit der OUM erforderlich werdenden verkehrslenkenden und -beschränkenden Maßnahmen im Zuge der Ausführungsplanung mit den zuständigen Verkehrsbehörden abzustimmen.

f) Da der Bau der OUM weitgehend in Bereichen ohne Verkehr stattfinden wird, reicht es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus, dass der Vorhabenträger hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit zusagt, den Bau der Anschlüsse der OUM an das bestehende Verkehrsnetz vorher mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, der Stadt Markdorf und der Polizeidirektion Friedrichshafen abzustimmen und erforderlichenfalls verkehrsrechtliche Anordnungen einzuholen.

g) Soweit in einer Einwendung gefragt wird, inwieweit der gewählte Straßenquerschnitt RQ 10,5 eine spätere Umwidmung der B 33 auf die OUM zulasse, ist darauf hinzuweisen, dass eine etwaige spätere Umwidmung einer Straße nicht vom gewählten Straßenquerschnitt abhängt.

h) Soweit in einer Einwendung beklagt wird, dass mit der OUM die Verbindung von Markdorf Richtung Süden nach Immenstaad verloren gehe, da diese durch Lärm und Schadstoffe sowie Gefahren für Kinder unattraktiv würde, ist zu entgegnen, dass es mit der Überquerung mit Bauwerk BW 3 im Zuge der Straße zwischen Stüblehof und Bürgberg eine planfreie und damit ungefährliche Möglichkeit zur Querung der OUM gibt. Soweit es im unmittelbaren Querungsbereich zu Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe kommt, die im Übrigen durch die Einschnittslage bzw. die Verwallung der Trasse der OUM deutlich reduziert werden, sind diese Beeinträchtigungen unvermeidbar und angesichts der Länge der Strecke bis nach Immenstaad zumutbar.

8.13 Belange des Bahnverkehrs

1. Soweit von der DB Services Immobilien GmbH für die Deutsche Bahn AG auf Immissionen aus dem Bahnbetrieb (Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und elektromagnetische Felder) im Nahbereich der Bahnanlagen hingewiesen wurde, ist anzumerken, dass im Hinblick auf diese Immissionen bei der OUM keine besonderen Schutzmaßnahmen zu treffen sind.

Auf den Hinweis in der Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH wurden die Bezeichnungen für die im Bereich des Wagner-Knotens geplanten Eisenbahnüberführungen angepasst, und zwar wird Bauwerk BW 8 als Eisenbahnüberführung über die K 7743 neu bzw. als Unterführung der K 7743 neu unter der Bahnlinie bezeichnet und wird Bauwerk BW 9 als Eisenbahnüberführung über den Radweg bzw. als Unterführung Radweg unter der Bahnlinie bezeichnet.

2. Den Anforderungen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes - Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart - wird mit entsprechenden Auflagen genügt.

3. Soweit von Referat 42 des Regierungspräsidiums Tübingen angemerkt wurde, dass bezüglich Bauwerk BW 8 eine Brückenkonstruktion ohne Schotterbett gewählt wurde, was nur mit Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes möglich sei, ist darauf hinzuweisen, dass sowohl das Eisenbahn-Bundesamt als auch die Deutsche Bahn AG gleichfalls beteiligt wurden und beide hiergegen keine Einwendungen oder Bedenken erhoben haben.

4. Von Einwanderseite wurde darauf hingewiesen, dass es Untersuchungen zur Ertüchtigung des Schienenverkehrs auf der Bodenseegürtelbahn gebe und dass der Anschluss der OUM an die L 207 in einem Bereich geplant sein könnte, der mit baulichen Maßnahmen an der Bahnlinie (wie etwa Ausweichstellen) kollidieren könnte. Nach vom Vorhabenträger vorgelegten Ergebnissen einer Studie von sma zu einem erweiterten Zielkonzept mit Verdichtung und Systematisierung des Schienenverkehrs auf der Bodenseegürtelbahn sind neben baulichen Änderungen im unmittelbaren Bahnhofsbereich Markdorf insbesondere keine zweigleisigen Abschnitte dieser Bahnlinie im Bereich der Ortsumfahrungen Markdorf und Kluffern zu erwarten. Demnach steht die geplante OUM einer Ertüchtigung der Bodenseegürtelbahn nicht entgegen.

Soweit von Einwanderseite pauschal verlangt wird, die OUM dürfe nicht parallel zur Ertüchtigung der Bodenseegürtelbahn gebaut werden, ist anzumerken, dass für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich ist, dass eine spätere Ertüchtigung dieser Bahnlinie die Verkehrsverhältnisse in der ODM so erheblich verändern würde, dass auf die OUM verzichtet werden müsste. Insbesondere lässt die Ertüchtigung der Bodenseegürtelbahn keine Entlastungswirkung für die Verkehrsrelation Meersburg - Ravensburg entlang der B 33 erwarten. Darüber hinaus werden nach allgemeiner Erfahrung die Verlagerungseffekte von Straßen- auf Schienenverkehr überschätzt, zumal häufig auch eine Verlagerung von Bus bzw. Radverkehr auf die Schiene erfolgt. Das Beispiel Bodensee-Oberschwaben-Bahn zwischen Friedrichshafen und Ravensburg, wo das Fahrgastaufkommen im Schienenpersonennahverkehr von ca. 1.100 im Jahr 1993 auf ca. 3.600 im Jahr 2004 anstieg, zeigt dies deutlich. Nach Abzug des Schülerverkehrs und des sonstigen von Bus und Radverkehr zur Schiene hin verlagerten Verkehrs war eine Verlagerung von ca. 1.000 bis 1.500 Personenfahrten täglich von der Straße auf die Schiene zu verzeichnen. Bei einem Besetzungsgrad von 1,2 Personen je Pkw bewirkt dies eine Verringerung von etwas mehr als 1.000 Kfz/24h. Selbst bei einer optimistischen Erwartung einer Verdreifachung des SPNV-Aufkommens ist durch eine Ertüchtigung der Bodenseegürtelbahn - entsprechend dem vorgenannten Beispiel - keine mit der Wirkung der OUM in der Größenordnung vergleichbare Entlastungswirkung für die ODM zu erwarten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist vor diesem Hintergrund hinsichtlich der Wechselwirkungen zwischen dem Straßen- und dem Schienenverkehr keine weitere Untersuchung zu den Auswirkungen einer Ertüchtigung der Bodensee-

gürtelbahn veranlasst, da die Größenordnung dieser Wechselwirkungen sich nicht signifikant auf das Straßenverkehrsaufkommen in der ODM auswirkt.

Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass mit dem Neu- und Ausbau von Straßen und der Entlastung von Ortsdurchfahrten sich nicht nur Verringerungen der Reisezeit für den Individualverkehr, sondern entsprechend auch für den ÖPNV ergeben, so dass sich keine einseitige Verbesserung der Konkurrenzsituation zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ergibt. Vielmehr sind Qualitätsverbesserungen im ÖPNV möglich, sei es durch einen bei geringerem Verkehrsaufkommen besseren Verkehrsfluss entlang der ODM mit dadurch verbesserter Fahrplanstabilität, sei es durch eine Nutzung der OUM im überörtlichen Verkehr mit Reisezeitgewinnen.

5. Soweit in einer Einwendung die Modernisierung des Bahnhofs Markdorf oder ein Busbahnhof in Markdorf angesprochen wird, ist anzumerken, dass mit solchen Maßnahmen auch nicht ansatzweise eine Entlastung der ODM wie mit der OUM erreicht werden kann. Im Übrigen stehen die genannten Maßnahmen in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM und sind kein Verfahrensgegenstand.

8.14 Belange der Jagd

Der Badische Jäger Überlingen e.V. hat in seiner auch im Namen des Landesjagdverbands Baden-Württemberg abgegebenen Stellungnahme gefordert, die OUM einschließlich des Knotens Haslacher Hof an der B 33 beidseitig zumindest von diesem Knoten bis zur Überführung mit Bauwerk BW 3 mit einem Wildschutzzaun abzusichern. Nach Angaben des Vereins bzw. des Verbandes gebe es im Bereich der Trasse der OUM einen guten Wildbestand. Ein Wildschutzzaun sei notwendig aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes, zumal die Wälle entlang der Trasse bewirken würden, dass einerseits das Wild nicht rechtzeitig erkannt würde und andererseits das Wild die Straße nicht ohne weiteres als solche wahrnehmen würde. In diesem Zusammenhang wird auch auf eine Wildschutzrichtlinie des Bundes verwiesen. Im Zusammenhang mit dem Antrag auf Errichtung von Wildschutzzäunen an der OUM wird zur Kompensation der Trennwirkung der neuen Trasse eine eigene Grünbrücke für Wildquerungen anstelle der Wirtschaftswegeüberführung mit Bauwerk BW 2, zumindest aber eine Aufweitung von Bauwerk BW 2 gefordert, um eine Grünbrücke zu erreichen. Darüber hinaus wird auch ein Querungsbauwerk für Wildtiere im Bereich der Minkhofer Halde für zumindest wünschenswert gehalten.

Nach den in der Stellungnahme angesprochenen Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (WSchuZR) (Ausgabe Juli 1985, ergänzt mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau ARS Nr. 13/1992) gelten diese Richtlinien nach deren Nr. 1 neben Bundesautobahnen auch für anbaufreie Bundesstraßen u. a. in Sonderfällen mit einer Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen (Gegenverkehrsstraßen), mit planfreien Knoten sowie ohne sonstige Zufahrten. Hier ist anzumerken, dass es sich bei der OUM schon um keine Bundesstraße, sondern um eine Kreisstraße handelt, und zudem zumindest der Wagner-Knoten kein planfreier Knoten ist, so dass schon deshalb eine Anwendung der Wildschutzzaun-Richtlinien

hier ausscheidet. Darüber hinaus kommen nach Nr. 2.4 WSchuZR 1985 Schutzzäune an Bundesstraßen mit einer Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen und mit planfreien Knoten sowie ohne sonstige Zufahrten, die in der Regel starken und schnellen Verkehr tragen und bei denen im Vergleich zu vierstreifigen Straßen die Überquerungszeit für das Wild geringer ist, nur in Sonderfällen (bei besonderer Gefährdung und bei Unfallhäufungen) in Betracht. In ARS Nr. 13/1992 heißt es bestätigend, dass die Errichtung von Wildschutzzäunen an anbaufreien Bundesstraßen mit planfreien Knoten und ohne sonstige Zufahrten unter Anlegung eines strengen Maßstabs auf Streckenabschnitte mit erheblichen Gefahren durch Unfälle mit Wild beschränkt bleiben soll. Mithin käme selbst bei Anwendbarkeit der genannten Richtlinien ein Wildschutzzaun nur unter besonderen Bedingungen in Betracht. Diese liegen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für die OUM jedoch nach den plausiblen Darlegungen des Gutachters für die Landschaftspflegerische Begleitplanung nicht vor. Zunächst spricht die intensive landwirtschaftliche Nutzung der Umgebung der OUM gegen einen dortigen intensiven oder überregionalen Wildwechsel, der eine Querungshilfe oder Wildschutzzäune begründen könnte. Eine großräumige Vernetzung gibt es danach nicht. Auch der Generalwildwegeplan weist im Bereich der OUM keine relevanten Wildbewegungen auf; auch durchschneidet die OUM keinen Wildwechsel, der für weiträumige Wanderungen und Austauschbeziehungen von Wildtieren (Fernwechsel) bedeutsam ist. Auch gibt es nach Darlegung des Gutachters keine Indizien für örtliche Wegebeziehungen des Wildes im Bereich der OUM in erheblichem Umfang. Gegen Wildwechselbeziehungen, die über die OUM in Nord-Süd-Richtung verlaufen, spricht auch die im Norden und Osten als Begrenzung wirkende Bebauung von Markdorf. Eher sind demnach Beziehungen des Wildes in Ost-West-Richtung über die bestehende B 33 gegeben, was auch die in der Stellungnahme des Landesjagdverbandes angesprochenen Wildunfälle an der B 33 nahelegen. Nach allem ist davon auszugehen, dass im Bereich der OUM auf Grund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung, der Begrenzung in Richtung Norden durch die Bebauung von Markdorf und der allenfalls begrenzt vorhandenen örtlichen Wegebeziehungen des Wildes nicht mit einer so erheblich verstärkten Gefährdung des Verkehrs auf der OUM durch Wild zu rechnen ist, dass die Anordnung von Wildschutzzäunen entlang der Trasse der OUM oder von Teilbereichen erforderlich ist. Daher wird der Antrag auf Errichtung von Wildschutzzäunen entlang der Trasse der OUM zurückgewiesen.

Aus denselben Erwägungen, die zur Ablehnung von Wildschutzzäunen führen, scheidet auch Grünbrücken anstelle von Bauwerk BW 2 bzw. im Zuge einer Aufweitung von Bauwerk BW 2 ebenso aus wie ein Querungsbauwerk für Wildtiere im Bereich der Minkhofer Halde. Die OUM wird keine großräumigen Vernetzungsbeziehungen oder einen bedeutsamen Vernetzungskorridor beeinträchtigen. Ebenso wird kein Wildwechsel mit zumindest regionaler Bedeutung unterbrochen. Zudem sind keine erheblichen Zerschneidungseffekte für die Lebensräume von gefährdeten oder besonders geschützten Tieren zu erwarten. Dann aber wäre die Anordnung von Grünbrücken hier unverhältnismäßig. Entsprechendes gilt auch für die vom Vereinsvertreter angesprochene Möglichkeit, Wirtschaftswegebrücken mit Grünstreifen zu verbreitern. Wenn es fachlich nicht erforderlich ist, separate Grünbrücken vorzu-

sehen, ist es fachlich auch nicht erforderlich, Wirtschaftswegebrücken mit Grünstreifen zu verbreitern, zumal es fachlich nicht mehr Standard ist, stärker frequentierte Wirtschaftswege und Grünbrücken zu kombinieren.

Soweit im Bereich der Minkhofer Halde anstelle einer Grünbrücke ein Wilddurchlass unter der OUM bei Bau-km 6+680 mit einer lichten Höhe von 2,4 m angesprochen wird, sind die Ausführungen des Vorhabenträgers nachvollziehbar, nach denen - jenseits der nicht gegebenen Notwendigkeit einer solchen Querungshilfe - die Planung eines Wilddurchlasses hier wegen der Gradientenlage der OUM auch nicht vertretbar ist. Bei einer Anhebung der Gradienten um mindestens 1,5 m käme es zu zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen durch den dann breiteren Straßendamm und zu einer Verschlechterung der kleinklimatischen Verhältnisse; insbesondere aber wären damit erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild mit zusätzlichen visuellen Zerschneidungseffekten in einem offenen, gut einsehbaren Landschaftsbereich zu erwarten, die dem Bemühen um eine möglichst gute Einbindung der OUM in die Landschaft zuwiderlaufen würden. Eine Absenkung der Gradienten des Wilddurchlasses würde in die dort hoch empfindliche hydrogeologische Situation eingreifen und vor allem den Grundwasserzufluss von Süden her zur Minkhofer Halde gefährden, obwohl die dauerhaft gesicherte Wasserzufuhr maßgeblich ist für den Erhalt des dortigen Feuchtgebietkomplexes und den Erfolg der im Zusammenhang mit der Minkhofer Halde vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen.

Die Anbringung von Wildwarnreflektoren entlang der OUM erfolgt nach einer Planergänzung durch den Vorhabenträger nach LBP-Maßnahme Nr. 15. Auch wenn der Badische Jäger Überlingen e. V. in Vertretung des Landesjagdverbandes unter Verweis auf einen Bericht des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 29.10.2010 betreffend die Zulassung von blauen Wildwarnreflektoren die Ansicht vertritt, wonach Wildwarnreflektoren keine sichere Wirkung und dies allenfalls bei Dunkelheit hätten, ist festzuhalten, dass der genannte Bericht nur zu dem Ergebnis kommt, dass der in Bayern durchgeführte Versuch keinen eindeutigen Nachweis der Wirksamkeit von Wildwarnreflektoren für die Bekämpfung von Wildunfällen erbracht hat. Damit steht jedoch nicht fest, dass solche Reflektoren gänzlich wirkungslos sind. Vor diesem Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde es für sachgerecht, solche Wildwarnreflektoren entsprechend der LBP-Maßnahme Nr. 15 unterstützend zur Vermeidung von Wildunfällen vorzusehen.

Im Hinblick auf die obigen Ausführungen zum Wildaufkommen und zur Situation von Wildwechseln im näheren Umfeld der Trasse der OUM und der daraus resultierenden geringeren Gefährdung des Verkehrs auf der OUM durch Wild hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich, das vom Verband geforderte Monitoring zum Wildunfallgeschehen nach Inbetriebnahme der OUM vorzusehen. Ein solches Monitoring stellt sich vor dem Hintergrund, dass es dergleichen im vorhandenen Bestand an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen üblicherweise nicht, auch nicht bei Straßen mit häufigeren Wildwechseln, gibt, als unangemessen dar.

8.15 Sonstige öffentliche Belange

1. Aus Sicht der **IHK Bodensee-Oberschwaben** bestehen keine Einwendungen gegen das Vorhaben.

2. Laut Stellungnahme der **Wehrbereichsverwaltung Süd** werden durch das Vorhaben Interessen der militärischen Landesverteidigung nicht berührt.

3. Laut Stellungnahme der **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben** werden deren Interessen und Interessen der ausländischen Streitkräfte durch das Vorhaben nicht berührt.

4. Die **Messe Friedrichshafen GmbH** ist an der OUM als einer der Maßnahmen sehr interessiert, die zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses in der gesamten Region führen. Soweit in deren Stellungnahme dringend die baldige Realisierung der B 31 BA II B und die Einbeziehung einer Ortsumgehung Kluffern in die OUM gewünscht wird, ist darauf hinzuweisen, dass diese beiden genannten Vorhaben nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

5. Nach der Stellungnahme des **Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau** bestehen aus Sicht der von diesem zu vertretenden Belange gegen das Vorhaben keine Bedenken.

6. Von dem für das **Fischereiwesen zuständigen Referat 33 des Regierungspräsidiums Tübingen** werden verschiedene Aspekte vorgetragen, denen teilweise mit Zusagen des Vorhabenträgers bzw. mit Nebenbestimmungen entsprochen wird. Danach werden insbesondere die Einzelheiten zur Gewässergestaltung, die erforderlich sind, um in dem verlegten Lipbachabschnitt eine vielgestaltige und naturnahe Struktur zu erhalten, die die Entwicklung und dauerhafte Erhaltung einer vielfältigen Lebensgemeinschaft mit Fischen, Fischnährtieren und übrigen Organismen mit ihrem biologischen Gleichgewicht gewährleisten, im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und es wird sichergestellt, dass ein gleichmäßiger Abfluss der ankommenden Wassermengen beim Lipbach während der Bauzeit gewährleistet wird.

Mit einer Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass die Bauarbeiten entsprechend einer Forderung von Referat 33 am Lipbach im Zusammenhang mit der Verlegung eines Abschnitts des Lipbachs nicht in der Laichzeit und in der Zeit des Brutaufkommens der vorhandenen Fischfauna (Oktober bis April) durchgeführt werden dürfen. Dies gilt nicht für Bauarbeiten zur Herstellung des neuen Gewässerabschnitts, die ohne Verbindung zum bisherigen Verlauf des Lipbachs „trocken“ durchgeführt werden. Die Zielsetzung dieser Nebenbestimmung ist der Schutz der Laichzeit und des Brutaufkommens der Fischfauna im Lipbach. Diese Zielsetzung kann vor allem deswegen erreicht werden, weil die Bauarbeiten

zur Herstellung des neuen Gewässerabschnitts ohne Verbindung zum bisherigen Verlauf des Lipbachs „trocken“ durchgeführt werden können. Insbesondere wird der bisherige, zu verlegende Gewässerabschnitt in der Zeitspanne von Juli bis September abgekoppelt, da dies außerhalb der Fortpflanzungs-/Reproduktionszeit der Bachmuschel (vor allem April bis Juli) liegt und die Umsiedlung der Bachmuscheln sehr zeitnah zur Abkopplung stattfinden muss. Damit wird zugleich die Schonung der Laichphase und der Zeit des Brutaufkommens der Fischfauna im Zeitraum Oktober bis April gewährleistet.

7. Vom **Amt Ravensburg von Vermögen und Bau Baden-Württemberg** wurde auf die vorhabenbedingte Betroffenheit mehrerer landwirtschaftlich genutzter, an Dritte auf unbestimmte Zeit verpachteter Flurstücke des Landes Baden-Württemberg hingewiesen. Der Hinweis, dass wegen eines besonders geschützten Biotops auf einem der Flurstücke die Naturschutzverwaltung zu beteiligen ist, wurde beachtet, die Naturschutzverwaltung erhielt ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme zum Vorhaben. Der Hinweis, dass die Pachtverhältnisse bei diesen Flurstücken nur mit Zustimmung des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg gekündigt werden können, berührt die hier im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses allein zu entscheidende Frage der Zulässigkeit der Inanspruchnahme bestimmter Flächen durch das Vorhaben, also das Ob der Inanspruchnahme von Grundeigentum, nicht.

9. Private Belange

Im Folgenden wird zunächst auf allgemeine Fragestellungen und anschließend auf die jeweiligen einzelnen Einwendungen einschließlich der Einwendungen zu den Planänderungen eingegangen, soweit hierfür unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen in den obigen Abschnitten zu den jeweiligen Sachthemen noch ein Bedarf besteht, soweit also diese Einwendungen nicht inhaltlich bereits in den obigen Abschnitten zu den jeweiligen Sachthemen behandelt worden sind. Im unten folgenden Abschnitt 9.4 folgen mithin zu einzelnen Einwendungen im Wesentlichen nur noch insoweit Ausführungen, als diese inhaltlich nicht an anderer Stelle in diesem Beschluss behandelt werden. Dies bedeutet auch, dass zu den meisten erhobenen Einwendungen in Abschnitt 9.4 keine weiteren Ausführungen mehr erforderlich sind.

Vorab ist festzuhalten, dass sich die allgemeinen Maßgaben im Grundgesetz zur zulässigen Verschuldung öffentlicher Haushalte nicht auf die Finanzierung einzelner konkreter Projekte beziehen und daher auch nicht speziell diesem Vorhaben entgegenstehen. Im Übrigen obliegt die Entscheidung über die Verwendung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel den jeweiligen zur Beschlussfassung und über die öffentlichen Haushalte berufenen Stellen; dies ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

9.1. Eigentum und Pacht

9.1.1 Allgemeines

Für das Vorhaben wird neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch in geringerem Maße für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan benötigt.

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

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben gewichtige öffentliche Interessen - insbesondere die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt der B 33 in Markdorf einschließlich der Reduzierung der dortigen Belastung mit Lärm und Schadstoffen - sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Diese öffentlichen Interessen überwiegen vorliegend die Interessen der vom Vorhaben betroffenen privaten Grundstückseigentümer an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Wie oben dargestellt, beinhaltet die gewählte Trassenführung einerseits eine Optimierung gerade auch hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft, indem die Trassenführung die empfindlicheren Bereiche der Lipbach-Senke unberührt lässt; andererseits dient die Flächen beanspruchende Verwallung der Trasse insbesondere dazu, die Belastung auch des freien Raums mit Lärm und Schadstoffen zu minimieren und die Trasse besser in die Landschaft einzufügen. Darüber hinaus werden durch das Vorhaben vielfach Flächen beansprucht, die sich in öffentlichem Eigentum befinden. Vor diesem Hintergrund kann eine Änderung der Trassenführung oder eine Änderung der Ausgestaltung der Trasse einschließlich deren Verwallung zugunsten einzelner Betroffener nicht in Betracht kommen. Abgesehen davon würden kleinräumige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und dabei in Rechte anderer Privateigentümer eingegriffen würde.

Auch bei den hier planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die naturschutzrechtlich zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich sind, sowie bei den artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen gilt, dass die privaten Eigentumsbelange im planfestgestellten Umfang zurückgestellt werden müssen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Teil dieser Maßnah-

men auf Flächen in öffentlichem Eigentum geplant ist und auf diese Weise im größtmöglichen Maß auf private Eigentumsbelange Rücksicht genommen wird. Nur mit den hier planfestgestellten Maßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan ist das planerische Ziel zu erreichen. Alle geplanten Maßnahmen sind naturschutzfachlich sinnvoll.

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

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist anzumerken, dass zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfalte dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkungen. Dieser Beschluss eröffnet dem Vorhabenträger den Zugriff auf privates Grundeigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch eventuelle Grunddienstbarkeiten sind durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich zwischen dem jeweiligen Betroffenen und dem Vorhabenträger frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist in einem eigenständigen Enteignungsverfahren - und nicht schon im Planfeststellungsverfahren - sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Über alle Vermögenseinbußen bis hin zu einem etwaigen Existenzverlust als Folge des Eigentumsentzugs ist - falls keine Vereinbarung zustande kommt - im Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabenträger eine Entschädigung geleistet, die insbesondere die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den jeweiligen Eigentümer verfügbar sein. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme wirkt sich bei diesem Vorhaben nicht so gravierend aus, dass dies zu einem anderen Ergebnis der Abwägung führt.

Soweit keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundeigentum durch das Vorhaben erhoben wurden, lässt dies im Übrigen auf ein eher geringeres Interesse der Betroffenen am Erhalt ihres Eigentums in unveränderter Form schließen.

Auch Pächter landwirtschaftlich genutzter Flächen sind von dem Vorhaben betroffen. Auch diesen Pächtern steht grundsätzlich ein Einwendungsrecht zu und deren Belange sind

ebenfalls in der Abwägung als privater Belang zu berücksichtigen. Bei den betroffenen Pachtflächen gilt allerdings das oben zum Grundeigentum Ausgeführte entsprechend; auch hier ist die Inanspruchnahme der Flächen wie beim Grundeigentum so gering wie möglich gehalten worden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass in erheblichem Umfang Flächen vom Vorhaben betroffen sind, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden und bei denen in den Pachtverträgen jeweils eine kurzfristige Kündigungsmöglichkeit im Falle eines Bedarfs an dem jeweiligen Grundstück für ein Infrastrukturvorhaben der öffentlichen Hand vorgesehen ist; vor diesem Hintergrund ist die Rechtsstellung von Pächtern von Grundstücken, die der öffentlichen Hand gehören, insoweit sowieso vergleichsweise schwächer und daher mit einem geringeren Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen. Insgesamt folgt aus der Abwägung der Interessen der vom Vorhaben betroffenen Pächter von Grundstücken an einem vollständigen Erhalt ihres Pachtrechts mit den oben genannten öffentlichen Interessen und den dabei zu berücksichtigenden Aspekten, die ebenfalls oben angeführt werden, dass die öffentlichen Belange auch unter zusätzlicher Berücksichtigung der Interessen der Pächter neben den Interessen der Grundeigentümer vorliegend überwiegen.

Anzumerken ist, dass auch Pächter unter Zugrundelegung der jeweils bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Eingriff in ihr Pachtrecht zu entschädigen sind. Kann hierüber keine Einigung zwischen Pächter und Vorhabenträger erzielt werden, wird auch diese Entschädigung in einem gesonderten Enteignungsverfahren festgesetzt.

9.1.2 Wertminderung von Grundstücken

Soweit bei näher an der Trasse der OUM gelegenen Grundstücken durch diese eine Wertminderung eintreten könnte, ist festzuhalten, dass Eigentümer von Grundstücken immer damit rechnen müssen, dass in der Nähe ihrer Grundstücke öffentliche Verkehrswege geplant und realisiert werden. Insoweit wird ihnen rechtlich kein Vertrauensschutz eingeräumt. Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestgestellten Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Vorliegend werden jedoch die maßgeblichen Schwellenwerte hinsichtlich § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG beim Lärm weitgehend eingehalten und bei den Schadstoffen nicht überschritten. Hinsichtlich Lärm sind keine Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes erforderlich; hinsichtlich des Schutzes vor mittelbaren Fernwirkungen der OUM ist - soweit erforderlich - für etliche Gebäude insbesondere in Stetten und Ittendorf ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet worden (Einzelheiten zum mittelbaren Lärm s. o. in Abschnitt 7.1.4).

Halten sich die tatsächlichen Beeinträchtigungen im jeweils rechtlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen insoweit Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Vielmehr sind die verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf den Bau und die Realisierung des Vorhabens wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass ein Eigentümer gerade bei im Außenbereich gelegenen Grundstücken, um die es vorliegend vielfach geht, damit rechnen muss, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert und realisiert werden (zum Vorstehenden s. BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 - 4 A 39/95 -, NJW 1997, 142ff.). Im Übrigen wird der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine etwaige Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Bau einer Straße bedingt sein muss. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die Entlastung anderer bisher belasteter Bereiche wie entlang der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 33 in Markdorf dort wertsteigernd auswirken kann.

9.2 Umwege

Durch das Vorhaben der OUM werden die im Bereich südlich von Markdorf vorhandenen Wirtschaftswege teilweise unterbrochen. Von Einwendern, die landwirtschaftliche Betriebe bewirtschaften, wird allgemein vorgebracht, dass durch die Trasse der OUM 11 Verbindungen unterbrochen würden, hingegen nach der Planung nur noch 3 Möglichkeiten zur Querung der OUM verblieben. Dies sei zu wenig, zumal 2 der 3 Möglichkeiten an den beiden Anfangspunkten der OUM bei der B 33 bzw. der L 207 liegen würden; nur die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Stüblehof-Bürgberg quere die OUM entlang der Trasse. Die entstehenden Umwege von bis zu 2,5 km einfache Strecke seien erheblich und unzumutbar. Daher werden weitere Quermöglichkeiten, insbesondere beim Totenweg bei Bau-km 6+560 gefordert.

1. Vorab ist auf Folgendes hinzuweisen:

- a) Nach der vorliegenden Planung verlaufen die als Ersatz für die durch die OUM unterbrochenen Wirtschaftswege dienenden Strecken für die Querung der OUM zum einen über die L 207 und das Bauwerk BW 7 sowie über den neuen Wirtschaftsweg am Segelfluggelände und zum anderen über das Bauwerk BW 3 (Gemeindeverbindungsstraße Stüblehof-Bürgberg). Zudem kann die Trasse der OUM im Westen über das Bauwerk BW 2 am Knoten Haslacher Hof gequert werden. Im Einzelnen kann der Verlauf der Ersatzstrecken dem Plan von Anlage 27A entnommen werden, worauf Bezug genommen wird.
- b) Hinsichtlich der Aufstellung zu Mehrwegen und Mehrzeitaufwand in Anlage 27A ist anzumerken, dass sich durch die Planänderung bei den Anschlüssen von Bauwerk BW 3 an die Gemeindeverbindungsstraße eine Wegverkürzung von ca. 120 m ergibt, die in dieser Aufstellung, die von den Planunterlagen Stand 2009 ausgeht, noch nicht berücksichtigt ist, so dass bei den Angaben zum Mehrweg in den Fällen M1, M2, A3, A4, S3, B2 und N2

ca. 120 m abzuziehen sind. Bei den Angaben zur Mehrzeit sind bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h bei diesen Fällen jeweils 0,48 Minuten abzuziehen.

c) Da nach der Planung zur OUM Zufahrten oder Zugänge zu den einzelnen Flurstücken in zumindest zumutbarer Art und Weise bestehen bleiben oder geschaffen werden, sind alle Flurstücke weiterhin von öffentlichen Straßen oder Wegen aus erreichbar und damit hinreichend erschlossen. Insoweit besteht für den Vorhabenträger auch keine Pflicht zur Entschädigung nach § 15 Abs. 1 StrG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG.

2. Einzelne Einwendungen

Von mehreren Einwendern, die landwirtschaftliche Betriebe bewirtschaften, wird zudem Folgendes geltend gemacht:

Von Betrieb Nr. 1 wird ergänzend vorgetragen, dass durch die Unterbrechung des Totenwegs ein Umweg von ca. 3,5 km über die L 207 und die neuen Wirtschaftswege einschließlich Linkseinbiegen in die L 207 und Linksabbiegen von der L 207 entstehe, was unzumutbar sei. Durch die Unterbrechung des Totenwegs werde auch die kürzeste und wirtschaftlichste Verbindung zwischen den Betrieben Nr. 1 und Nr. 3 unterbrochen, wodurch die zwischen beiden Betrieben bestehende intensive überbetriebliche Zusammenarbeit erheblich beeinträchtigt, erschwert und verteuert werde. Zudem werde dadurch der Anfahrtsweg zu den von Betrieb Nr. 1 gepachteten, insgesamt 10 ha großen Grundstücken auf Gemarkung Bermatingen in den Gewannen Autenhalde, Obere Brunach, Ried und Riedern entsprechend erschwert und verteuert.

Von Betrieb Nr. 2 wird auf den vorhabenbedingt entstehenden erheblichen Umweg zu den Flst. Nr. 886, 887, 892 der Gemarkung Kluffern und Flst. Nr. 2839 der Gemarkung Markdorf hingewiesen.

Vom nördlich der Trasse der OUM gelegenen Betrieb Nr. 3 wird geltend gemacht, dass das neue Wegenetz zu ganz erheblichen Umwegen führen werde, da nach Realisierung der OUM etliche von Betrieb Nr. 3 bewirtschaftete Flächen südlich der Trasse der OUM liegen würden.

Von Betrieb Nr. 6 wird allgemein auf vorhabenbedingt entstehende zusätzliche Umwege hingewiesen und vorgetragen, dass durch die höhere Verkehrsbelastung auf der L 207 in der Ortsdurchfahrt Lipbach die Ausfahrt aus dem Hof erheblich erschwert werde.

Von Betrieb Nr. 8 wird allgemein auf vorhabenbedingt entstehende zusätzliche Umwege hingewiesen.

Von den Betrieben Nr. 4 und 7 werden vorhabenbedingt entstehende zusätzliche Umwege nicht angesprochen.

Betrieb Nr. 5 wird unten in Abschnitt 9.4.5 angesprochen.

3. Weitere Aspekte

Vorab wird auf folgende weitere für die Betriebe Nr. 1, 2, 3 und 6 zum Thema vorhabenbedingte Umwege ebenfalls geltend gemachte Aspekte eingegangen:

a) Zur Ermittlung des mit den Umwegen verbundenen **zeitlichen Mehraufwands** bei den einzelnen Betrieben wurde in Anlage 27 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h zugrunde gelegt. Dies sei aus Sicht der Einwender vollkommen unrealistisch, da die am meisten verbreiteten zulassungsfreien Anhänger eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h hätten. Aus Sicht dieser Einwender wäre eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 bis maximal 15 km/h zutreffend. Dies wird auch mit verschiedenen Hindernissen begründet, die außer Betracht geblieben seien, nämlich Zeitverluste bei der Fahrt über die L 207 beim Einfädeln in den Verkehr und bei Linksabbiegemanövern, reduzierte Geschwindigkeiten wegen enger Kurven bei der vorgesehenen Wegführung insbesondere nördlich der Trasse der OUM, aber auch am Bauwerk BW 3, sowie wegen stark ansteigender bzw. abfallender Abschnitte und wegen des Begegnungsverkehrs mit anderen landwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie mit Fußgängern und Radfahrern.

Die Planfeststellungsbehörde hält den Einwand für nachvollziehbar, dass hier nicht 25 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit zugrunde gelegt werden kann. Zum einen kann bauartbedingt keine solche Durchschnittsgeschwindigkeit mit allen landwirtschaftlichen Fahrzeugen erreicht werden; zum anderen ist zu berücksichtigen, dass dies erst recht für mit Erzeugnissen beladene Fahrzeuge gilt. Zudem ist hier mit zu berücksichtigen, dass bei Fahrten über die L 207 in der Tat Zeitverzögerungen durch Ein- und Abbiegevorgänge auftreten können; insoweit wird dieser Einwand hier über die zugrunde zu legende Durchschnittsgeschwindigkeit mit berücksichtigt. Darüber hinaus treten in der Tat an Einmündungen oder an Kurven und Steigungen oder Gefällstrecken geringere Geschwindigkeiten auf, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als Durchschnittsgeschwindigkeit 15 km/h als angemessen betrachtet werden kann. Da diese Hindernisse einschließlich Begegnungsverkehr weitgehend auch auf den bisherigen bestehenden Strecken auftreten, können diese Hindernisse nicht zusätzlich als die Durchschnittsgeschwindigkeit reduzierend berücksichtigt werden; zudem wird sich die Zahl der Begegnungsfälle eher reduzieren, da der Verkehr im östlichen Bereich der OUM nicht mehr überwiegend über den Totenweg erfolgen wird, sondern sich auf die Strecke über Bauwerk BW 7 und die Strecke über Bauwerk BW 3 aufteilen wird. Durch die Planänderung des Anschlusses bei Bauwerk BW 3 fallen die damit verbundenen Erschwernisse und Zeitverluste weg (s. o. Nummer 1 Buchst. b). Da die neuen Wirtschaftswege baulich qualitativ eher besser sind als die bestehenden, kommt die Zugrundelegung derselben Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h für die bisherige Strecke wie für die neue Ersatzstrecke den Belangen der Einwender als für sie günstigere Betrachtungsweise entgegen.

b) Seitens der Einwender wird darauf hingewiesen, dass in der Betrachtung in Anlage 27 nicht berücksichtigt sei, dass die Zeiten einer möglichen **Sperrung des Wegs über das**

Segelfluggelände im Bereich von Bauwerk BW 4 für die Landwirte aus Lipbach nicht absehbar seien, was im Falle einer Sperrung zur Umkehr und zur Fahrt über das Bauwerk BW 3 zwingt mit einem Zeitaufwand von mindestens 15 Minuten.

Dem ist zu entgegnen, dass sich der Segelflugbetrieb, infolge dessen der Weg am Segelfluggelände gesperrt wird, auf wenige Tage im Jahr (in der Regel am Wochenende) in der wachstumsfreien Zeit mit für Segelflug geeigneten Wetterverhältnissen beschränkt. Es handelt sich dabei um wenige Tage im Frühjahr bis Ende April und im Spätsommer ab September. Zudem ist schon heute bei Segelflugbetrieb der Wirtschaftsweg im Bereich von Bauwerk BW 4 nur eingeschränkt passierbar, so dass schon heute u. U. eine Umkehr erforderlich wird. Insoweit ändert sich durch die OUM nichts. Im Übrigen kommt es zwar nach der Aufstellung in Anlage 27A bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h in den Fällen, in denen an wenigen Tagen in der wachstumsfreien Zeit nicht über das Segelfluggelände gefahren werden kann, bei statt dessen notwendigen Fahrten über das Bauwerk BW 3 zu einem zusätzlichen Zeitaufwand von ca. 1,5 Minuten bis zu ca. 7 Minuten bzw. zu einem Mehrweg von ca. 500 m bis ca. 1,9 km, was jedoch wegen des Ausnahmecharakters dieser an nur wenigen Tagen im Jahr auftretenden Situation nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die betroffenen Landwirte zumutbar ist.

c) Ferner wird von diesen Einwendern angeführt, dass in Anlage 27 nicht berücksichtigt sei, dass die **Fahrwege der Landwirte** in der Regel nicht nur zwischen der Hofstelle einerseits und einem bestimmten Flurstück andererseits erfolgen würden. Vielmehr würden regelmäßig Arbeitsvorgänge auf mehreren Flurstücken mit direktem Wechsel von einem zum anderen Flurstück vorgenommen. Mit der OUM seien in vielen Fällen erhebliche Umwege über die L 207 oder über das Bauwerk BW 3 erforderlich, was mit drei seitens der Einwender angeführten Beispielen verdeutlicht werden soll. Weitere Fallkonstellationen wurden von Einwenderseite insoweit trotz Aufforderung nicht vorgetragen.

Das angeführte Beispiel zu Betrieb Nr. 6 mit den Flst. Nr. 826, 884 und 896 einerseits und 915 (alle Gemarkung Kluffern) andererseits zeigt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde exemplarisch, dass man nicht einfach unterstellen kann, dass ein Landwirt regelmäßig stets ohne weiteres direkt von einem Flurstück zum anderen weiterfährt. Bei den erstgenannten drei Flurstücken handelt es sich primär um obstbaulich bzw. als Grünland genutzte Flächen, wohingegen das Flst. Nr. 915 ackerbaulich genutzt wird. Schon diese völlig unterschiedliche Nutzung lässt es als unwahrscheinlich erscheinen, dass regelmäßig von den erstgenannten Flurstücken zum Flst. Nr. 915 direkt weitergefahren wird.

Was das Beispiel zu Betrieb Nr. 2 angeht, ist anzuführen, dass die in der Einwendung genannten Grundstücke Flst. Nr. 893, 894, 895, 903, 905 und 911/1 einerseits und Flst. Nr. 886, 887 und 892 (alle Gemarkung Kluffern) sowie 2839 (Gemarkung Markdorf) andererseits ohne weiteres eine Bewirtschaftung ohne zusätzliche Umwege ermöglichen, da die nördlich der Trasse der OUM gelegenen Flurstücke Nr. 886, 887, 892 und 2839 als Grünland einheitlich bewirtschaftet und jeweils direkt ohne Querung der OUM angefahren werden können. An diesem Beispiel wird deutlich, dass die Betriebe durch Anpassungen in den

jeweiligen Bewirtschaftungsabläufen auch Umwege in erheblichem Maße vermeiden bzw. auf ein zumutbares Maß reduzieren können.

Was das Beispiel zu Betrieb Nr. 3 angeht, ist anzuführen, dass nach Anlage 27A bei diesem Betrieb sowieso nur in geringem Maße Mehrwege und Mehrzeitaufwand anfallen, was ohnehin im zumutbaren Bereich bleibt. Da zudem die südlich der Trasse der OUM gelegenen Flurstücke, die von diesem Betrieb bewirtschaftet werden, ganz überwiegend als Grünland genutzt werden, ist insoweit eine einheitliche Bewirtschaftung mit direktem Anfahren von Flurstück zu Flurstück möglich, ohne dass zusätzliche Umwege entstehen.

Wie sich schon an diesen Beispielen zeigt, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Regelfall davon ausgegangen werden, dass entweder wegen unterschiedlicher Nutzungsarten sowieso keine unmittelbaren Fahrbeziehungen von Flurstück zu Flurstück gegeben sind oder aber wegen einheitlicher Nutzungen auch mehrere Flurstücke nördlich oder südlich der Trasse der OUM einheitlich nacheinander bewirtschaftet werden können, so dass bei entsprechender Anpassung der innerbetrieblichen Bewirtschaftungsabläufe Umwege weitgehend vermieden oder aber auf ein zumutbares Maß reduziert werden können. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde auch nicht veranlasst, weitergehende Prüfungen zu einzelnen regelmäßigen Fahrbeziehungen zwischen den von den einzelnen Landwirten bewirtschafteten Flächen anzustellen, zumal die von einem bestimmten Betrieb bewirtschafteten Flächen im Laufe der Zeit Veränderungen durch spätere Kauf- oder Pachtverträge unterliegen.

d) Weiter wird in Bezug auf die Betriebe Nr. 1 und 3 in den Einwendungen darauf hingewiesen, dass diese beiden Betriebe **intensiv zusammenarbeiten**, insbesondere landwirtschaftliche Maschinen gemeinsam nutzen und sich gegenseitig ausleihen würden. Diese Zusammenarbeit würde durch die vorhabenbedingte Unterbrechung des Totenwegs erheblich erschwert, was zu deutlichen Mehrkosten führen würde.

Hierzu ist festzuhalten, dass die einfache Entfernung zwischen den beiden Betrieben über den Totenweg bisher ca. 1.600 m beträgt. Bei einer Fahrt über das Bauwerk BW 3 beträgt die einfache Wegstrecke ca. 1.800 m. Diesen Mehrweg von ca. 200 m mit einem Mehrzeitaufwand bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h von ca. 0,8 Minuten je einfacher Wegstrecke hält die Planfeststellungsbehörde für zumutbar, wobei zu berücksichtigen ist, dass die neue Wegstrecke deutlich weniger kurvig verläuft und zudem der bisherige Totenweg abschnittsweise einen schlechten baulichen Zustand aufweist, wohingegen die neuen Wirtschaftswege in einem besseren baulichen Zustand sein werden. Dann aber kann der Ersatzweg aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insgesamt zumindest als gleichwertig eingestuft werden. Vor diesem Hintergrund wird auch der Hilfsantrag, der hinsichtlich der beiden Betriebe Nr. 1 und 3 auf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung der betrieblichen Zusammenarbeit beider Betriebe gerichtet ist, zurückgewiesen.

4. Umwege aufgrund Durchschneidung

Bei der weiteren Prüfung zum Aspekt der durch das Vorhaben der OUM verursachten Umwege ist zu unterscheiden zwischen Umwegen als Folge der Durchschneidung eines Grundstücks eines Eigentümers durch die Trasse der OUM einerseits und den Umwegen andererseits, die entstehen, wenn eine bislang durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Wegeverbindung zwischen zwei demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücken durch eine neue Straße zerschnitten wird.

Im Folgenden wird zunächst auf Umwege infolge der Durchschneidung von Grundstücken von Eigentümern durch die Trasse der OUM eingegangen.

Grundsätzlich ist im Falle einer vorhabenbedingten Durchschneidung eines Grundstücks die vorhabenbedingte Landinanspruchnahme ursächlich für den Umweg und kommt es zur Beeinträchtigung einer eigentumsrechtlich nach Artikel 14 GG geschützten Rechtsposition. In diesen Fällen kommt es zu nachteiligen Wirkungen auf Rechte anderer im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG. Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, sofern solche Vorkehrungen oder Anlagen nicht untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, wobei dann der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat. Nach Nummer 3.3 der Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 78) kommt eine Umwegeentschädigung in Betracht, wenn Umwege erforderlich werden als Folge der Durchschneidung einer bislang räumlich zusammenhängenden Fläche eines Eigentümers, um die jenseits gelegenen Flächen nutzen zu können.

Im Falle der OUM kommt es bei folgenden Flurstücken zu einer vorhabenbedingten Durchschneidung: auf Gemarkung Markdorf bei den Flst. Nr. 2659, 2750, 2756, 2772, 2773, 2775, 2776, 2802, 2804, 2816, 2830 und 2831 sowie auf Gemarkung Kluftern bei den Flst. Nr. 878, 913, 914 und 916. Bei weiteren Flurstücken, die ebenfalls von der Trasse der OUM durchschnitten werden, sieht schon die Planung des Vorhabenträgers den Erwerb der verbleibenden, nicht sinnvoll bewirtschaftbaren Restflächen vor, so dass es insoweit zu keiner vorhabenbedingten Durchschneidungssituation kommt.

Hinsichtlich der Flst. Nr. 2659 und 2802 der Gemarkung Markdorf sagt der Vorhabenträger zu, jeweils die südlich der Trasse der OUM verbleibende Restfläche zu erwerben. Damit entfällt auch insoweit die Belastung des Grundstückseigentümers mit einer Durchschneidung oder mit dadurch entstehenden Umwegen.

Hinsichtlich des Flst. Nr. 2750 der Gemarkung Markdorf kommt es zwar zu Durchschneidungen, jedoch liegt mit dem Bauwerk BW 2 unmittelbar bei diesem Flurstück eine Anlage im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG vor, die geeignet ist, die nachteiligen Wirkungen infolge der vorhabenbedingten Durchschneidungen bis auf ein zumutbares Maß zu reduzieren, so dass hier keine Entschädigung festzusetzen ist.

Hinsichtlich der nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen der Flst. Nr. 2756, 2772, 2773, 2775 und 2776 der Gemarkung Markdorf, der nördlich und südwestlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen von Flst. Nr. 2804 der Gemarkung Markdorf,

der nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen von Flst. Nr. 878 und 913 der Gemarkung Kluffern sowie der südlich der Trasse der OUM verbleibenden Restfläche von Flst. Nr. 914 der Gemarkung Kluffern wird von der Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss als Schutzvorkehrung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG i. V. m. § 5 Abs. 3 des Landesenteignungsgesetzes die Übernahme der vorgenannten Restflächen durch den Vorhabenträger gegen Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts dieser Flächen durch den Vorhabenträger angeordnet. Damit entfällt die Belastung des jeweiligen Grundeigentümers mit einer Durchschneidung. Die jeweilige Auferlegung der Errichtung einer Anlage, d. h. eines Überführungsbauwerks, bei diesen einzelnen Flurstücken wäre schon aus Kostengründen untunlich nach § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG. Die Übernahme dieser Restflächen durch den Vorhabenträger gegen Entschädigung ist auch deshalb angemessen und verhältnismäßig, da die jeweiligen Grundstückseigentümer einen Übernahmeanspruch nach § 5 Abs. 3 des Landesenteignungsgesetzes geltend machen könnten, da diese genannten Restflächen nicht mehr zumutbar und sinnvoll wirtschaftlich genutzt werden können. Im Übrigen entspricht die Übernahme von nicht mehr zumutbar bewirtschaftbaren Restgrundstücken auch Nummer 3.6 der Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 78). Bei der südöstlich der Trasse der OUM (also östlich des neuen Wirtschaftswegs) verbleibenden Restfläche von Flst. Nr. 2804 der Gemarkung Markdorf ist keine Durchschneidungs- oder Umwegeentschädigung festzusetzen, da diese Restfläche weiterhin für sich sinnvoll bewirtschaftet werden kann; dies ist bei den verbleibenden Restflächen der übrigen oben in diesem Absatz genannten Flurstücke ebenfalls so.

Hinsichtlich der Flst. Nr. 2816 und 2831 der Gemarkung Markdorf steht den Eigentümern dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung wegen der Durchschneidung dieser Flurstücke durch die Trasse der OUM und wegen dadurch entstehender Umwege zu, sofern nicht der Vorhabenträger jeweils die südlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen dieser Flurstücke erwirbt. Diese Regelung erfolgt, um den Beteiligten Spielraum für die endgültige und wirtschaftlich sinnvollste Regelung im vorgegebenen Rahmen zu lassen.

Hinsichtlich der Flst. Nr. 2830 der Gemarkung Markdorf und Flst. Nr. 916 der Gemarkung Kluffern steht den Eigentümern dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung wegen der Durchschneidung dieser Flurstücke durch die Trasse der OUM und wegen dadurch entstehender Umwege zu. Da die nördlich und südlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen jeweils so groß sind, dass sie je für sich weiterhin sinnvoll bewirtschaftet werden können, scheidet in diesen Fällen die Anordnung einer Übernahme durch den Vorhabenträger als unverhältnismäßiger Eingriff in fremdes Grundeigentum aus.

Festzuhalten ist, dass die festgesetzten Entschädigungen für vorhabenbedingte Durchschneidungen und dadurch entstehende Umwege dann entfallen, wenn durch eine Flurbereinigung die Durchschneidungssituation nicht mehr gegeben ist. Nach Nummer 5.3.1 der LandR 78 stehen diese Entschädigungen in der Regel dem Eigentümer, nicht einem etwaigen Pächter zu.

Die Berechnung der Höhe der Entschädigungen erfolgt hinsichtlich der Durchschneidungen auf der Grundlage der Anlage 2 der LandR 78 und hinsichtlich der Umwege auf der Grund-

lage der Anlage 3 der LandR 78. Die Höhe der Entschädigungen wird erforderlichenfalls in nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

Festzuhalten ist ferner, dass für die Flst. Nr. 2816, 2830 und 2831 der Gemarkung Markdorf sowie Nr. 916 der Gemarkung Kluffern die Anordnung einer Anlage, d. h. eines Überführungsbauwerks, ebenfalls schon aus Kostengründen untunlich im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG ist.

5. Umwege wegen Wegfalls einer günstigen Wegeverbindung

Im Folgenden wird auf Umwege eingegangen, die entstehen, wenn eine bislang durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Wegeverbindung zwischen zwei demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücken durch eine neue Straße zerschnitten wird.

a) Allgemeine Ausführungen

Bei solchen Umwegen ist auf der Grundlage von Artikel 14 GG keine Umwegeentschädigung zu leisten. Eine bislang durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Verbindung zwischen zwei demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücken kann als bloße Wegverbindung nicht dem Eigentum dieses Betriebs zugerechnet werden. Sie bietet vielmehr nur eine Chance, so dass eine Unterbrechung einer bisherigen günstigen Wegverbindung keinen entschädigungspflichtigen enteignenden Eingriff in eine eigentumsrechtlich nach Artikel 14 GG geschützte Rechtsposition eines landwirtschaftlichen Betriebs darstellt. Lagevorteile, die sich günstig auf einen Betrieb auswirken können, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zufällig, ihnen fehlt der konkrete Bezug zu einem bestimmten Betrieb und sind daher nicht vom Eigentumsschutz umfasst (s. a. BVerwG, Urt. v. 27.04.1990, NJW 1990, 1165 mit Verweisen auf BGH). Der Anliegergebrauch gewährt - auch unter Berücksichtigung von Artikel 14 GG - keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung (BVerwG, Urt. v. 21.12.2005, juris-Fassung Nr. 22). Dementsprechend sieht auch Nummer 3.4 LandR 78 vor, dass bei einer Veränderung des öffentlichen Wegenetzes eine Entschädigung grundsätzlich nicht gewährt werden kann, weil der Fortbestand einer bestimmten Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz in der Regel keine Rechtsposition darstellt.

Da mithin bei solchen Umwegesituationen auf keine Rechtsposition eines anderen, insbesondere nicht auf das Eigentumsrecht, nachteilig eingewirkt wird, kommt auch § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG nicht zur Anwendung, so dass insbesondere auch kein Anspruch auf Entschädigung hierauf gestützt werden kann. Für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG ist die Beeinträchtigung einer rechtlich geschützten Position erforderlich (s. Kopp, VwVfG, 12. Aufl. 2011, § 74 Rn 106).

Unbeschadet dessen, dass Umwege infolge einer bloßen Unterbrechung einer bisherigen günstigen Verbindung keine eigentumsrechtlich nach Artikel 14 GG geschützte Rechtsposition darstellen, sind solche Umwege und daraus entstehende Nachteile jedoch bei der Planfeststellung im Rahmen der Abwägung nach § 37 Abs. 5 Satz 1 StrG als private Belange zu

berücksichtigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beschränken sich die als Abwägungsmaterial beachtlichen privaten Interessen nicht auf subjektive öffentliche Rechte, insbesondere nicht auf das, was nach Artikel 14 GG verfassungsrechtlich geschützt ist. Einzustellen sind vielmehr alle mehr als geringfügigen schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden. Dazu kann durchaus auch das nicht vom rechtlich geschützten Anliegergebrauch umfasste wirtschaftliche Interesse an der Aufrechterhaltung einer bestimmten vorteilhaften Verkehrslage gehören. Die Wegeverbindung zwischen einem bäuerlichen Anwesen und den dazugehörenden Betriebsflächen ist deswegen ein abwägungserheblicher Belang (s. hierzu BVerwG, Urt. v. 18.12.1987, NVwZ 1989, 147, 148 sowie Urt. v. 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165, 1166).

Als Maßstäbe für die Abwägung kann insbesondere auf die folgenden Anhaltspunkte aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen werden. Nach BVerwG, Urt. v. 21.12.2005, juris-Fassung Nr. 22 hat es sein Bewenden, wenn eine neue Wegeverbindung trotz der damit verbundenen Umwege in dem planfestgestellten Zustand für den Betroffenen zumutbar ist; verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Weiter heißt es dort in diesem Urteil: „Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Das bedeutet zugleich, dass Nachteile einer Änderung der Verkehrslage zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Nach diesen Maßstäben ist auch die Frage der Zumutbarkeit von Umwegen zu beurteilen.“

Maßstab für die Zumutbarkeit von Umwegen ist nach BVerwG, Urt. v. 22.03.1985, juris-Fassung Nr. 32, nicht allein die zusätzliche Wegstrecke; es kommt auch darauf an, wie oft sie im Rahmen der Betriebsabläufe zurückgelegt werden muss und ob dabei besondere Probleme etwa durch das Treiben von Vieh über öffentliche Straßen entstehen. Nach BVerwG, Urt. v. 21.12.2005, juris-Fassung Nr. 24, wurde eine durchschnittliche Zusatzfahrzeit von 10 Minuten (18 Minuten Fahrzeit statt 8 Minuten) für die einfache Strecke von Anwesen, die abseits von der nächsten größeren Ortschaft im ländlichen Raum liegen, nicht als unzumutbare Erschwernis beurteilt, auch dann nicht, sobald die Wegstrecke öfters zurückgelegt werden muss.

b) Einzelne Betriebe

Ausgehend hiervon ist die Umwegesituation infolge der vorhabenbedingten Unterbrechung bisheriger Wegeverbindungen bei den einzelnen vom Vorhaben der OUM betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben hinsichtlich der im Umfeld der Trasse der OUM gelegenen Flurstücken auf der Grundlage der Planung des Vorhabenträgers, also ohne Berücksichtigung zusätzlicher Möglichkeiten zur Querung der Trasse der OUM, jedoch unter Berücksichtigung der Unterlagen in Anlage 27A und unter Zugrundelegung einer Durchschnittsge-

schwindigkeit von 15 km/h nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wie folgt zu beurteilen, wobei auch lediglich gepachtete Flächen mit betrachtet werden:

aa) Betrieb Nr. 1:

Die nördlich der Trasse der OUM gelegene Eigentumsfläche Flst. Nr. 2836 und die gepachteten Teilflächen von Flst. Nr. 2835 und 2837 der Gemarkung Markdorf, die alle zusammen einheitlich bewirtschaftet werden, können bislang unmittelbar über den Totenweg von der Hofstelle aus angefahren werden. Die Fahrt über Bauwerk BW 7 führt nach Anlage 27A zu einem Mehrweg von ca. 1.636 m und zu einer Mehrfahrzeit von ca. 6,54 Minuten.

Die von diesem Betrieb inzwischen gepachtete weitere Teilfläche von Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf, die ursprünglich von Betrieb Nr. 6 gepachtet war, ist nach der Planung wegen der darauf geplanten LBP-Maßnahme Nr. 6.1 zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen. Infolgedessen braucht dieses Grundstück vom jetzigen Pächter nicht mehr zur Bewirtschaftung angefahren zu werden.

Hinsichtlich der nördlich der Trasse der OUM gelegenen, gepachteten Flst. Nr. 902 und 916 (hier nur eine am Totenweg liegende kleinere Teilfläche) der Gemarkung Kluffern, die beide als Grünland genutzt werden, entfällt die bisherige direkte Verbindung von der Hofstelle aus über den Totenweg. Die Fahrt über Bauwerk BW 7 führt nach Anlage 27A zu einem Mehrweg von ca. 1.644 m und zu einer Mehrfahrzeit von ca. 6,58 Minuten. Die zusätzliche Strecke von Flst. Nr. 902 zum Teilstück von Flst. Nr. 916 fällt bei einer einheitlichen Bewirtschaftung schon heute an und bringt somit keinen vorhabenbedingten Mehrweg mit sich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bleiben die zusätzlich anfallenden Mehrwege und Mehrfahrzeiten zwar unterhalb der in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts noch als zumutbar angesehenen 10 Minuten Fahrzeit für die einfache Strecke. Allerdings kann nicht verkannt werden, dass eine Mehrfahrzeit von ca. 6,5 Minuten für die einfache Strecke durchaus nicht unerheblich erscheint und eine Bewirtschaftungserschwerung mit sich bringt. Insofern erachtet die Planfeststellungsbehörde die Situation der vorhabenbedingten Umwege infolge Unterbrechung der bisherigen Wegeverbindung bei den Flst. Nr. 2835, 2836 und 2837 der Gemarkung Markdorf und der Flst. Nr. 902 und 916 der Gemarkung Kluffern beim Betrieb Nr. 1 hinsichtlich der Zumutbarkeit als einen Grenzfall. Dabei ist zugunsten des Betriebs Nr. 1 zu berücksichtigen, dass bei keinem anderen vom Vorhaben der OUM betroffenen Betrieb eine Mehrfahrzeit von ca. 3 Minuten überschritten wird; insofern ist die besondere Belastung des Betriebs Nr. 1 durch die vorhabenbedingte Unterbrechung des Totenwegs zu berücksichtigen. Deshalb entscheidet die Planfeststellungsbehörde vorsorglich zugunsten des Betroffenen, dass dem Inhaber des Betriebs Nr. 1 hinsichtlich der von diesem Betrieb bewirtschafteten (Teil-)Flächen der vorgenannten Flurstücke dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung wegen der Mehrwege infolge der Unterbrechung der bisherigen Wegeverbindung zwischen diesen Flurstücken und der Hofstelle dieses Betriebs zusteht. Der Anspruch auf Entschädigung entfällt, sofern und soweit der Betrieb Nr. 1 diese Flächen nicht mehr bewirtschaftet oder sonst der Mehrweg nicht

mehr anfällt. Die Höhe der Entschädigung wird erforderlichenfalls in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren festgesetzt.

Zum in der Anlage 27A angesprochenen Fall, dass nicht am Segelfluggelände vorbei gefahren werden kann, wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. b verwiesen, so dass für diese wenigen Einzelfälle keine zusätzliche Umwegentschädigung dem Grunde nach festzusetzen ist.

Hinsichtlich des Vortrags dieses Einwenders zur betrieblichen Zusammenarbeit von Betrieb Nr. 1 mit dem Betrieb Nr. 3 wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. d Bezug genommen.

Zur angesprochenen Erschwerung des Anfahrtswegs von der Hofstelle von Betrieb Nr. 1 zu den auf Gemarkung Bermatingen in den Gewannen Autenhalde, Obere Brunach, Ried und Riedern gepachteten, insgesamt 10 ha umfassenden Grundstücken ist anzumerken, dass die einfache Fahrt statt über den Totenweg künftig über das Bauwerk BW 3 wie bei den Fahrten zur betrieblichen Zusammenarbeit der beiden Betriebe Nr. 1 und Nr. 3 einen Mehrweg von ca. 200 m und eine Mehrfahrzeit von ca. 0,8 Minuten bedeutet. Da auch hier gilt, dass die neue Strecke eine bessere Qualität aufweist und einem Mehrweg von ca. 200 m bei einer Entfernung von ca. 4.000 m kein erhebliches Gewicht beizumessen ist, hält die Planfeststellungsbehörde diesen Mehrweg für zumutbar, zumal diese Flächen in Bermatingen vielfach gemeinsam bewirtschaftet werden können, was die Anzahl der Anfahrten entsprechend verringert. Auch kann in Bermatingen ohne weiteres wie bisher vom einen zum anderen Flurstück gefahren werden.

bb) Betrieb Nr. 2:

Die südlich der Trasse der OUM gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 827, 828 und 883 der Gemarkung Kluftern können von der Hofstelle aus wie bisher ohne Umweg erreicht werden.

Die südlich der Trasse der OUM liegenden Eigentumsflächen Flst. Nr. 893, 894, 895, 903 und 905 der Gemarkung Kluftern sowie die gepachtete Teilfläche von Flst. Nr. 911/1 der Gemarkung Kluftern können gleichfalls von der Hofstelle aus wie bisher ohne Umweg erreicht werden. Durch den neuen Wirtschaftsweg südlich der Trasse der OUM wird die Anfahrt sogar leicht verkürzt und die Anbindungsqualität verbessert.

Bei den nördlich der Trasse der OUM liegenden Eigentumsflächen Flst. Nr. 886, 887 und 892 der Gemarkung Kluftern und Flst. Nr. 2839 der Gemarkung Markdorf kommt es bei einer Fahrt über das Bauwerk BW 7 nach Anlage 27A zu einem Mehrweg von ca. 756 m und einer Mehrfahrzeit von ca. 3,024 Minuten. Die Planfeststellungsbehörde hält dies für zumutbar, zumal alle diese Flächen als Grünland genutzt werden, so dass eine einheitliche Bewirtschaftung ohne getrennte, zusätzliche Anfahrten möglich ist. Zum in der Anlage 27A angesprochenen Fall, dass nicht am Segelfluggelände vorbei gefahren werden kann, wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. b verwiesen.

Soweit vom Anwalt dieses Einwenders angegeben wurde, dass auch Flst. Nr. 901 der Gemarkung Kluffern von diesem Betrieb gepachtet sei, wird vom Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass im Juni 2009 die Stadt Markdorf vom Voreigentümer dieses Flurstück erworben und übergangslos an den Voreigentümer verpachtet habe. Die Planfeststellungsbehörde hält den Vortrag des Vorhabenträgers für plausibel und geht bei der Angabe des Anwalts von einem Versehen aus. Im Übrigen könnte dieses Flurstück als Grünland zusammen mit den nahe gelegenen vorgenannten Flst. Nr. 886, 887 und 892 der Gemarkung Kluffern ohne zusätzlichen Mehrweg mit bewirtschaftet werden.

cc) Betrieb Nr. 3:

Die südlich der Trasse der OUM gepachteten, verbleibenden Restflächen der Flst. Nr. 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2775 und 2776 sowie 2804 der Gemarkung Markdorf können über die Gemeindeverbindungsstraße und Bauwerk BW 3 erreicht werden, wodurch es nach Anlage 27A zu einem Mehrweg von maximal ca. 341 m und einer Mehrfahrzeit von maximal ca. 1,36 Minuten kommt; hiervon ist wegen der Planänderung am Anschluss von Bauwerk BW 3 noch ein Mehrweg von ca. 120 m und eine Mehrfahrzeit von ca. 0,48 Minuten abzuziehen. Da zudem diese Flächen weitgehend als Grünland und damit zusammen bewirtschaftet werden können, so dass die Anzahl der Anfahrten geringer ausfällt, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Die nördlich der Trasse der OUM bzw. des Knotens Haslacher Hof gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 2657, 2659, 2778, 2695 und 2698 sowie die gepachteten Flächen von Flst. Nr. 2777 und 2779 der Gemarkung Markdorf können alle von der Hofstelle aus wie bisher ohne Umweg erreicht werden. Dasselbe gilt erst recht für die Flurstücke, die unmittelbar im Bereich der Hofstelle liegen.

Die südlich der Trasse der OUM gepachteten, verbleibenden Restflächen von Flst. Nr. 2799, 2800, 2801, 2805 und 2816 der Gemarkung Markdorf sowie von Flst. Nr. 1560 der Gemarkung Ittendorf können über die Gemeindeverbindungsstraße und den nach einer Planänderung bis zur Gemeindeverbindungsstraße verlängerten Wirtschaftsweg, der südlich parallel zur OUM verläuft, ohne größeren Umweg erreicht werden. Zwar verlängert sich die Anfahrt zu Flst. Nr. 2816 und 1560, da der Weg Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf unterbrochen wird. Dafür verkürzt sich die Anfahrt zu den anderen genannten Flurstücken durch den neuen Wirtschaftsweg mit besserer Anbindungsqualität. Zudem kommt der Hofstelle dieses Betriebs die Unterbrechung des Wegs Flst. Nr. 2807 zugute. Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde bei dieser Sachlage die hier verbleibenden Mehrwege für zumutbar.

Hinsichtlich der südlich der Trasse der OUM gepachteten, verbleibenden Restflächen von Flst. Nr. 2830 und 2831 (hiervon ist nur ein Teilstück gepachtet) der Gemarkung Markdorf und von Flst. Nr. 916 der Gemarkung Kluffern ändert sich an der Anfahrt über den Totenweg nichts. Hinsichtlich der südlich der Trasse der OUM gelegenen Restflächen dieser Flurstücke sowie der weiteren dort gelegenen, gepachteten Flst. Nr. 2825, 2826 und 2827 der Gemarkung Markdorf erfolgt die Anfahrt künftig über Bauwerk BW 3, was nach Anlage

27A bezogen auf das am weitesten entfernt liegende Flst. Nr. 916 zu einem maximalen Mehrweg von ca. 155 m und einer maximalen Mehrfahrzeit von ca. 0,62 Minuten führt; zieht man hiervon noch wegen der Planänderung am Anschluss von Bauwerk BW 3 beim Mehrweg ca. 120 m und bei der Mehrfahrzeit ca. 0,48 Minuten ab, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne weiteres zumutbar, zumal mehrere dieser Flurstücke jeweils einheitlich bewirtschaftet werden können, so dass weniger Anfahrten erforderlich sind. Wegen der Durchschneidung bei den genannten Flst. Nr. 2830, 2831 und 916 wird auf den vorherigen Abschnitt Nummer 4 verwiesen.

Hinsichtlich der von der Stadt Markdorf als Ersatzpachtland verpachteten Flächen, die nördlich der OUM liegen und vorstehend nicht genannt sind, ändert sich durch die OUM an der Anfahrt von der Hofstelle her oder von diesen Flurstücken her nichts.

Hinsichtlich der betrieblichen Zusammenarbeit mit dem Betrieb Nr. 1 wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. d Bezug genommen.

dd) Betrieb Nr. 4:

Die südlich der Trasse der OUM gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 877 und 879 der Gemarkung Kluffern können von der Hofstelle aus wie bisher ohne Umweg erreicht werden.

Die nördlich der Trasse der OUM gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 885, 889, 890, 890/1 und 891 der Gemarkung Kluffern können bisher über den Weg Flst. Nr. 813 der Gemarkung Kluffern erreicht werden. Die Fahrt über das Bauwerk BW 7 bringt nach Anlage 27A einen Mehrweg von ca. 628 m und eine Mehrfahrzeit von ca. 2,51 Minuten mit sich. Da diese Grundstücke alle als Grünland genutzt werden, können diese Grundstücke zusammen bewirtschaftet werden und müssen nicht jeweils gesondert einzeln angefahren werden, so dass sich die Anzahl der Anfahrten und der Mehrwege entsprechend deutlich reduziert. Wegen der gemeinsamen Bewirtschaftungsmöglichkeit kann der Zielpunkt für diesen Betrieb in Anlage 27A auch zum Flst. Nr. 885 verlegt werden, so dass sich der Mehrweg entsprechend um ca. 100 m auf ca. 528 m und die Mehrfahrzeit um ca. 0,80 Minuten auf ca. 1,71 Minuten verkürzt. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Zum in der Anlage 27A angesprochenen Fall, dass nicht am Segelfluggelände vorbei gefahren werden kann, wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. b verwiesen.

ee) Betrieb Nr. 5:

Hierzu wird auf die Ausführungen unten in Abschnitt 9.4.5 verwiesen.

ff) Betrieb Nr. 6:

Die südlich der Trasse der OUM gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 826, 884 und 896 der Gemarkung Kluffern können von der Hofstelle aus wie bisher ohne Umweg erreicht werden.

Die von diesem Betrieb ursprünglich gepachtete Teilfläche von Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf ist inzwischen von Betrieb Nr. 1 gepachtet worden. Infolgedessen braucht dieses Grundstück vom bisherigen Pächter nicht mehr zur Bewirtschaftung angefahren zu werden.

Bezüglich der Eigentumsfläche Flst. Nr. 3238 der Gemarkung Markdorf kommt es bei einer Fahrt über das Bauwerk BW 7, also einer Fahrt auf fast demselben bisherigen Weg, nach Anlage 27A zu einem Mehrweg von nur ca. 20 m und einer Mehrfahrzeit von nur ca. 0,08 Minuten. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vernachlässigbar.

Vom gepachteten Flst. Nr. 3303 der Gemarkung Markdorf verbleibt nur die nördlich der Trasse der OUM liegende Restfläche, im Übrigen wird nach der Planung die andere Teilfläche dieses Flurstücks vom Vorhabenträger erworben. Die nördlich der Trasse der OUM verbleibende Restfläche kann über das Bauwerk BW 7 ohne Umweg auf fast demselben bisherigen Weg wie das Flst. Nr. 3238 erreicht werden; mithin ist auch dieser geringfügige Mehrweg vernachlässigbar.

Nördlich der Trasse der OUM werden die Eigentumsfläche Flst. Nr. 915 der Gemarkung Kluffern sowie gepachtete Flächen von Flst. Nr. 914 und 916 der Gemarkung Kluffern von diesem Betrieb bewirtschaftet, wobei von Flst. Nr. 916 nur ein kleinerer, unmittelbar an das Flst. Nr. 915 angrenzender und vollständig nördlich der Trasse der OUM liegender Teil bewirtschaftet wird. Bei einer Fahrt über das Bauwerk BW 7 kommt es nach Anlage 27A bei diesen Flächen zu einem Mehrweg von ca. 505 m und einer Mehrfahrzeit von ca. 2,02 Minuten. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar, zumal die Flächen der Flst. Nr. 915 und 916 einheitlich bewirtschaftet werden, so dass insoweit keine getrennte Anfahrt erforderlich ist. Zum in der Anlage 27A angesprochenen Fall, dass nicht am Segelfluggelände vorbei gefahren werden kann, wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. b verwiesen.

gg) Betrieb Nr. 7:

Die südlich der Trasse der OUM gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 818 und 882 der Gemarkung Kluffern können von der Hofstelle aus wie bisher erreicht werden.

Hinsichtlich der nördlich der Trasse der OUM gelegenen Eigentumsflächen Flst. Nr. 3286, 3289 und 3298 der Gemarkung Markdorf ergeben sich bei der künftigen Fahrt über das Bauwerk BW 7 ein Mehrweg von ca. 29 m und eine Mehrfahrzeit von ca. 0,12 Minuten. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne weiteres zumutbar.

Das nördlich der OUM gelegene, bisher gepachtete Flst. Nr. 2838 der Gemarkung Markdorf ist nach der Planung wegen der darauf geplanten LBP-Maßnahme zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen. Infolgedessen braucht dieses Flurstück vom bisherigen Pächter nicht mehr zur Bewirtschaftung angefahren zu werden.

Die nördlich der Trasse der OUM verbleibenden, gepachteten Restflächen von Flst. Nr. 888 und 901 der Gemarkung Kluffern konnten bislang über den Weg Flst. Nr. 813 der Gemarkung Kluffern mit einer Wegstrecke von ca. 560 m bzw. ca. 710 m angefahren werden. Bei

einer Fahrt über Bauwerk BW 7 beträgt die Fahrtstrecke ca. 1.110 m bis Flst. Nr. 888, also ca. 550 m und damit zeitlich ca. 2,20 Minuten mehr. Da Flst. Nr. 901 ebenfalls als Grünland genutzt wird, können beide Flächen zusammen bewirtschaftet werden, so dass der Mehrweg von ca. 150 m bis zum Flst. Nr. 901 nicht als Umweg ins Gewicht fällt, da dieser Mehrweg schon bisher anfällt. Im Übrigen hält die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die Grünlandnutzung dieser Flächen wegen der geringeren Anzahl der dabei erforderlichen Fahrten zu diesen Flächen den Mehrweg hier für zumutbar. Für den Fall, dass nicht am Segelfluggelände vorbei gefahren werden kann, wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 3 Buchst. b verwiesen.

hh) Betrieb Nr. 8:

Hinsichtlich der südlich der Trasse der OUM liegenden Flst. Nr. 1559, 1561/1 und 1563 der Gemarkung Ittendorf sowie Flst. Nr. 2755 der Gemarkung Markdorf, die Eigentumsflächen sind, ändert sich an der Wegeverbindung durch die OUM nichts. Dasselbe gilt auch für die südlich der Trasse der OUM verbleibenden Restflächen vom gepachteten Flst. Nr. 2750 der Gemarkung Markdorf; bezüglich der nördlich der Trasse der OUM verbleibenden Restfläche dieses Flurstücks vermittelt Bauwerk BW 2 einen unmittelbaren Zugang ohne Umweg, insoweit wird auf die obigen Ausführungen unter Nummer 4 verwiesen.

Das südlich der Trasse der OUM gelegene, gepachtete Flst. Nr. 2756 der Gemarkung Markdorf ist mit sogar besserer Anbindungsqualität über den Weg Flst. Nr. 1549/1 der Gemarkung Ittendorf und den neuen südlich der Trasse verlaufenden Wirtschaftsweg ohne Umweg erreichbar.

Die nördlich der Trasse der OUM gelegenen, gepachteten Flst. Nr. 2783 und 2784 der Gemarkung Markdorf sind wie bisher über die Gemeindeverbindungsstraße und den Weg Flst. Nr. 2744 der Gemarkung Markdorf ohne Umweg erreichbar.

Die nördlich der Trasse der OUM gelegenen, gepachteten Teilflächen von Flst. Nr. 2830 und 2835 der Gemarkung Markdorf sind künftig über die Gemeindeverbindungsstraße und den Totenweg zu erreichen. Nach Anlage 27A ist dies mit einem Mehrweg von ca. 447 m und einer Mehrfahrzeit von ca. 1,78 Minuten verbunden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar, zumal beide Teilflächen ackerbaulich genutzt und somit im Zuge derselben Anfahrt nacheinander bewirtschaftet werden können.

c) Auch wenn sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, dass bis auf mehrere Flurstücke bei Betrieb Nr. 1 alle vorhabenbedingt durch die Unterbrechung von bestehenden Wegeverbindungen entstehenden Mehrwege bei den verschiedenen Betrieben zumutbar sind, ist im Rahmen der Abwägung dennoch zu prüfen, ob mit **einer zusätzlichen Möglichkeit zur Querung der Trasse** der OUM die vorhabenbedingte Umwegesituation erheblich verbessert werden kann, ohne dass der Aufwand oder die Nachteile, die mit einer solchen zusätzlichen Querungsmöglichkeit verbunden sind, unverhältnismäßig sind und dem Vorhabenträger deshalb nicht aufgegeben werden können.

Zudem haben mehrere Einwender die Errichtung eines die OUM querenden landwirtschaftlichen Wegs im Bereich der Bau-km 6+600 bis 6+900 beantragt. In einem späteren anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 wurde dies dahingehend präzisiert, dass eine weitere planfreie oder plangleiche Quermöglichkeit bei Bau-km 6+591 oder 6+914 vorgesehen werden sollte; dies wird damit begründet, dass der Totenweg, der bei Bau-km 6+560 von der OUM unterbrochen wird, eine lange bestehende und von einer Vielzahl von Betrieben genutzte Wegeverbindung darstelle; es handle sich aus Sicht der Landwirtschaft um eine Hauptverkehrsachse, ohne die das gesamte Bewirtschaftungssystem der Flächen zwischen Lipbach und Markdorf, aber auch der alltägliche Arbeitsablauf der Betriebe massiv gestört werde.

Weiter haben mehrere Einwender beantragt, die plangleiche Kreuzung der OUM durch den Totenweg bei Bau-km 6+585 sowie die plangleiche Kreuzung des Wegs Flst. Nr. 2829 der Gemarkung Markdorf bei Bau-km 6+135 zu untersuchen; dabei sollen der abschnittsweise Entfall des nördlichen Walls sowie die Installation einer Lichtsignalanlage, die als Bedarfsampel auf Anforderung des querenden Verkehrs aktiviert wird (auch in Verbindung mit „elektrischen“ Höchstgeschwindigkeitschildern) als Optionen mit bewertet werden; zudem soll die Gefahrensituation dieser beiden beantragten plangleichen Kreuzungen jener der Einmündung des geplanten Wegs nördlich der Rampe 2 des Knotens Haslacher Hof in die bestehende B 33 gegenübergestellt werden.

Fasst man diese Anträge sachgerecht zusammen, geht es um eine zusätzliche plangleiche oder planfreie Querung der OUM im Zuge des Totenwegs bei Bau-km 6+560 (die anderen Einwender-Angaben 6+585 oder 6+591 beziehen sich offensichtlich auf den Totenweg) sowie um eine alternative plangleiche oder planfreie Querung der OUM bei Bau-km 6+914 (gemeint ist wohl im Bereich des Wegs Flst. Nr. 881 der Gemarkung Kluffern) sowie um eine plangleiche Kreuzung der OUM mit dem Weg Flst. Nr. 2829 der Gemarkung Markdorf bei Bau-km 6+135.

Eine plangleiche Kreuzung der OUM mit einem Wirtschaftsweg bei Bau-km 6+560 (Totenweg) werden von der Verkehrsbehörde und der Polizeidirektion Friedrichshafen aus verkehrsrechtlicher und verkehrspolizeilicher Sicht aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Die OUM ist als anbaufreie Strecke konzipiert, auf der es durchgängig keine Kreuzungen oder Einmündungen gibt. Eine plangleiche Quermöglichkeit würde dieser Streckencharakteristik zuwiderlaufen. Dies erhöht noch die Gefahren, die für den schnell fahrenden Durchgangsverkehr durch langsam querenden landwirtschaftlichen Verkehr sowieso entstehen würden. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass eine solche Quermöglichkeit auch von Radfahrern und Fußgängern benutzt würde, was zusätzlich zu erheblichen Gefahren für Leib und Leben dieser Personen führen würde. Dabei ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch zu beachten, dass nicht nur das Queren der OUM Gefahren mit sich bringen würde, sondern es auch zu gefährlichen Abbiege- und Einbiegevorgängen kommen würde. Gerade das Kreuzen von übergeordneten Straßen sowie das Einbiegen in übergeordnete Straßen und das Abbiegen in untergeordnete Straßen durch langsam fah-

rende Traktoren beinhaltet ein erhebliches Gefahrenpotential für Unfälle mit schwerwiegenden Folgen (s. Anlage 45); dies ist für die Planfeststellungsbehörde gut nachvollziehbar.

Auf Grund der Streckencharakteristik kann nicht erwartet werden, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung diese Gefahren hinreichend sicher ausschließen kann, da eine solche Beschränkung an der OUM für die Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar wäre, so dass damit gerechnet werden müsste, dass diese Beschränkung häufig nicht beachtet werden würde. Die Installation einer Bedarfsampel würde ebenfalls der Streckencharakteristik der OUM zuwiderlaufen und für den schnell fahrenden Verkehr auf der Ortsumgehung zusätzliches Gefahrenpotential schaffen, zumal auch hier gilt, dass eine damit verbundene Geschwindigkeitsbeschränkung wie dargelegt nicht ausreichend die Gefahren ausschließen kann.

Zudem würde die mit einer plangleichen Kreuzung verbundene Öffnung der Verwallung in erheblichem Maße deren positive Wirkungen hinsichtlich Lärm und Schadstoffen, die von einer weitgehenden Durchgängigkeit der Verwallung abhängen, beeinträchtigen.

Der Verweis auf die vorgesehene Einmündung des nördlich der Rampe 2 des Knotens Haslacher Hof verlaufenden Wirtschaftswegs in die B 33 veranlasst zu keiner anderen Betrachtung, da entlang der B 33 im bestehenden Zustand bereits vielfach Einmündungen und Kreuzungen vorhanden sind. Mithin sind die Streckencharakteristik und damit die Erwartung der Verkehrsteilnehmer auf solche Einmündungen und Kreuzungen entlang der B 33 ausgerichtet, was bei der anbaufrei konzipierten OUM gerade nicht der Fall ist. Darüber hinaus ist in dem Abschnitt der B 33 nördlich des Knotens Haslacher Hof Richtung Markdorf nach der Verkehrsuntersuchung mit weniger Verkehrsaufkommen zu rechnen als es bei der OUM der Fall sein wird.

Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde eine plangleiche Kreuzung der OUM bei Bau-km 6+560 vor allem im Hinblick auf Belange der Verkehrssicherheit nicht für vertretbar. Dies gilt entsprechend für eine plangleiche Kreuzung der OUM an anderer Stelle, etwa bei Bau-km 6+135 oder 6+914.

In Anlage 44 wurden vom Vorhabenträger Planungen zu einer planfreien Überführung und zu einer planfreien Unterführung des Totenwegs an der OUM vorgelegt. In beiden Fällen würde zusätzlich landwirtschaftliche Nutzfläche beansprucht werden, bei einer Überführung ca. 5.150 m², bei einer Unterführung ca. 2.200 m². Bei einer Überführung müssten nördlich und südlich der OUM größere Dammbauwerke mit erheblichem Erdmassenbedarf errichtet werden, was sich gerade im sensibleren Bereich der Minkhofer Halde deutlich störend auf das Landschaftsbild auswirken würde. Zudem würde bei beiden Varianten zusätzlicher naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf bestehen. Bei einer Unterführung müsste eine Entwässerung über ein Pumpwerk mit einer ca. 300 m langen Druckleitung zum Espengraben erfolgen, u. U. ist eine Grundwasserwanne erforderlich, falls der Tiefpunkt der Unterführung unter dem Grundwasserspiegel liegen sollte; insoweit ist auch nicht auszuschließen, dass dies negative Auswirkungen auf den Grundwasserzufluss zur Minkhofer Halde haben könnte. In beiden Fällen würden Zusatzkosten von jeweils ca. 530.000 Euro anfallen.

Insbesondere wegen des erheblichen zusätzlichen Kostenaufwands hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für vertretbar, eine zusätzliche Überführung oder Unterführung des Totenwegs an der OUM vorzusehen. Auch wenn mit einer solchen zusätzlichen Querungsmöglichkeit Verbesserungen für die Landwirte im östlichen Bereich der OUM bei der Umwegesituation erreicht werden könnten, ist zu berücksichtigen, dass es im Planungszustand zu ganz überwiegend im zumutbaren Bereich liegenden Mehrfahrzeiten von bis zu ca. 3 Minuten kommt und nur bei einem Betrieb für mehrere Flurstücke eine im Grenzbereich des Zumutbaren liegende Mehrfahrzeit von ca. 6,5 Minuten anfällt. Darüber hinaus ist zwar nicht zu verkennen, dass es Bezugspunkte der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe auf der jeweils anderen Seite der OUM - von der jeweiligen Hofstelle aus betrachtet - gibt. Allerdings spricht auch nach der Betrachtung der anfallenden Umwege bei den einzelnen Betrieben nichts für die Annahme, dass es sich beim Totenweg um eine „Hauptverkehrsachse“ handelt - dagegen spricht schon der jetzige teilweise schlechte Ausbauzustand des Totenwegs - oder dass ohne diese Querungsmöglichkeit das gesamte Bewirtschaftungssystem der Flächen zwischen Lipbach und Markdorf sowie der alltägliche Betriebsablauf der einzelnen Betriebe massiv gestört würde. Zum einen kann nicht von einem einheitlichen Bewirtschaftungssystem in diesem räumlichen Bereich ausgegangen werden, da jeder landwirtschaftliche Betrieb im Wesentlichen jeweils getrennt von den anderen Betrieben seine Flächen bewirtschaftet, so dass es dabei bleiben muss, auf die Situation der einzelnen Betriebe abzustellen; für eine andere Betrachtungsweise gibt es keinen tatsächlichen Anhaltspunkt (da der Mehrweg zwischen den Betrieben Nr. 1 und 3 mit ca. 200 m in einem ohne weiteres zumutbaren Rahmen bleibt, kommt hier auch die Zusammenarbeit zwischen diesen Betrieben mit gemeinsamer Nutzung von Maschinen nicht zum Tragen). Zum anderen hat die obige Betrachtung der Umwegesituation bei den einzelnen Betrieben ergeben, dass es bei sachgerechter Organisation der Betriebsabläufe zu keinen unzumutbaren Erschwernissen durch unzumutbare Umwege - mit einer Ausnahme bei Betrieb Nr. 1, wofür vorsorglich ein Anspruch auf Umwegeentschädigung festgelegt wird - kommt. Dann aber wäre insbesondere der erhebliche zusätzliche Kostenaufwand für eine zusätzliche Überführung oder Unterführung des Totenwegs an der OUM nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig; dies gilt auch für den Fall, wenn damit für die im Bereich der Minkhofer Halde gelegenen Flurstücke kein Umweg mehr anfallen würde. Auch der anwaltliche Schriftsatz vom 30.01.2013 gibt keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

Diese Beurteilung gilt für eine planfreie Querung der OUM bei Bau-km 6+914 entsprechend.

d) Flurbereinigung

Allgemein ist zum Thema Umwege auch zu berücksichtigen, dass im Zuge der vorgesehenen Flurbereinigung eine Verbesserung der Situation dahingehend erwartet werden kann, dass die Anzahl der erforderlichen Querungen der OUM durch Landwirte zumindest erheblich reduziert werden kann. Dann aber wird die Erforderlichkeit einer weiteren Querungsmöglichkeit erst recht noch weniger bestehen. Entsprechendes gilt im Hinblick auf in Aussicht genommene Bemühungen um einen Flächentausch, so dass südlich der Trasse der OUM angesiedelte Betriebe primär ihre bewirtschafteten Flächen südlich der Trasse der

OUM haben und nördlich der Trasse der OUM angesiedelte Betriebe primär ihre bewirtschafteten Flächen nördlich der Trasse der OUM haben. Auch diese Erwägungen rechtfertigen einen Verzicht auf eine weitere Möglichkeit zur Querung der OUM.

Anzumerken ist noch, dass die untere Landwirtschaftsbehörde die geplanten Querungsmöglichkeiten für ausreichend hält, da ein funktionierendes Wegenetz als Ersatz geschaffen werde. Die mit der OUM verbundenen Mehrwege stellen aus deren Sicht zwar eine Mehrbelastung dar, seien jedoch zumutbar.

e) Fazit

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit der Planung zur OUM vorgesehenen Möglichkeiten zur Querung der Trasse der OUM ausreichend sind. Soweit für betroffene Landwirte damit Umwege verbunden sind, sind diese weitestgehend zumutbar; nur bei einem Betrieb wird für einzelne Grundstücke vorsorglich eine Umwegentschädigung festgesetzt. Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde angesichts des zusätzlichen Kostenaufwands und insbesondere der weiteren Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich Landschaftsbild nicht für vertretbar, eine zusätzliche Über- oder Unterführung - auch im Bereich des Totenwegs - zur Querung der Trasse der OUM vorzusehen. Daher werden die Anträge von Einwendern zu einer zusätzlichen Querung der OUM zurückgewiesen.

9.3 Übernahme von Restgrundstücken

Von Einwenderseite wird verlangt, dass verbleibende landwirtschaftlich genutzte Restflächen sinnvoll verwendet werden müssten, sie sollten angrenzenden Flächen zugeschlagen werden.

Hier ist zunächst auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 9.2.4 zu verweisen, wonach für die dort genannten Restflächen die Übernahme durch den Vorhabenträger angeordnet wird.

Hinsichtlich der verbleibenden Restfläche des Flst. Nr. 2748/4 der Gemarkung Markdorf wird von der Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss als Schutzvorkehrung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG i. V. m. § 5 Abs. 3 des Landesenteignungsgesetzes die Übernahme der vorgenannten Restfläche durch den Vorhabenträger gegen Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts dieser Fläche durch den Vorhabenträger angeordnet. Die Übernahme dieser Restfläche durch den Vorhabenträger gegen Entschädigung ist angemessen und verhältnismäßig, da der jeweilige Grundstückseigentümer einen Übernahmeanspruch nach § 5 Abs. 3 des Landesenteignungsgesetzes geltend machen könnte, da die Restfläche nicht mehr erschlossen wäre und infolge der Größe und des Zuschnitts nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden könnte. Falls der bisherige Eigentümer das Eigentum an dieser Restfläche behalten will, braucht der Vorhabenträger die Restfläche nicht zu übernehmen. Dies wird in diesem Beschluss entsprechend festgelegt.

Nach einer Planänderung wird das Flst. Nr. 3338/1 der Gemarkung Markdorf nunmehr in vollem Umfang vom Vorhabenträger erworben, so dass die Übernahme der nach der ursprünglichen Planung verbliebenen Restfläche dieses Flurstücks nicht mehr angeordnet werden muss.

Bei allen weiteren vom Vorhaben betroffenen Flurstücken kommt die Planfeststellungsbehörde nach Prüfung zu dem Ergebnis, dass keine Übernahme der verbleibenden Restflächen angeordnet werden muss, da diese Restflächen jeweils weiterhin erschlossen sind und sinnvoll bewirtschaftet werden können, mithin keine Schutzvorkehrung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG mangels unzumutbarer nachteiliger Wirkung auf das jeweilige Eigentum erforderlich ist.

Von Einwanderseite wird beantragt, nicht mehr benötigte Wirtschaftswegeflächen zu rekultivieren und diese den jeweils angrenzenden Flächen zuzuschlagen. Der Vorhabenträger sagt diesbezüglich zu, nicht mehr benötigte Wirtschaftswegeflächen zu rekultivieren, und erklärt sich bereit, darauf hinzuwirken, dass diese Flächen jeweils angrenzenden Flurstücken als Tauschfläche oder gegen Entgelt zugeschlagen werden. Es handelt sich dabei um folgende Flächen:

Flst. Nr. 1591 (Gem. Ittendorf), Rampe 1 Süd, ca. 90 m Länge, ca. 270 m²,

Flst. Nr. 2746 (Gem. Markdorf), Bau-km 4+700 bis 4+900 links, ca. 170 m Länge, ca. 510 m²,

Flst. Nr. 2774 (Gem. Markdorf), Bau-km 5+380 bis 5+460 rechts, ca. 90 m Länge, ca. 270 m²,

Flst. Nr. 1549/1 (Gem. Ittendorf), Bau-km 5+500 bis 5+665 rechts, ca. 65 m Länge, ca. 200 m²,

Flst. Nr. 2807 (Gem. Markdorf), Bau-km 5+665 bis 5+685 rechts, ca. 20 m Länge, ca. 60 m²,

Flst. Nr. 2824 (Gem. Markdorf), GV-Straße nach Bürgberg, ca. 70 m Länge, ca. 210 m²,

Flst. Nr. 900 (Gem. Kluftern), Bau-km 6+500 bis 6+550 links, ca. 60 m Länge, ca. 180 m²,

Flst. Nr. 813 (Gem. Kluftern), Bau-km 6+650 bis 6+760 links, ca. 110 m Länge, ca. 300 m²,

Flst. Nr. 881 (Gem. Kluftern) Bau-km 6+940 bis 7+030 links, ca. 80 m Länge, ca. 240 m²,

Flst. Nr. 3304/1 (Gem. Markdorf), Bau-km 7+385 links, ca. 60 m Länge, ca. 180 m²,

Flst. Nr. 870/1 (Gem. Kluftern), Bau-km 7+400 links, ca. 40 m Länge, ca. 120 m²,

Flst. Nr. 2807 (Gem. Markdorf), Bau-km 5+630 links, ca. 40 m Länge, ca. 310 m².

Im Übrigen kann an dieser Stelle auf die beantragte Flurbereinigung verwiesen werden, die gerade auch dazu dient, nicht mehr sinnvoll bewirtschaftbare Restflächen angrenzenden Flächen zuzuordnen.

Soweit es zu Bewirtschaftungerschwernissen infolge von vorhabenbedingten Anschneidungen landwirtschaftlich genutzter Flächen kommt, sind diese vom Vorhabenträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen.

Insgesamt kann damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Restflächenthematik beim geplanten Vorhaben der OUM hinreichend bewältigt werden.

9.4 Besonders betroffene landwirtschaftliche Betriebe (insbesondere Existenzgefährdung)

9.4.1 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

In Einwendungen verschiedener Landwirte wird geltend gemacht, dass es infolge der vorhabenbedingten Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen zu einer Gefährdung der Existenz von deren landwirtschaftlichen Betrieben kommen werde.

Auf Grund dieser Einwendungen wurde vom Vorhabenträger ein Gutachten zur Frage, ob bei fünf landwirtschaftlichen Betrieben infolge des geplanten Vorhabens der OUM eine Gefährdung der Existenz dieser Betriebe entsteht, beim Landwirtschaftlichen Gutachterdienst bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (im Folgenden „Gutachter“ genannt) eingeholt. Dieses Erstgutachten datiert vom 18.02.2011 und wurde mit gutachterlicher Stellungnahme zu vier Betrieben vom 16.03.2012 ergänzt. Eine weitere ergänzende gutachterliche Stellungnahme vom 02.10.2012 erfolgte zu zwei Betrieben.

Diese gutachtlichen Darlegungen wurden von der Planfeststellungsbehörde insbesondere bei der Prüfung der vorhabenbedingten Existenzgefährdung der Betriebe der Einwender berücksichtigt. Die zu dem Gutachten angewendeten Beurteilungsgrundlagen sind im Gutachten vom 18.02.2011 unter Nummer 2 aufgeführt. Hierauf wird Bezug genommen. Insbesondere entspricht es der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. grundlegend hierzu Beschluss vom 31.10.1990 - 4 C 25/90 u.a. -, Juris Rn. 24), bei der Prüfung der Existenzgefährdung eines Betriebs von objektivierten Kriterien auszugehen. Dies ist bei dem Erstgutachten und seinen Ergänzungen zutreffend beachtet worden.

Nach dem genannten Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts ist die Frage, ob eine langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebs vorliegt, danach zu beurteilen, ob der Betrieb außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebs nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein.

Im Folgenden wird auf die Situation zur vorhabenbedingten Existenzgefährdung bei fünf Betrieben näher eingegangen:

9.4.2 Betrieb Nr. 1

Der jetzige Inhaber des Betriebs Nr. 1 hat den Betrieb laut anwaltlichem Schriftsatz vom 08.08.2011 mit Wirkung zum 01.07.2011 vom vorherigen Inhaber übernommen und bewirtschaftet den Betrieb im Vollerwerb. Sowohl der vorherige als auch der jetzige Inhaber haben bei der ersten Auslegung fristgerecht Einwendungen erhoben.

Der Betrieb Nr. 1 bewirtschaftet ca. 87 ha Flächen, die Schwerpunkte liegen auf Milchviehhaltung und Ackerbau. Der Betrieb bewirtschaftet u. a. einen Ackerschlag, der sich zusammensetzt aus Flst. Nr. 2836 (Eigentum) und Teilen der Flst. Nr. 2835 und 2837 (beide gepachtet) der Gemarkung Markdorf. Flst. Nr. 2835 wird vom Vorhaben flächenmäßig nicht beansprucht. Bei Flst. Nr. 2837 entfällt die Inanspruchnahme durch den ursprünglich geplanten Ackerrandstreifen, da die LBP-Maßnahme Nr. 6.4 entfällt. Es bleibt die jeweils teilweise Inanspruchnahme von Flst. Nr. 2836 mit 20,49 ar und des gepachteten Teilstücks von Flst. Nr. 2837 mit 10,35 ar durch die LBP-Maßnahme Nr. 6.2. Ein weiteres, ursprünglich von Betrieb Nr. 6, inzwischen laut anwaltlichem Schriftsatz vom 06.12.2012 von Betrieb Nr. 1 gepachtetes Teilstück von Flst. Nr. 2837 wird in vollem Umfang für die dort vorgesehene LBP-Maßnahme Nr. 6.1 benötigt und ist zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen. Ferner wird das gepachtete Flst. Nr. 902 der Gemarkung Kluffern vom Vorhaben mit 10,25 ar beansprucht (im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis sind die Angaben zur dauernden und zur vorübergehenden Inanspruchnahme versehentlich vertauscht worden). Dass bei Flst. Nr. 902 die dauerhafte Flächeninanspruchnahme inzwischen statt 9,95 ha 10,25 ha beträgt, beruht darauf, dass zur Schaffung einer Zufahrtsmöglichkeit für Flst. Nr. 914 nördlich der Trasse der OUM entsprechend § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG 30 m² zusätzlich randlich benötigt werden (s. Anlage 39).

Die in der Anhörung im Oktober 2011 enthaltene Änderung der Wegführung bei Flst. Nr. 902 der Gemarkung Kluffern, die zu einer größeren Flächeninanspruchnahme bei diesem Flurstück geführt hätte, wurde vom Vorhabenträger im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht mehr weiter verfolgt. Stattdessen bleibt es bei der ursprünglich vorgesehenen Wegführung und damit auch bei der ursprünglichen Inanspruchnahme von Flst. Nr. 902. Da die Restfläche dieses Flurstücks weiterhin bewirtschaftbar bleibt, scheidet ein Übernahmesanspruch hinsichtlich des Gesamtgrundstücks aus. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass dieses Flurstück nicht im Eigentum von Betrieb Nr. 1 ist, sondern nur gepachtet ist.

Vom Betriebsinhaber wird der mit der LBP-Maßnahme Nr. 6.2 entlang des Lipbachs geplante Gewässerrandstreifen kritisiert und insbesondere die Breite von 20 m in Frage gestellt. Nach dem Maßnahmenblatt dient die LBP-Maßnahme Nr. 6.2 zur Abpufferung stofflicher Einträge in den Lipbach und Förderung standortgemäßer Vegetationsbestände mit der Zielart Bachmuschel. Laut Fachgutachter reagiert die Bachmuschel sehr empfindlich auf Nährstoffeinträge. Diese Einträge sollen mit dem Gewässerrandstreifen reduziert werden, um damit die Habitatbedingungen der Bachmuscheln im Lipbach zu verbessern und deren dor-

tige Population zu stabilisieren. Die vorgesehene Breite von 20 m ist danach erforderlich, um einen bei Ackerflächen ausreichenden Puffer zu schaffen (wegen Eintrag von Boden und Dünger durch Erosion und Abtritt von Spritzmitteln), der größer sein muss als bei Grünland. Diese Argumentation hält die Planfeststellungsbehörde für gut nachvollziehbar und daher im Hinblick auf die beabsichtigte Förderung der Zielart Bachmuschel die LBP-Maßnahme Nr. 6.2 in Lage und Umfang auch für nicht verzichtbar.

Vom Betriebsinhaber wird ein Flächentausch angeregt, wonach zumindest der Flächenanteil, der von Flst. Nr. 2836 für die LBP-Maßnahme Nr. 6.2 benötigt wird, durch eine Verschiebung der Grundstücksgrenze zu Flst. Nr. 2835 oder 2837 ausgeglichen wird, so dass sich die Eigentumsfläche bei Betrieb Nr. 1 nicht verringert. Noch besser wäre ein Flächentausch, durch den der Betrieb Flächen südlich der Trasse der OUM erhalten würde. Hierzu sagt der Vorhabenträger zu, die Möglichkeiten für einen Flächentausch zu prüfen. Mehr kann vom Vorhabenträger nicht zugesagt werden, da er insbesondere nicht Eigentümer der Flst. Nr. 2835 und 2837 der Gemarkung Markdorf ist. Soweit damit dem entsprechenden Hilfsantrag nicht entsprochen ist, wird dieser Hilfsantrag zurückgewiesen. Der angesichts der Betroffenheit von Flst. Nr. 2836 auf eine Entschädigung in Land gerichtete weitere Hilfsantrag wird zurückgewiesen, da die Entschädigung in Land angesichts der Gesamtbetriebsgröße von ca. 87 ha und einem Flächenverlust bei Flst. Nr. 2836 von ca. 0,2 ha hier weder zur Sicherung der Existenzfähigkeit dieses Betriebs noch zur Sicherung der Berufs- oder Erwerbstätigkeit des Betriebsinhabers erforderlich ist.

Bei einer tatsächlichen flächenmäßigen Betroffenheit von nicht einmal einem halben Hektar (die Angabe des Betriebsinhabers, er sei mit ca. 3,5 ha betroffen, bezieht sich auf die Gesamtgröße der Flurstücke) bei einer Gesamtbetriebsgröße von ca. 87 ha liegt erkennbar keine vorhabenbedingte Existenzgefährdung bei diesem Betrieb vor, was auch vom Gutachter bestätigt wird; insbesondere liegt der Flächenverlust weit unterhalb von 5%, was nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts v. 14.04.2010 - 9 A 13/08 - Anhaltswert dafür ist, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung führt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es sich bis auf Flst. Nr. 2836 um Pachtflächen im Eigentum der öffentlichen Hand handelt, die kurzfristig kündbar sind, so dass sich darauf sowieso keine langfristig gesicherte Existenz stützen lässt. Hinsichtlich der ca. 1,5 ha großen Teilfläche von Flst. Nr. 2837, die zuvor von Betrieb Nr. 6 gepachtet war, ist anzumerken, dass es sich auch hier um eine kurzfristig kündbare Pachtfläche handelt, die zudem in Kenntnis der vorhabenbedingten Inanspruchnahme gepachtet wurde. Auch ergibt sich aus der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Flächen, die von Betrieb Nr. 1 bewirtschaftet werden, kein Erfordernis einer Ersatzlandgestellung oder zwingend einer Entschädigung in Land durch den Vorhabenträger.

Soweit vom Betriebsinhaber eingewandt wird, dass der Verlust weiterer, durch die Planung zur OUM nicht direkt beanspruchter Pachtflächen absehbar sei, da diese als Tauschflächen verwendet werden würden, ist anzumerken, dass es sich insoweit um eine bloße Spekulation

on des Einwenders handelt. Dass es infolge des Vorhabens der OUM vermehrt zu - im Übrigen stets möglichen - Kündigungen von Pachtverträgen im Raum Markdorf kommen wird, ist weder zwingend noch als sicher anzunehmen. Der vom Einwender behauptete Einzelfall einer wegen der OUM erfolgten Kündigung vermag nicht das Gegenteil zu belegen.

Zwar ist das von diesem Betrieb bewirtschaftete Flst. Nr. 902 der Gemarkung Kluffern von Kaltluftstagnation betroffen. Da auf dieser Fläche jedoch keine bezüglich Frostgefährdung empfindlichen Sonderkulturen angebaut werden, sind dort auch keine negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere keine Ertragseinbußen durch die Kaltluftstagnation zu erwarten.

Der von Betrieb Nr. 1 bewirtschaftete Teil von Flst. Nr. 2837 der Gemarkung Markdorf ist wegen zu großer Entfernung von der Trasse der OUM nicht von Kaltluftstagnation betroffen.

Mangels negativer Auswirkungen auf die Bewirtschaftung durch Kaltluftstagnation kommt es zu keinen weiteren Eingriffen, insbesondere Flächenverlusten bei Betrieb Nr. 1.

Zu geltend gemachten Belastungen des Bodens mit Schadstoffen und zu Umwegen durch die OUM wird auf die jeweils einschlägigen Abschnitte Bezug genommen.

Soweit nicht mit diesem Beschluss den Anträgen des Inhabers des Betriebs Nr. 1 entsprechen wird, werden diese Anträge zurückgewiesen.

Soweit zum Wohnhaus des Betriebsinhabers im aktualisierten Lärmgutachten für den Planfall PNF mit OUM und OUB nach Anlage 9.5 Lärmpegel von 48,4 dB(A) tags und 38,4 dB(A) nachts und damit eine Erhöhung um ca. 12 dB(A) ermittelt wurden, ist darauf hinzuweisen, dass es bei der Anlage 9.5 um eine Beurteilung zu mittelbaren Lärmauswirkungen geht. Dann aber kommt nicht die 16. BImSchV zur Anwendung, sondern es gelten die Werte von 70/60 dB(A) tags/nachts als Grenze der Gesundheitsgefährdung. Dann aber besteht beim Wohnhaus bei diesem Betrieb kein Anspruch auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz, da diese Werte klar unterschritten werden. Auch sonst ergibt sich nach der Lärmuntersuchung kein Anspruch auf Schallschutz, da die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV dort eingehalten werden. Auch aus der deutlichen Erhöhung der Lärmwerte bei Betrachtung der mittelbaren Lärmauswirkungen lässt sich auf dem prognostizierten niedrigen Niveau der Lärmbelastung kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ableiten.

9.4.3 Betrieb Nr. 2

Dieser Betrieb bewirtschaftet insgesamt ca. 16 ha, davon ca. 9 ha Eigentumsflächen und ca. 7 ha Pachtflächen, mit Milchviehhaltung als Betriebsschwerpunkt. Die Größenordnung von ca. 16 ha bewirtschafteter Betriebsfläche wurde auch in dem mit dem Betriebsinhaber abgeklärten Datenabgleich beim Landwirtschaftsamt in einem gemeinsamen Antrag vom Betriebsinhaber am 18.07.2012 bestätigt. Ebenso wurde die im Erstgutachten angesetzte Anzahl von 15 Milchkühen mit Nachzucht in dem gemeinsamen Antrag mit 13 Milchkühen in der Größenordnung bestätigt.

Der Betriebsinhaber bewirtschaftet den Betrieb als Haupterwerbslandwirt zusammen mit seiner Tochter. Soweit im Erstgutachten vom Gutachter noch von vier Personen ausgegangen wurde, die von dem Betrieb leben würden, beruht dies darauf, dass der inzwischen verstorbene Vater des Betriebsinhabers beim Erstbesuch des Gutachters noch lebte und zudem ein beim Erstbesuch anwesendes Kleinkind irrtümlich als Familienmitglied angesehen wurde. Da schon im Erstgutachten bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit des Betriebs jedoch auf einen Zwei-Personen-Haushalt abgestellt wurde, ist der Gutachter stets von einer letztlich zutreffenden Grundlage ausgegangen.

Durch das Vorhaben werden 0,9684 ha Eigentumsflächen (bei den Flst. Nr. 893, 894, 895 und 903 der Gemarkung Kluffern) und 0,0362 ha Pachtfläche (bei Flst. Nr. 911/1 der Gemarkung Kluffern) beansprucht. Die Angaben im anwaltlichen Schriftsatz vom 16.09.2009 zur Flächenbetroffenheit sind deswegen größer, weil dort trotz nur teilweiser Inanspruchnahme die Flurstücke immer mit der gesamten Fläche einbezogen wurden; diese Vorgehensweise hält die Planfeststellungsbehörde nicht für zutreffend, da so die Flächenbetroffenheit überzeichnet dargestellt wird.

Entgegen den Angaben des Anwalts in dessen Schriftsatz vom 02.07.2012 ist eine Teilfläche von Flst. Nr. 911/1, die vom Vorhaben teilweise beansprucht wird, tatsächlich von diesem Betrieb gepachtet; hingegen ist das Flst. Nr. 901 der Gemarkung Kluffern durch den Voreigentümer von der Stadt Markdorf als jetziger Eigentümerin gepachtet worden, nicht aber von diesem Betrieb.

Soweit im anwaltlichen Schriftsatz vom 04.11.2011 moniert wird, dass nach den Anhörungsunterlagen von Oktober 2011, d. h. nach dem überarbeiteten Grunderwerbsverzeichnis die zu erwerbenden Flächen bei den Flst. Nr. 894 und 895 der Gemarkung Kluffern vollständig entfallen sollen, ist anzumerken, dass es sich insoweit um ein offensichtliches und ohne weiteres erkennbares Redaktionsversehen handelt. Der Vorhabenträger sagt zu, im Grunderwerbsverzeichnis die Streichung der bei den Flst. Nr. 894 und 895 der Gemarkung Kluffern als zu erwerbend angegebenen Flächen zu korrigieren.

Auf den vorübergehend im Laufe des Planfeststellungsverfahrens am Graben bei Bau-km 6+675 an der Grenze zwischen den Flst. Nr. 894 und 895 der Gemarkung Kluffern vorgesehenen Gewässerrandstreifen als Kompensation der - im Folgeabsatz behandelten - Verdolung des geplanten Verbindungsgrabens wird verzichtet (s. Anlage 20) und die Kompensation insoweit in LBP-Maßnahme Nr. 12.1 integriert. Damit wird einer Forderung des Betriebsinhabers entsprochen, da der Gewässerrandstreifen bei diesen Flurstücken zwar fachlich sinnvoll, jedoch nicht zwingend erforderlich ist. Insoweit entfällt hier eine zusätzliche Grundstücksinanspruchnahme und kommt es zu keinen zusätzlichen Bewirtschaftungsschwernissen.

In einer weiteren Forderung des Betriebsinhabers wird verlangt, die im Flst. Nr. 894 der Gemarkung Kluffern vorhandenen beiden Gräben am neuen Wirtschaftsweg so zusammenzuführen und soweit zu verdolen, dass die im bisherigen Zustand vorhandene Breite des Vorgewendes am neuen Wirtschaftsweg erhalten bleibt. Darüber hinaus wird die Verdolung der vorhandenen Gräben innerhalb von Flst. Nr. 894 und an der Grenze von Flst. Nr. 894

und 895 gefordert, um eine sinnvolle Bewirtschaftung der verbleibenden Restflächen zu ermöglichen, die nur möglich sei, wenn die verbleibenden Restflächen der drei Flst. Nr. 893, 894 und 895 einheitlich zusammen bewirtschaftet werden würden, wobei durch den Graben an der Grenze von Flst. Nr. 894 und 895 die verbleibende zu bewirtschaftende Fläche zerschnitten werde. Insoweit werden Bewirtschaftungerschwernisse (insbesondere bezüglich einer künftigen Bewirtschaftung in West-Ost-Richtung) geltend gemacht. Derzeit werde Flst. Nr. 893 als Acker, Flst. Nr. 894 als Wiese und Flst. Nr. 895 teilweise als Acker und als Wiese bewirtschaftet. Zudem wird die Auffüllung der Mulde auf Flst. Nr. 894 verlangt, was wegen der dortigen Feuchtigkeit ein Gewinn für das Grundstück darstellen würde. Zu diesen Forderungen ist Folgendes auszuführen:

Eine Verdolung des Grabens an der Grenze der Flst. Nr. 894 und 895 ist aus naturschutzfachlicher Sicht problematisch, da dieser Graben Kontakt zur Minkhofer Halde hat und dieses Feuchtgebiet als ein Schwerpunkt der LBP-Maßnahmen erhalten und aufgewertet werden soll, so dass dem Erhalt natürlicher Zuflüsse zur Minkhofer Halde eine erhebliche Bedeutung zukommt. Außerdem weist dieser Graben begleitenden Bewuchs auf, was als Element der Vernetzung mit der Minkhofer Halde erhalten bleiben soll. Aus diesen naturschutzfachlichen Gründen gibt die Planfeststellungsbehörde dem Verzicht auf eine Verdolung des Grabens an der Grenze der Flst. Nr. 894 und 895 den Vorzug. Die Auffüllung der Mulde auf Flst. Nr. 894 ist schon deshalb nicht angezeigt, da es sich bei der Mulde um einen bereits bestehenden, naturgegebenen Zustand handelt, der nicht vom Vorhaben bewirkt wird; zudem setzt die Trockenlegung dort eine Verdolung des Grabens voraus, die gerade wegen der Vernetzungswirkung nicht erwünscht ist. Auch hätte die Trockenlegung potentiell feuchter Böden als zusätzlicher Eingriff zusätzlichen Kompensationsbedarf zur Folge.

Hinsichtlich der künftigen Bewirtschaftung der verbleibenden Restflächen der Flst. Nr. 893, 894 und 895 ist auch der Gutachter nachvollziehbar der Ansicht, dass die Flst. Nr. 893 und 894 nach der vorhabenbedingten Verkleinerung sinnvoll nur noch zusammen bewirtschaftet werden können. Eine gemeinsame Bewirtschaftung dieser beiden Flurstücke mit der verbleibenden Restfläche von Flst. Nr. 895 wird jedoch vom Gutachter nicht als zwingend angesehen. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. So bietet es sich im Rahmen einer Anpassung in der Bewirtschaftung an, Flst. Nr. 893 und 894 einheitlich als Acker mit 56,11 ar und Flst. Nr. 895 einheitlich als Grünlandfläche mit 89,84 ar zu bewirtschaften. Im Vergleich zur bisherigen Größe der bewirtschafteten Flächen (Flst. Nr. 893 als Acker mit 43,71 ar und Flst. Nr. 894 als Grünland mit 52,21 ar) handelt es sich um wirtschaftlich gut vertretbare Größenordnungen.

Um eine sinnvolle Bewirtschaftung der verbleibenden Fläche bei Flst. Nr. 894 (auch in Verbindung mit Flst. Nr. 893) sicherzustellen, wird zur Sicherstellung des Vorgewendes der Verbindungsgraben, der parallel zum südlich der Trasse der OUM verlaufenden Wirtschaftsweg vorgesehen ist, zwischen den beiden Gräben auf Flst. Nr. 894 verdolt ausgeführt (s. hierzu Anlage 20); dies wird vom Vorhabenträger zugesagt. Damit kann wie bisher die Bewirtschaftung weiterhin in Nord-Süd-Richtung erfolgen. Eine weitere Verdolung der beiden bestehenden Gräben scheidet aus den genannten naturschutzfachlichen Erwägungen aus; im Übrigen ist es nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, eine bereits bestehende

Bewirtschaftungerschwernis, die aus einem vorhandenen Graben herrührt, ohne Vorhabenbezug zu verbessern. Insgesamt kommt es mit der beschriebenen Anpassung der Bewirtschaftung nicht zu Erschwernissen oder Schäden infolge einer Verkleinerung der betroffenen drei Flurstücke; zu Anschneidungsschäden s. o. in Abschnitt 9.3. Infolgedessen kommt es dadurch auch nicht zu zusätzlichen Verlusten beim Deckungsbeitrag, die zu entschädigen wären. Da eine sinnvolle Bewirtschaftung der Restflächen von Flst. Nr. 893 und 894 möglich ist, ist eine Gesamtübernahme dieser beiden Flurstücke durch den Vorhabenträger nicht erforderlich.

Vom Betriebsinhaber wird weiter geltend gemacht, dass sein Betrieb durch das Vorhaben der OUM in dessen Existenz gefährdet werde. Der vorhabenbedingte Flächenverlust liege bei ca. 6% der Gesamtbetriebsfläche.

Die vom Gutachter zugrunde gelegte Flächenbetroffenheit ist ebenso wie die Größe des Betriebs zutreffend ermittelt (s. Ausführungen oben).

Nach den Feststellungen des Gutachters handelt es sich bei diesem Betrieb um einen sog. Schätzungsbetrieb. Dies bedeutet, dass wegen der geringen Betriebsgröße, die unter der Grenze von 20 ha oder 50 Vieheinheiten liegt, ab der Buchführung oder Überschussrechnung erforderlich ist, eine Gewinnermittlung durch die Finanzverwaltung durch Schätzung nach Durchschnittssätzen erfolgt.

Die letzte im Zeitpunkt der Erstgutachtenerstellung vorhandene Gewinnschätzung belief sich für das Jahr 2009 auf 9.290 Euro (in den Jahren davor lag der Gewinn bei ca. 7.700 Euro). Bei einem Termin am 18.07.2012 bestätigte der Betriebsinhaber, dass sich beim Einkommen keine Veränderungen ergeben hätten, das Finanzamt schätze den Betrieb noch so ein wie beim letzten Betriebsbesuch des Gutachters, es könne somit vom gleichen Einkommen ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, dass ein Jahres-Einkommen von 9.290 Euro bei der Beurteilung der vorhabenbedingten Existenzgefährdung zugrunde gelegt wird; insbesondere wurde die Höhe des Einkommens im Juli 2012 und damit aktuell nochmals beim Betriebsinhaber überprüft. Zudem wurde vom Gutachter mit Stand 2008/2009 eine Vergleichsrechnung anhand von Standarddeckungsbeiträgen vorgenommen, die die seinerzeitige Schätzung der Finanzverwaltung mit einem Gewinnbetrag in Höhe von 9.290 Euro bestätigte.

Soweit vom Anwalt des Betriebsinhabers moniert wurde, dass in der Vergleichsrechnung des Gutachters der Deckungsbeitrag aus Grünland/Streuobst mit einem negativen Betrag angesetzt worden sei, hat der Gutachter dies für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar begründet. Danach werden in der Deckungsbeitragsrechnung bei innerbetrieblich verwerteten, nicht marktgängigen Produkten wie Grünfutter mangels Marktpreisen die Produktionskosten erfasst, wodurch negative Deckungsbeiträge entstehen. Positive Deckungsbeiträge entstehen über den Einsatz des Grünfutters wie hier in der Tierhaltung, eben dem positiven Deckungsbeitrag der Milchkühe. Würde man die innerbetriebliche Verwendung des Grünfutters mit einem Marktpreis bewerten, bekäme man zwar beim Grünland einen positiven Deckungsbeitrag, jedoch sänke entsprechend der positive Deckungsbeitrag durch

die Milchkühe, weil dann die anzusetzenden Futterkosten entsprechend höher wären. Vereinfacht formuliert: Da die eigenen Milchkühe das eigene Grünfutter fressen, reicht es aus, wenn man die Produktionskosten des Grünfutters als negativen Deckungsbeitrag und den wegen geringerer Futterkosten größeren Ertrag durch die Milchkühe als positiven Deckungsbeitrag in die Berechnung einstellt. Da der Betriebsschwerpunkt Milchviehhaltung ist, kann der Umstand, dass bei dieser Position auch Streuobst genannt wurde, vernachlässigt werden. Hierdurch ändert sich die Größenordnung des Jahres-Einkommens nicht mehr wesentlich.

Vom Anwalt des Betriebsinhabers wurde zudem moniert, dass die in der Vergleichsrechnung angesetzten Festkosten in Höhe von 26.260 Euro nicht nachvollziehbar seien. Hierzu erklärt der Gutachter plausibel, dass mangels Buchführung dieses Betriebs die Festkosten durch ihn anderweitig abgeleitet und geschätzt werden mussten. Da die Festkosten von landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieben in der Größenklasse von 10-20 ha in Baden-Württemberg nach statistischen Werten bei über 36.000 Euro liegen (Quelle: MLR, Landw. Betriebsverhältnisse und Buchführungsergebnisse, WJ 2010/11, Heft 60), kann ohne weiteres die Schätzung des Gutachters mit Festkosten von 26.260 Euro als auf der sicheren Seite liegend und damit für den Betriebsinhaber günstig angesehen werden.

Nach den Berechnungen des Gutachters zu den Kennziffern Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung auf der Grundlage eines Jahresgewinns von 9.290 Euro entwickeln sich diese Kennziffern bei diesem Betrieb wie folgt: Die Nettorentabilität als Faktorentlohnung beträgt ohne das Vorhaben der OUM 19%, mit dem Vorhaben 16% bei einer Sollgröße von mindestens 70% für eine längerfristige Lebensfähigkeit; der Eigenkapitalverlust beläuft sich ohne das Vorhaben auf 10.710 Euro und vergrößert sich mit dem Vorhaben auf 12.208 Euro. Auch wenn man eine sehr sparsame Lebensführung bei einem 2-Personen-Haushalt zugrunde legt, teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung des Gutachters, dass bei einem so geringen Jahresgewinn weder eine angemessene Faktorentlohnung noch eine notwendige Eigenkapitalbildung möglich sind. Vielmehr liegt es auf der Hand, dass es aus Gutachtersicht zu Eigenkapitalverlusten kommt. Der Gutachter geht daher von einer bereits vorhandenen Existenzgefährdung aus. Laut Gutachter müssten erhebliche Umstrukturierungen und Neuinvestitionen durchgeführt werden mit hohen Investitionssummen, um den vorhandenen Betrieb zu einem existenzfähigen landwirtschaftlichen Betrieb zu entwickeln. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung, wobei für die Planfeststellungsbehörde insbesondere nicht ersichtlich ist, wie dieser Betrieb hohe Investitionssummen aufbringen sollte.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dieser Betrieb bereits jetzt vorhabenunabhängig erheblich existenzgefährdet. Durch das Vorhaben der OUM wird zwar die bestehende Existenzgefährdung noch erhöht, dies ändert jedoch nichts daran, dass bereits jetzt auch ohne das Vorhaben der OUM dieser Betrieb erheblich existenzgefährdet ist.

Vom Anwalt des Betriebsinhabers wurde auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in dessen Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 13/08 -, NVwZ 2010, 1295 verwiesen, wonach eine vor Durchführung eines Vorhabens gegebene Existenzgefährdung als Aus-

schlussgrund für eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung kritisch bewertet werde. Dabei sei zu beachten, dass der Betriebsinhaber bisher seinen Lebensunterhalt mit dem vorhandenen Betrieb habe bestreiten können und es hier zu einem vorhabenbedingten Flächenverlust von 6% der gesamten Betriebsfläche komme.

Nach Randnummer 27 dieses Urteils kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5% einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden. Auch wenn bei Betrieb Nr. 2 vorhabenbedingt tatsächlich ein Flächenverlust von ca. 6% eintritt, bedeutet die zitierte Rechtsprechung nicht, dass bei einem Verlust von mehr als 5% automatisch eine Existenzgefährdung anzunehmen wäre. Ein solcher Umkehrschluss ist nicht zwingend, da das Bundesverwaltungsgericht an dieser Stelle im Urteil bei einer Landinanspruchnahme von bis zu 5% nur die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Beurteilung einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung für entbehrlich hält. Ob es bei einer Landinanspruchnahme von mehr als 5% zu einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebs kommt, ist dann gerade mit einem Sachverständigengutachten zu klären. Ein solches Gutachten wurde vom Vorhabenträger zum Betrieb Nr. 2 eingeholt. Damit wurde dieser Anforderung genügt.

Nach Randnummer 28 dieses Urteils ist eine sachverständige Begutachtung grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen und ist zu prüfen, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Weiter gilt danach, dass bei Betrieben, die vorhabenunabhängig ohnehin nicht lebensfähig sind, eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen ist. Das Bundesverwaltungsgericht führt hier weiter aus: „Andererseits darf die Planfeststellungsbehörde ... nicht die Augen vor einer besonderen Art der Betriebsführung und Bewirtschaftung verschließen, wenn diese dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er so - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - schlicht „von seiner Hände Arbeit“ leben kann. Auch eine solche - immerhin - eingeschränkte Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs ist ein im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigender Belang.“

Legt man diese Prüfungsmaßstäbe beim Betrieb Nr. 2 an, ist Folgendes festzuhalten: Zunächst entspricht eine Begutachtung anhand der Kategorien Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung wie im vorliegenden Gutachten ganz offensichtlich dem Erfordernis, bei der Prüfung der Existenzgefährdung eines Betriebs objektive betriebswirtschaftliche Maßstäbe anzuwenden. Da der Betrieb Nr. 2 schon jetzt ohne das Vorhaben der OUM als Faktorentlohnung eine Nettorentabilität von nicht einmal 20% und zugleich erhebliche jährliche Eigenkapitalverluste aufweist, ist bei diesem Betrieb nicht von einer längerfristigen Existenzfähigkeit auszugehen. Vielmehr ist dieser Betrieb bereits jetzt vorhabenunabhängig nicht lebensfähig, und es ist daher in Übereinstimmung mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zu verneinen. Zwar ist nach diesem Urteil eine eingeschränkte Existenzfähigkeit eines Betriebs in der Abwägung zu berücksichtigen, wenn die Bewirtschaftung dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte

Existenzgrundlage bietet und er bei bescheidenen Lebensansprüchen „von seiner Hände Arbeit“ leben kann. Dies ist vorliegend jedoch nicht mehr gewährleistet. In dem dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde liegenden Fall konnte der Betrieb trotz unzureichender Faktorentlohnung immerhin noch eine gerade ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften, so dass - bei entsprechend bescheidener Lebensführung - der Betrieb tatsächlich längerfristig geführt werden und der Betrieb insoweit dem Inhaber eine gesicherte Existenzgrundlage bieten konnte. Im Falle des Betriebs Nr. 2 hingegen kommt es neben einer völlig unzureichenden Faktorentlohnung schon jetzt zu einem fortwährenden Eigenkapitalverlust. Darauf lässt sich jedoch keine längerfristig gesicherte Existenz eines Betriebs gründen, vielmehr wird die für eine längerfristig gesicherte Existenz erforderliche Vermögensgrundlage zunehmend aufgezehrt. Dann aber kann bei Betrieb Nr. 2 auch nicht von einer eingeschränkten Existenzfähigkeit ausgegangen werden. Dies gilt umso mehr, als auch noch die Tochter des Betriebsinhabers ohne andere Einkünfte von diesem Betrieb leben soll; insoweit kann erst recht nicht mehr von einer für einen beachtlichen Zeitraum gesicherten Existenzgrundlage ausgegangen werden. Nach allem bleibt auch für die Annahme einer eingeschränkten Existenzfähigkeit im Sinne des zitierten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kein Raum. Vielmehr liegt bereits vorhabenunabhängig eine Existenzgefährdung beim Betrieb Nr. 2 vor.

Zwar braucht nach diesem Ergebnis die Möglichkeit einer Ersatzlandgestellung nicht mehr weiter geprüft zu werden, da sich diese Frage nur bei einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung eines an sich existenzfähigen Betriebs stellt. Gleichwohl hat der Vorhabenträger zugesagt, unter Berücksichtigung der Situation bei den Flst. Nr. 893, 894 und 895 dem Inhaber des Betriebs Nr. 2 ein Angebot über Tauschflächen zu unterbreiten. Mit diesem Entgegenkommen des Vorhabenträgers kann erwartet werden, dass sich die bestehende prekäre wirtschaftliche Situation von Betrieb Nr. 2 zumindest nicht vorhabenbedingt noch weiter verschlechtert. Dann aber bleibt für die Annahme einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung bei Betrieb Nr. 2 erst recht kein Raum.

Da wegen der bereits vorhabenunabhängig vorliegenden Existenzgefährdung von Betrieb Nr. 2 nicht argumentiert werden kann, dass zur Sicherung der Existenz dieses Betriebs bzw. zur Sicherung der Berufs- oder Erwerbstätigkeit des Betriebsinhabers weiteres Ersatzland erforderlich ist, wird auch der im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Teilflächen von Flst. Nr. 893, 894, 895 und 903 der Gemarkung Kluftern gestellte Hilfsantrag auf Entschädigung in Land zurückgewiesen.

Rein vorsorglich wird festgestellt, dass das erhebliche öffentliche Interesse an der Realisierung der OUM mit der Zielsetzung, die unter einer hohen Verkehrsbelastung leidende ODM deutlich zu entlasten, das private Interesse des Inhabers von Betrieb Nr. 2 selbst dann überwiegt, wenn sich die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Flächen dieses Betriebs bis hin zu dessen Existenzgefährdung verdichten würde. Da keine andere alternative Trassenführung zur Verfügung steht, die den Betrieb Nr. 2 weniger belasten würde und zugleich nicht bei anderen, insbesondere öffentlichen Belangen spürbar nachteiliger wäre, und zugleich das Vorhaben der OUM von einer vorrangigen planerischen Zielsetzung gerechtfertigt wird, wird erforderlichenfalls auch eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung von Be-

trieb Nr. 2 von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung als weniger gewichtiger Belang zurückgestellt.

Zwar ist das von diesem Betrieb bewirtschaftete Flst. Nr. 892 der Gemarkung Kluffern von Kaltluftstagnation betroffen. Da auf dieser Fläche jedoch keine bezüglich Frostgefährdung empfindlichen Sonderkulturen angebaut werden, sind dort auch keine negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere keine Ertragseinbußen durch die Kaltluftstagnation zu erwarten. Dann bedarf es auch nicht der beantragten Beweissicherung oder sonstiger Maßnahmen. Der Umfang der von Kaltluftstagnation betroffenen Fläche von Flst. Nr. 892 beträgt nicht 110 m² (wie in Anlage 25 ursprünglich angegeben), sondern 1.100 m². Der Vorhabenträger sagt zu, diese Flächenangabe in Anlage 25 zu korrigieren (Da augenscheinlich auch die Flächenangaben zu den Flst. Nr. 888 und 890/1 der Gemarkung Kluffern unzutreffend sind, wird diese Zusage auch auf diese beiden Flurstücke erstreckt).

Da die Kaltluftstagnation nur nördlich der Trasse der OUM auftreten kann, wird insbesondere bei den südlich der Trasse der OUM liegenden Restflächen von Flst. Nr. 893, 894 und 895 der Gemarkung Kluffern keine Beeinträchtigung durch Kaltluftstagnation erfolgen.

Zu geltend gemachten Belastungen des Bodens mit Schadstoffen, zu Umwegen und zur Staunässebildung durch die OUM wird auf die jeweils einschlägigen Abschnitte Bezug genommen.

Soweit nicht mit diesem Beschluss den Anträgen des Inhabers des Betriebs Nr. 2 entsprochen wird, werden diese Anträge zurückgewiesen.

Soweit zum Hofgrundstück mit dem Wohnhaus im aktualisierten Lärmgutachten für den Planfall PNF mit OUM und OUB als ungünstigstem Planfall nach Anlage 9.5 Lärmpegel von 64,8 dB(A) tags und 54,8 dB(A) nachts ermittelt wurden und deshalb zumindest Ansprüche auf passiven Schallschutz wegen Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV geltend gemacht werden, ist zu entgegnen, dass es bei der Anlage 9.5 um eine Beurteilung zu mittelbaren Lärmauswirkungen geht. Dann aber kommt nicht die 16. BImSchV zur Anwendung, sondern es gelten die Werte von 70/60 dB(A) tags/nachts als Grenze der Gesundheitsgefährdung. Dann aber besteht beim Wohnhaus bei diesem Betrieb kein Anspruch auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz, da diese Werte klar unterschritten werden. Auch sonst ergibt sich nach der Lärmuntersuchung kein Anspruch auf Schallschutz, da die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV dort eingehalten werden.

9.4.4 Betrieb Nr. 3

Dieser landwirtschaftliche Haupterwerbsbetrieb mit dem Schwerpunkt Milchviehhaltung und Fleischproduktion wird nach Angaben eines der Gesellschafter als GbR geführt, Eigentümer der im Eigentum befindlichen Grundstücke ist einer der Gesellschafter.

Der Betrieb bewirtschaftet insgesamt ca. 120 ha, davon sind ca. 26 ha Eigentum und ca. 94 ha gepachtet. Von den ca. 120 ha sind ca. 70 ha Ackerfläche und ca. 50 ha Grünland. Nach eigenen Angaben aus 2009 werden 125 Milchkühe, 45 Kälber, 140 Stück weibliches Jungvieh und 45 Bullen gehalten; diese Größenordnung wird vom Gutachter bestätigt. Zusätzlich bietet der Betrieb Ferien auf dem Bauernhof.

Auf die Zusage des Vorhabenträgers, die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftbare Restfläche von Flst. Nr. 2659 der Gemarkung Markdorf südlich des Anschlusses Haslacher Hof in Abschnitt 9.2.4 wird Bezug genommen.

Die Verbreiterung der Einmündung des Totenwegs in die Gemeindeverbindungsstraße mit einer zusätzlichen Inanspruchnahme von 62 m² von Flst. Nr. 2832 der Gemarkung Markdorf (im Eigentum des Betriebs) wird vom Eigentümer abgelehnt. Dadurch erhalte das Grundstück im Norden einen ungünstigen Zuschnitt. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nicht plausibel, da mit der Abrundung anstelle des bisherigen spitzwinkligen Zuschnitts zumindest keine Verschlechterung des Zuschnitts verbunden ist. Es ist auch nicht erkennbar, weshalb diese Abrundung anstelle des spitzwinkligen Zuschnitts wirtschaftlich kaum nutzbar sein soll; insoweit musste in den Planunterlagen auch nichts dargestellt werden. Die geforderte Schleppkurve, die der Planänderung zugrunde liegt, wurde zusammen mit den zugrunde liegenden Abmessungen von Traktor und Anhängern mit Anlage 15 vorgelegt und weist nach, dass die Änderung des Einmündungsbereichs im geplanten Umfang erforderlich ist. Nach Angaben des Vorhabenträgers wurde die Schleppkurve mit dem Everling-Schoss-Verfahren ermittelt. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass der Betrieb Nr. 3 durch diese Planänderung unzumutbar beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich der Planänderung zum Anschluss des südlich der Trasse der OUM geplanten Wirtschaftswegs an die Gemeindeverbindungsstraße bei Bauwerk BW 3 wird im anwaltlichen Schriftsatz vom 07.11.2011 für diesen Einwender vorgetragen, dass diese Planänderung zu erheblichen Mehrbetroffenheiten des Betriebs Nr. 3 führe und sie abgelehnt werde. Bei den Angaben zu zusätzlichen Flächenbetroffenheiten wird für die von diesem Betrieb gepachteten Flst. Nr. 2816, 2825 und 2831 der Gemarkung Markdorf eine Erhöhung der dauerhaften Inanspruchnahme um insgesamt 370 m² zutreffend angegeben, jedoch die tatsächliche Verminderung der vorübergehenden Inanspruchnahme um 34 m² als zusätzliche Betroffenheit unzutreffend angegeben. Entscheidend ist jedoch, dass im Schriftsatz übersehen wird, dass das ebenfalls von Betrieb Nr. 3 gepachtete Flst. Nr. 1560 der Gemarkung Ittendorf durch diese Planänderung weniger beansprucht wird, nämlich 342 m² weniger dauerhafte und 72 m² weniger vorübergehende Inanspruchnahme. Somit kommt es durch die Änderung bei von Betrieb Nr. 3 gepachteten Flächen dazu, dass 28 m² mehr Fläche dauerhaft und 106 m² Fläche weniger vorübergehend beansprucht werden. Mit den hier ebenfalls geforderten Schleppkurven, die in Anlage 16 zusammen mit einem Höhenplan vorgelegt wurden, wurde die zutreffende Dimensionierung des geänderten Anschlussbereichs nachgewiesen. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass der Betrieb Nr. 3 durch diese Planänderung unzumutbar beeinträchtigt wird.

Dem von einem Gesellschafter des Betriebs Nr. 3 geforderten Lückenschluss beim nördlichen geplanten Wirtschaftsweg zwischen dem Weg Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf

und der Gemeindeverbindungsstraße wird vom Vorhabenträger mit einer Planänderung entsprochen. Dass dadurch das von Betrieb Nr. 3 gepachtete Flst. Nr. 2816 der Gemarkung Markdorf zusätzlich flächenmäßig beansprucht wird, ist unvermeidlich; die Planfeststellungsbehörde geht insoweit vom Einverständnis seitens der Inhaber von Betrieb Nr. 3 aus. Im Zuge dieser Planänderung ist auch vorgesehen, einen Teil des Wegs Flst. Nr. 2807 als Ausgleich für die zusätzliche Versiegelung zu rekultivieren; damit wird zugleich einer weiteren Forderung seitens des Betriebs Nr. 3 entsprochen und dessen Hofstelle von durchfahrendem Verkehr entlastet.

Ein Gesellschafter von Betrieb Nr. 3 hat im Erörterungstermin bestätigt, dass er für seinen Betrieb keine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zugrunde lege. Auch der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass keine Existenzgefährdung infolge von Flächenverlusten durch das Vorhaben auftreten kann.

Allerdings wird von einem der Gesellschafter dieses Betriebs geltend gemacht, dass für den Betrieb Ersatz für die vorhabenbedingt entfallenden Flächen erforderlich sei. Durch das Vorhaben entfallen nach den Ermittlungen des Gutachters ca. 1,2 ha Eigentumsfläche und ca. 4,3 ha Pachtfläche. Dem steht jedoch entgegen, dass die Stadt Markdorf bereits Ersatzpachtflächen für diese Umfahrung an diesen Betrieb neu verpachtet hat im Umfang von 10,7967 ha; davon gehen zwar 1,4588 ha durch das Vorhaben der OUM wieder verloren, es verbleibt jedoch eine Ersatzpachtfläche von 9,3379 ha beim Betrieb Nr. 3. Dies wurde in einer Aktualisierung nach dem Erörterungstermin vom Gutachter nochmals bestätigt. Damit wird die künftig wegfallende Fläche von insgesamt ca. 5,5 ha mehr als kompensiert. Zudem hat dieser Betrieb diese Pachtflächen bereits seit 2007 von der Stadt Markdorf gepachtet und kann diese zusätzlichen Pachtflächen bereits seitdem nutzen. Auch wenn dem Betrieb nur Pachtflächen zur Verfügung gestellt wurden und ihm durch das Vorhaben auch Eigentumsflächen verloren gehen, wird dies durch den Flächengewinn durch die Mehrverpachtung im Hinblick auf die Existenzsicherung dieses Betriebs ausgeglichen. Insoweit ist der Forderung nach Ausgleich der entfallenden Pachtflächen bereits mehr als Genüge getan. Im Übrigen ist hier anzumerken, dass die meisten der vom Vorhaben betroffenen Pachtflächen dieses Betriebs von der Stadt Markdorf und dem Land Baden-Württemberg gepachtet sind und diese Pachtverträge hier sehr kurze Kündigungsfristen bei Bedarf für öffentliche Zwecke wie hier den Bau der OUM beinhalten, so dass auf solche kurzfristig kündbaren Pachtverträge sowieso keine rechtlich langfristige Sicherung eines landwirtschaftlichen Betriebs gegründet werden kann. Nach allem ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde ohne weiteres, dass es vorhabenbedingt zu keiner Existenzgefährdung bei diesem Betrieb kommt, da flächenmäßig rechnerisch mehr Fläche als Ersatz zur Verfügung gestellt als durch das Vorhaben entzogen wird. Vor dem Hintergrund, dass dem Betrieb Nr. 3 bereits mehr Ersatzpachtflächen verpachtet wurden, als künftig durch die OUM entzogen werden, bedarf es keiner weiteren Ersatzlandgestellung durch den Vorhabenträger, so dass die Anträge auf Angebot neuer Pachtflächen bzw. von Ersatzflächen für die entfallenden Eigentumsflächen zurückgewiesen werden. Da es wegen der Ersatzpachtflächen keines weiteren Ersatzlandes bedarf und der Betrieb Nr. 3 daher auch nicht zur Sicherung seiner Existenz

bzw. die Gesellschafter zur Sicherung ihrer Berufs- oder Erwerbstätigkeit auf weiteres Ersatzland angewiesen sind, wird auch der Hilfsantrag auf Entschädigung in Land zurückgewiesen.

Soweit für diesen Betrieb geltend gemacht wird, dass wegen der geplanten OUM und wegen Planung und Ausweisung von Baugebieten die Entwicklung und Zukunftsperspektiven dieses Betriebs bedroht würden, ist anzumerken, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nur die sich durch das Vorhaben der OUM ergebenden Auswirkungen zu betrachten sind. Hier aber ist zu verzeichnen, dass der Betrieb Nr. 3 im Zusammenhang mit dem Vorhaben der OUM sogar Flächen hinzugewonnen hat. Insoweit hat das Vorhaben der OUM sogar zu einer günstigen Entwicklung dieses Betriebs beigetragen. Ob sich durch andere Vorhaben wie die Ausweisung von Baugebieten künftig möglicherweise Verschlechterungen für die Entwicklung dieses Betriebs ergeben könnten, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Soweit vom Gutachter auf die Gefahr hingewiesen wird, dass dem Betrieb Nr. 3 durch den vorhabenbedingten Flächenverlust Betriebsprämien durch Überschreiten der Viehbesatzobergrenze von 2 GV/ha verloren gehen könnten, ist darauf hinzuweisen, dass einerseits die bisherige Einhaltung dieser Grenze erheblich auf kurzfristig kündbaren Pachtflächen und damit auf keiner rechtlich langfristig gesicherten Grundlage beruht und andererseits diesem Betrieb Ersatzpachtflächen von der Stadt Markdorf bereits verpachtet wurden.

Zwar sind die von diesem Betrieb bewirtschafteten Flst. Nr. 2778, 2779, 2798, 2799, 2800, 2801 und 2805 der Gemarkung Markdorf sowie Flst, Nr. 916 der Gemarkung Kluftern von Kaltluftstagnation betroffen. Da auf diesen Flächen jedoch keine bezüglich Frostgefährdung empfindlichen Sonderkulturen angebaut werden, sind dort auch keine negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere keine Ertragseinbußen durch die Kaltluftstagnation zu erwarten. Hinsichtlich der von Kaltluftstagnation betroffenen Flächenanteile der Flst. Nr. 2775, 2776 und 2804 der Gemarkung Markdorf handelt es sich um Restflächen, bei denen in diesem Beschluss eine Übernahme durch den Vorhabenträger angeordnet wird; dies hat zur Folge, dass sich Bewirtschaftungerschwernisse insoweit für den Betrieb Nr. 3 dann schon deshalb nicht ergeben, da diese Flächen dann nicht mehr von Betrieb Nr. 3 weiter bewirtschaftet werden. Im Erörterungstermin hat ein Gesellschafter zudem angegeben, dass entgegen der Darstellung im anwaltlichen Schriftsatz vom 07.11.2011 auf den Flst. Nr. 2775 und 2776 keine Sonderkulturen angebaut werden, so dass sich dort auch von daher keine Betroffenheit ergibt. Auf Flst. Nr. 2804 werden ebenfalls keine Sonderkulturen angebaut.

Da die Kaltluftstagnation nur nördlich der Trasse der OUM auftreten kann, wird insbesondere bei den südlich der Trasse der OUM liegenden (Rest)-Flächen, die von diesem Betrieb bewirtschaftet werden, keine Beeinträchtigung durch Kaltluftstagnation erfolgen.

Mangels negativer Auswirkungen auf die Bewirtschaftung durch Kaltluftstagnation kommt es zu keinen weiteren Eingriffen, insbesondere Flächenverlusten bei Betrieb Nr. 3.

Zu geltend gemachten Belastungen mit Schadstoffen und zu Umwegen durch die OUM wird auf die jeweils einschlägigen Abschnitte Bezug genommen.

Soweit nicht mit diesem Beschluss den Anträgen des Inhabers des Betriebs Nr. 3 entsprochen wird, werden diese Anträge zurückgewiesen.

Nach Plan 3 des aktualisierten Lärmgutachtens ergeben sich durch die OUM an der am nächsten zur OUM exponierten Stelle der Gebäude dieses Hofes Lärmwerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Damit liegen diese Werte nicht nur unterhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV für Wohngebiete, sondern auch unter den Grenzwerten für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime. Die im Text dieses Gutachtens auf Seite 11 angegebenen Mittelungspegel von 58 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts beziehen sich auf ein nicht zu diesem Hof gehörendes Außenbereichsgrundstück eines dritten Eigentümers (s. Plan 3). Bei den genannten Werten von 55/45 dB(A) tags/nachts besteht nach der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz. Daran ändert auch der Betriebszweig Ferien auf dem Bauernhof nichts. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass sich durch solche Lärmpegel eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung dieses Betriebszweigs ergeben sollte. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Größe dieses Betriebs schon jetzt zumindest am Tag dazu führt, dass betriebspezifischer Lärm auftritt. Zudem entfällt durch die teilweise Rekultivierung von Weg Flst. Nr. 2807 die Belastung durch Verkehr, der bisher durch die Hofstelle durchfährt. Da das Umfeld dieses Hofes überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzt wird, wirkt sich die Trasse der OUM, die zudem durch Einschnitte und Wälle in die Landschaft eingebunden ist und die ca. 200 m vom Hof entfernt verläuft, auch für die Erholungssuchenden weniger beeinträchtigend aus. Zudem steht mit der Querungsmöglichkeit über Bauwerk BW 3 an der Gemeindeverbindungsstraße ohne Umweg die Möglichkeit wie bisher zur Verfügung, nach Süden Richtung Bodensee zu gelangen. Auf Grund der Entfernung des Hofes zur Trasse der OUM sind auch keine schadstoffbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten. Auch wenn der Gutachter in seinem Gutachten angibt, dass eine gesicherte Aussage zur künftigen Vermietung der Ferienwohnungen nicht möglich sei, ist insgesamt für die Planfeststellungsbehörde aus den vorgenannten Umständen nicht ersichtlich, dass es zu nennenswerten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen dieses Betriebszweigs kommt. Für die beantragte Entschädigung für lärmbedingte Umsatzausfälle bei der Vermietung von Ferienwohnungen auf dem Hof besteht nach allem kein Anlass, der entsprechende Antrag wird daher zurückgewiesen. Insoweit ergeben sich hieraus auch keine negativen Auswirkungen auf die Existenzsicherung bei Betrieb Nr. 3.

Zudem steht das Vorhaben der OUM auch einer etwaigen Planung für eine Erweiterung dieses Betriebszweigs nicht entgegen, wobei eine solche Erweiterung mangels einer verfestigten Planung als bloße zusätzliche Erwerbschance ohnehin rechtlich nicht geschützt ist.

9.4.5 Betrieb Nr. 5

Von dem Vorhaben wird der landwirtschaftliche Betrieb Nr. 5 durch die Inanspruchnahme des Flst. Nr. 2802 der Gemarkung Markdorf betroffen. Dabei werden von dem 4.536 m²

großen Flurstück 1.482 m² dauerhaft und 323 m² vorübergehend beansprucht. Das zum Intensivobstanbau genutzte Flurstück wird von der Trasse der OUM durchschnitten.

Der Einwender trägt vor, dass das Grundstück geteilt werde und die beiden verbleibenden Restflächen sich nicht mehr zur Bewirtschaftung lohnen würden, da sie zu klein seien. Es ergebe sich ein längerer Fahrweg. Es komme zu einem Verlust seines Brennrechts und seiner Brennerei, da deren Anerkennung als Brennereibetrieb erlösche, wenn er die erforderlichen Mindestgrundstücksflächen an landwirtschaftlichen Flächen nicht mehr nachweisen könne, wobei sich auf diesen Flächen keine Bäume befinden müssten. Laut Zoll sei die Fläche von Flst. Nr. 2802 für sein Brennrecht ausreichend. Seine sonstigen landwirtschaftlichen Flächen seien verpachtet. Er sieht sich durch das Vorhaben der OUM wirtschaftlich belastet; durch den Verlust des Brennrechts mangels ausreichender Flächen nach Inanspruchnahme von Flächen von Flst. Nr. 2802 durch die OUM werde sein landwirtschaftlicher Betrieb in dessen Existenz gefährdet. Während der Bauzeit entstünden Ertragseinbußen einschließlich einer erschwerten Bewirtschaftung. Zudem macht er Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen geltend.

Zur Belastung mit Schadstoffen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 8.2.4.3 verwiesen. Da es sich bei dem Grundstück um ein unbewohntes Außenbereichsgrundstück handelt, das zum Obstanbau genutzt wird, kommen keine Lärmgrenzwerte zur Anwendung. Im Erörterungstermin wurde einvernehmlich mit dem Einwender festgestellt, dass sich durch das Vorhaben der OUM der Anfahrtsweg des Einwenders von Bermatingen her nicht verlängern wird.

Im Hinblick auf die südlich der Trasse der OUM verbleibende Restfläche von ca. 275 m², die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden kann, sagt der Vorhabenträger zu, diese Restfläche zusätzlich zu erwerben. Damit entfällt die Bewirtschaftungsschwernis infolge der Durchschneidung des Flurstücks. Weiter sagt der Vorhabenträger zu, dass der Eigentümer von Flst. Nr. 2802 der Gemarkung Markdorf rechtzeitig vor Baubeginn über den bevorstehenden Bau informiert wird, so dass der Eigentümer sich darauf hinsichtlich seiner spezifischen betrieblichen Organisation darauf vorbereiten kann; auch insoweit werden betriebliche Erschwernisse gemildert.

Bauzeitliche Ertragseinbußen durch eine vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen sind vom Vorhabenträger zu entschädigen.

Soweit die Sonderkulturfläche von Flst. Nr. 2802 von Kaltluftstagnation betroffen ist nach Seite 3 von Anlage 25, ist dies vom Vorhabenträger zu entschädigen.

Die nördlich der Trasse der OUM verbleibende Restfläche hat eine Fläche von 2.779 m² (= 0,2779 ha). Laut der unteren Landwirtschaftsbehörde ist diese verbleibende Restfläche weiterhin sinnvoll bewirtschaftbar. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Hinsichtlich einer möglichen vorhabenbedingten Existenzgefährdung dieses im Nebenerwerb bewirtschafteten Betriebs ist Folgendes auszuführen: Die zum Betrieb gehörende Obstabfindungsbrennerei und damit verbunden das Brennereirecht hat laut Zollverwaltung für Bermatingen als Untergrenze eine Mindestfläche von 0,3750 ha Intensivobst bzw.

0,70 ha „normale“ landwirtschaftliche Fläche wie Acker oder Grünland zur Voraussetzung. Das intensiv obstbaulich genutzte Flst. Nr. 2802 hat eine Größe von 0,4536 ha, so dass die Mindestfläche für Intensivobst überschritten wird. Nach Abzug der 0,1482 ha vom Vorhaben direkt beanspruchten Fläche sowie der 0,0275 ha Restfläche, die der Vorhabenträger zusätzlich erwerben wird, verbleibt eine Fläche von 0,2779 ha. Diese Fläche liegt unterhalb der Grenze von 0,3750 ha Intensivobst-Fläche. Allerdings hat der Einwender eine Ackerfläche mit 0,75 ha derzeit verpachtet. Nach dessen Angaben im Erörterungstermin ist es möglich, auf dieser Ackerfläche nach Kündigung des Pachtverhältnisses Bäume zu pflanzen und dort Obstbau zu betreiben. Mithin kann der Einwender durch zumutbare betriebliche Dispositionen auf jeden Fall eine der beiden für den Brennereibetrieb maßgeblichen Untergrenzen einhalten, da auch auf der verbleibenden Restfläche von Flst. Nr. 2802 mit 0,2779 ha Fläche weiterhin sinnvoller Obstanbau betrieben werden kann. Darüber hinaus wurde vom Vorhabenträger wie auch von der Stadt Markdorf im Erörterungstermin die Bereitschaft bekundet, dem Einwender eine obstbaufähige Tauschfläche anzubieten, was der Einwender jedoch ablehnte, da er lieber eine Ersatzfläche in der Nähe seiner Hofstelle in Bermatingen haben wolle. Nach allem scheidet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine vorhabenbedingte Gefährdung der Existenz dieses Nebenerwerbsbetriebs aus, da die für die Brennerei erforderliche Mindestflächenanforderung in jedem Fall eingehalten werden kann.

9.4.6 Betrieb Nr. 6

1. Im anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 wird darauf hingewiesen, dass seit 01.07.2012 der Betrieb Nr. 6 vom bisherigen Betriebsinhaber an dessen Ehefrau verpachtet worden ist. Im anwaltlichen Schriftsatz vom 06.12.2012 wird angegeben, dass der bisherige Betriebsinhaber im Jahr 2012 das gesetzliche Rentenalter erreicht hat, die jetzige Betriebsinhaberin hingegen noch nicht, und dass vor diesem Hintergrund die Betriebsübergabe an sie zum 01.07.2012 sinnvoll gewesen sei. Laut anwaltlichem Schriftsatz vom 06.12.2012 sei seitens der jetzigen Betriebsinhaberin eine Betriebsaufgabe in absehbarer Zukunft nicht vorgesehen, da die Einkünfte aus der Fortführung des Betriebs höher seien als ein Bezug von Rente durch sie zuzüglich Pachteinahmen. Daher sei eine Betriebsübergabe an einen der Söhne aktuell nicht sinnvoll gewesen, eine spätere Betriebsübergabe sei keineswegs ausgeschlossen. Ob jedoch eine spätere Fortführung des Betriebs im Haupt- oder Nebenerwerb erfolge, sei derzeit nicht absehbar. Im anwaltlichen Schriftsatz vom 16.06.2009 war noch explizit angegeben worden, dass einer der beiden Söhne als Betriebsnachfolger in Betracht komme.

Auch wenn danach sowohl der bisherige Betriebsinhaber als auch die jetzige Betriebsinhaberin am Ende ihres Berufs- und Erwerbslebens stehen, ist der Hinweis im anwaltlichen Schriftsatz vom 06.12.2012 zutreffend, dass es nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg (Urteil vom 17.07.2007 - 5 S 130/06 -, Juris Rn. 47) nicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebsinhabers insgesamt und damit nicht auf die Erwägung, ob der Betriebsinhaber am Ende seines Berufslebens steht, ankommt, sondern auf die objektivierte Gegebenheiten des zu beurteilenden Betriebs. Dabei nimmt der VGH Bezug auf BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990 - 4 C 25/90 u. a. -, Juris Rn. 24. Nach den oben dar-

gestellten Angaben im anwaltlichen Schriftsatz vom 06.12.2012 ist bislang nach wie vor von der Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs Nr. 6 auszugehen.

2. Die tatsächlichen Verhältnisse bei diesem Betrieb Nr. 6 stellen sich wie folgt dar, wobei sich im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens beim Betrieb Nr. 6 erhebliche Veränderungen ergeben haben:

Im anwaltlichen Schriftsatz vom 16.06.2009 wurde angegeben, dass der Betrieb im Haupterwerb 33 ha bewirtschaftet, davon 11,34 ha Eigentums- und 21,66 ha Pachtflächen, zudem wurde damals noch Milchviehhaltung als Betriebszweig angegeben. Im Erstgutachten des Gutachters vom 18.02.2011 wurde die bewirtschaftete Gesamtfläche mit ca. 27 ha, davon 11,34 ha Eigentumsflächen, angegeben, da der Betrieb im Jahr 2009 ca. 6 ha Pachtflächen infolge Ausweisung von Baugebieten verloren hat. Im Erörterungstermin am 06.12.2011 gab der damalige Betriebsinhaber an, dass er nur noch ca. 14 ha, davon ca. 11 ha Eigentums- und ca. 3 ha Pachtflächen bewirtschaftet. Auf Grund dieser erheblich geringeren Betriebsgröße wurde der Gutachter um eine Aktualisierung seines Gutachtens gebeten. In dieser Aktualisierung vom 16.03.2012 legt der Gutachter eine bewirtschaftete Fläche von 14,90 ha, davon 11,34 ha Eigentums- und 3,56 ha Pachtflächen, zugrunde (ohne 0,61 ha Weg-, Hof- und Gebäudeflächen); dies deckt sich mit den Angaben zur Flächennutzung 2011 in einem Gemeinsamen Antrag bei der Landwirtschaftsverwaltung mit Stand 18.01.2012 (s. Anlage 1 in der gutachterlichen Stellungnahme vom 02.10.2012). Im anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 wird mitgeteilt, dass der Betrieb Nr. 6 derzeit über Eigentumsflächen von 11,34 ha und Pachtflächen von 4,24 ha, zusammen 15,58 ha verfüge. Nach Angaben des Gutachters in seiner Stellungnahme vom 02.10.2012 konnte diesbezüglich von ihm nicht geprüft und aufgeklärt werden, ob zwischenzeitliche Flächenänderungen erfolgten, was nach dessen Angaben darauf beruht, dass eine Kontaktaufnahme mit der jetzigen Betriebsinhaberin nicht möglich war. Auf Grund der Mitwirkungspflicht eines Einwenders nach § 26 Abs. 2 Satz 1 und 2 LVwVfG hätte die Betriebsinhaberin an einer solchen Aufklärung mitwirken müssen. Im Hinblick auf diese Mitwirkungspflicht wurde der Anwalt der Betriebsinhaberin mit Schreiben vom 07.11.2012 von der Planfeststellungsbehörde gebeten mitzuteilen, in welchem Umfang dieser Betrieb Flächen bewirtschaftet. Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 06.12.2012 wurde der Gemeinsame Antrag mit Stand 12.11.2012 vorgelegt. Danach bewirtschaftet der Betrieb nach wie vor insgesamt 14,90 ha Flächen (einschließlich 0,62 ha Waldflächen und 0,13 ha Ödland). Rechnet man im Übrigen zu den 14,90 ha bewirtschafteten Flächen noch die 0,61 ha Weg-, Hof- und Gebäudefläche hinzu, kommt man auf 15,51 ha, was sich weitgehend mit den 15,58 ha aus dem anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 deckt. Bei dieser Sachlage hält es die Planfeststellungsbehörde mangels Entscheidungserheblichkeit nicht mehr für erforderlich, eine weitere Sachaufklärung durchzuführen. Jedenfalls in der Größenordnung steht der Umfang der von diesem Betrieb bewirtschafteten Flächen fest.

Demnach bewirtschaftet der Betrieb Nr. 6 derzeit (Stand Gemeinsamer Antrag 12.11.2012) 6,38 ha Ackerfläche, 4,77 ha Grünland/Streuobst, 2,70 ha Intensivobst, 0,30 ha Erdbeeren und 0,62 ha Wald (0,13 ha Ödland kommen noch hinzu). Diese Flächen wurden vom Gut-

achter fast deckungsgleich auch der Deckungsbeitragsermittlung in der Aktualisierung vom 16.03.2012 zugrunde gelegt (hier wurden 6,31 ha Ackerflächen und 4,84 ha Grünland/Streuobst zugrunde gelegt).

In der mit gutachterlicher Stellungnahme vom 17.01.2013 aktualisiert mit Stand 2012/2013 vorgelegten Deckungsbeitragsermittlung wurde die Fläche des Erdbeeranbaus auf 0,15 ha reduziert, da nur auf 0,15 ha in jedem Jahr tatsächlich Erdbeeren geerntet werden. Dafür wurde der Flächenumfang bei Ackerflächen von 6,38 ha auf 6,53 ha erhöht (wobei streng genommen auf der hinzugerechneten Fläche von 0,15 ha ebenfalls Erdbeeren angebaut werden, die jedoch erst im Folgejahr Ertrag bringen, so dass diese Fläche von 0,15 ha eigentlich nicht bei der Ermittlung des Deckungsbeitrags der Ackerflächen zu berücksichtigen wäre). Die von 4,77 ha auf 4,43 ha reduzierte Grünlandfläche resultiert daraus, dass die Streuobstanlage auf Flst. Nr. 884 mit 0,3364 ha hier herausgenommen und gesondert ausgewiesen wird, da sich die Deckungsbeiträge bei beiden Flächenkategorien erheblich unterscheiden. Mit diesen Änderungen wird der tatsächlichen betrieblichen Situation beim Betrieb Nr. 6 besser Rechnung getragen.

Nach dem vorgelegten Gemeinsamen Antrag mit Stand 12.11.2012 wurde inzwischen nicht nur der Betriebszweig Milchviehhaltung aufgegeben, sondern bis zum 30.06.2012 wurden alle Tiere, mithin auch die noch im Gemeinsamen Antrag mit Stand 18.01.2012 angegebene ca. 20 Rinder abgegeben. Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 29.01.2013 wurde bestätigt, dass seit dem 30.06.2012 vom Betrieb Nr. 6 keine Rinder mehr gehalten werden. In diesem Schriftsatz vom 29.01.2013 wurde mitgeteilt, dass aktuell 49 Legehennen gehalten werden; diese werden bei der Deckungsbeitragsermittlung nicht berücksichtigt, da zum einen anzunehmen ist, dass dies der Eigenversorgung der Familie dient, und zum anderen im Übrigen der hieraus resultierende Deckungsbeitrag vernachlässigbar ist.

Im anwaltlichen Schriftsatz vom 16.06.2009 wurde angegeben, dass das Flst. Nr. 884 der Gemarkung Kluffern das einzige im Betrieb vorhandene, für Erdbeeranbau geeignete Grundstück sei; Erdbeeren würden auf 0,15 ha erzeugt. Erstmals im anwaltlichen Schriftsatz vom 07.11.2011 wurde mitgeteilt, dass auch auf den Flst. Nr. 914, 915 und einer an Flst. Nr. 915 angrenzenden Teilfläche von Flst. Nr. 916 der Gemarkung Kluffern Erdbeeranbau erfolge; dies wurde auch im Erörterungstermin am 06.12.2011 angegeben, wobei hierauf auf dem Flst. Nr. 884 ebenfalls Erdbeeren in Fruchtfolge angebaut würden. Im anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 wird der Erdbeeranbau auf das Flst. Nr. 915 bezogen. Im Hinblick auf die o. g. Mitwirkungspflicht wurde der Anwalt mit Schreiben vom 07.11.2012 von der Planfeststellungsbehörde gebeten mitzuteilen, auf welchen Flurstücken im welchem Flächenumfang von diesem Betrieb unter Berücksichtigung der Fruchtfolge tatsächlich Erdbeeren angebaut werden.

Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 06.12.2012 wurden die Angaben zum Erdbeeranbau wie folgt präzisiert: Bis zum Erwerb des Flst. Nr. 884 der Gemarkung Kluffern im Jahr 2002 habe der Erdbeeranbau im Wechsel auf den Flst. Nr. 915 und 898 der Gemarkung Kluffern

stattgefunden. Seither werde Erdbeeranbau nur noch auf dem Flst. Nr. 884 betrieben, das wegen seiner Lage und Ausrichtung besser geeignet sei als die Flst. Nr. 915 und 898. Eine Nutzung von Flst. Nr. 915 für Erdbeeranbau könne künftig nicht ausgeschlossen werden, wenn die Nutzung von Flst. Nr. 884 für Erdbeeranbau vorhabenbedingt oder aus anderen Gründen ausfalle. Auf Flst. Nr. 884 würden Erdbeeren in vierjähriger Fruchtfolge angebaut. Die gesamte für Erdbeeranbau genutzte Fläche belaufe sich deshalb auf 0,60 ha, tatsächlich ertragbringend seien pro Jahr aber nur 0,15 ha. Weitere 0,15 ha müssten jeweils bereits im Vorjahr bepflanzt werden und stünden insofern für andere ertragbringende Zwecke nicht zur Verfügung, so dass pro Jahr 0,30 ha von Flst. Nr. 884 für Erdbeeranbau beansprucht würden. Die für Erdbeeranbau genutzte Fläche von Flst. Nr. 884 und die vierjährige Fruchtfolge lasse sich dem Luftbild aus Anlage 25 (Seite 4) entnehmen; dies ist auch in Planunterlage 3 ersichtlich.

Nach dieser plausiblen Darstellung im anwaltlichen Schriftsatz vom 06.12.2012 zum Erdbeeranbau geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass beim Betrieb Nr. 6 derzeit Erdbeeranbau tatsächlich nur auf Flst. Nr. 884 in der beschriebenen vierjährigen Fruchtfolge stattfindet, so dass von der gesamten für Erdbeeranbau genutzten Fläche von 0,60 ha pro Jahr tatsächlich nur 0,15 ha ertragbringend sind.

Infolge der teilweisen Inanspruchnahme von Flst. Nr. 884 der Gemarkung Kluffern mit 0,3364 ha fällt der dortige Streuobstbaumbestand mit Hochstämmen vorhabenbedingt vollständig weg.

3. Die Ermittlung der Deckungsbeiträge im Zusammenhang mit der Ermittlung der Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung beim Betrieb Nr. 6 zur Beurteilung von dessen vorhabenbedingter Existenzgefährdung stellt sich unter Zugrundelegung der oben dargelegten Tatsachengrundlagen nach der mit gutachterlicher Stellungnahme vom 17.01.2013 vorgelegten, aktualisierten Deckungsbeitragsermittlung mit Stand 2012/2013 wie folgt dar:

Vorab ist anzuführen, dass infolge der Aufgabe des Betriebszweigs der Rinderhaltung im Unterschied zur mit gutachterlicher Stellungnahme vom 16.03.2012 vorgelegten Deckungsbeitragsermittlung kein Deckungsbeitrag mehr aus diesem Betriebszweig zu berücksichtigen ist. Folgerichtig wurde in der aktualisierten Fassung der Deckungsbeitragsermittlung mit Stand 2012/2013 auch der Deckungsbeitrag aus dem Betriebszweig Grünland angepasst, da mangels Rinderhaltung auch kein eigenes Grünland mehr an eigene Rinder verfüttert wird.

Aus den verschiedenen verbliebenen Betriebsbereichen Acker, Kern- und Steinobst, Grünland, Streuobst-/Hochstammanlage, Erdbeeren und Wald resultiert laut Gutachter ein Gesamtdeckungsbeitrag von 34.248,36 Euro. Nach Abzug von Festkosten in Höhe von 25.200 Euro und Pachtausgaben von 750 Euro verbleibt danach ein Gewinn von 8.298,36 Euro. Unter Zugrundelegung von Entnahmen der jetzigen Betriebsleiterin in Höhe von 25.000 Euro ergibt sich ein Eigenkapitalverlust ohne das Vorhaben von 16.701,64 Euro. Mit Berücksichtigung des Vorhabens reduziert sich der Gewinn von 8.298,36 Euro um 1.046,22

Euro auf dann noch 7.252,14 Euro, so dass sich mit dem jetzigen Vorhaben der Eigenkapitalverlust auf 17.747,86 Euro belaufen würde.

Nach den gutachterlichen Berechnungen zur Faktorentlohnung wird unter Berücksichtigung des Gewinns, der Verzinsung des Eigenkapitals, eines Pachtansatzes und eines vergleichbaren Lohnansatzes eine Nettorentabilität vor der Maßnahme von 24% und nach der Maßnahme, also nach Durchführung dieses Vorhabens von 21% erreicht, wobei das Soll mindestens 70% beträgt.

Von Einwenderseite wurden verschiedene Aspekte zu diesen gutachterlichen Berechnungen angeführt:

Hinsichtlich des Erdbeeranbaus wird moniert, dass der Gutachter nur einen Deckungsbeitrag von 7.000 Euro je ha zugrunde legt. Insbesondere in den anwaltlichen Schriftsätzen vom 06.12.2012 und vom 29.01.2013 wird darauf hingewiesen, dass nach „Richtsätzen zur Gewinnschätzung Wirtschaftsjahr 2009/2010“ der Finanzverwaltung beim Erdbeeranbau Deckungsbeiträge von mehr als 19.900 Euro je ha möglich seien. Die vom Gutachter angewandten „Deckungsbeiträge der wichtigsten landwirtschaftlichen Betriebszweige Stand 05.03.2012“ der Landesanstalt für die Entwicklung der Landwirtschaft und der ländlichen Räume (LEL) würden nicht berücksichtigen, dass der Betrieb Nr. 6 die Erdbeeren nicht über den Großhandel verkaufe, sondern Direktvermarktung betreibe, wo deutlich höhere Erlöse zu erzielen seien, weshalb im Schriftsatz vom 06.12.2012 ein Deckungsbeitrag von 20.500 Euro je ha genannt wird. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rührt die Differenz zwischen dem Deckungsbeitrag laut Gutachter von 7.000 Euro je ha und laut Anwalt von 20.500 Euro je ha daher, dass - worauf der Gutachter in seiner Stellungnahme vom 17.01.2013 hinweist - bei den Richtsätzen der Finanzverwaltung noch keine Ansätze für Fremdlöhne enthalten sind, was deshalb erfolgt, um zu verhindern, dass „schwarz gezahlte“ Löhne als Betriebsausgaben steuerlich gewinnmindernd geltend gemacht werden können (im Übrigen ist die Finanzverwaltung naturgemäß tendenziell an höheren Deckungsbeiträgen und damit höheren zu versteuernden Erträgen eines Betriebs interessiert). Bei den Deckungsbeiträgen nach der LEL sind hingegen solche Fremdlöhne als variable Kosten bereits abgezogen. Laut gutachterlicher Stellungnahme belaufen sich die üblicherweise beim arbeitsintensiven Erdbeeranbau anfallenden Lohnkosten auf ca. 12.000 Euro je ha. Damit lässt sich die Differenz der Angaben zwischen Gutachter und Anwalt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne weiteres erklären. Da in der mit anwaltlichem Schriftsatz vom 29.01.2013 vorgelegten Gewinn- und Verlustrechnung für das Wirtschaftsjahr 2010/2011 und für das Vorjahr ein Aufwand für Lohnarbeit zwischen ca. 3.500 Euro und ca. 5.000 Euro angegeben ist, geht die Planfeststellungsbehörde zugunsten des Betriebs Nr. 6 davon aus, dass der Erdbeeranbau weitgehend von der Betriebsinhaberin unter Mithilfe ihrer Familienangehörigen ohne Saisonarbeitskräfte betrieben wird. Daher geht die Planfeststellungsbehörde beim Betrieb Nr. 6 zu dessen Gunsten beim Erdbeeranbau von einem Deckungsbeitrag von 20.500 Euro je ha aus. Bei einer Fläche von 0,15 ha ergibt dies einen Deckungsbeitrag beim Erdbeeranbau von 3.075 Euro.

Anzumerken ist, dass mangels vorhabenbedingter Kaltluftstagnation auf dem auf der Südseite der Trasse der OUM gelegenen Restteil von Flst. Nr. 884 keine Kosten für zusätzliche

Pflanzenschutzmaßnahmen wegen Pilzbefalls wegen verzögerten Abtrocknens anfallen und dass insoweit auch keine geringeren Erlöse wegen Reifeverzögerung auftreten werden. Infolge dessen kommt es dadurch auch nicht zu Abzügen beim Deckungsbeitrag beim Erdbeeranbau. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der vorgebrachten Schadstoffimmissionen; da die Anbaufläche nicht mit solchen Immissionen belastet werden wird, sind auch insoweit keine negativen Auswirkungen auf die Erlöse und damit auf den Deckungsbeitrag aus dem Erdbeeranbau zu erwarten. Da auf den Flst. Nr. 914, 915 und 916 der Gemarkung Kluffern vom Betrieb Nr. 6 keine Erdbeeren angebaut werden, erübrigen sich für dieses Verfahren Betrachtungen zu Auswirkungen von dort auftretender vorhabenbedingter Kaltluftstagnation auf Erdbeeranbau.

Ferner wird von Einwenderseite moniert, dass der Deckungsbeitrag hinsichtlich der Streuobstanlage auf Flst. Nr. 884 der Gemarkung Kluffern vom Gutachter zu gering veranschlagt sei. Laut gut-achterlicher Stellungnahmen vom 16.03.2012, vom 02.10.2012 und vom 03.12.2012 wurde bei der Deckungsbeitragsermittlung ein durchschnittlicher Ertrag von 60 kg je Baum und Jahr veranschlagt mit 50% Direktverkauf als Tafelobst zu 1,00 Euro je kg und mit 50% Verwertung als Apfelsaft mit Verkauf zu 1,50 Euro je Liter bei Abzug von 25% einsparbarer Kosten. Daraus ergibt sich laut Gutachter ein Deckungsbeitragsverlust von ca. 1.000 Euro (der Gutachter geht nach der in seiner Stellungnahme vom 03.12.2012 dargelegten Berechnung bei der Streuobstanlage auf Flst. Nr. 884 von einem Deckungsbeitrag von gerundet 3.000 Euro je ha aus, was bei der hier relevanten Fläche von 0,3364 ha gerundet zu 1.000 Euro als Deckungsbeitrag führt). Demgegenüber wird in den anwaltlichen Schriftsätzen vom 02.07.2012 und vom 06.12.2012 angegeben, dass der Ertrag sich auf ca. 400 kg pro Baum und Jahr belaufe, wovon 100 kg (also ein Viertel) als Tafelobst zu 1,00 Euro je kg und 300 kg (also drei Viertel) als Mostobst zu 0,15 Euro je kg vermarktet würden. Daraus resultiere ein Deckungsbeitrag von ungefähr 145,00 Euro pro Baum und Jahr, mithin bei insgesamt 20 Bäumen 2.900 Euro pro Jahr. Daher sei der Deckungsbeitragsverlust mit nur ca. 1.000 Euro, wie vom Gutachter angegeben, zu gering veranschlagt. Die Streuobstanlage sei in einem vitalen Zustand und im besten Ertragsalter. Auf Grund der vorhandenen Sorten und der intensiven Bewirtschaftung (Gülledüngung) sei die Alternanz bei den Erträgen sehr gering, die Hauptertragszeit werde noch lange anhalten. Von der Planfeststellungsbehörde erbetene Nachweise über die bei den Bäumen von Flst. Nr. 884 erzielten jährlichen Durchschnittserträge konnten laut anwaltlichem Schriftsatz vom 29.01.2013 nicht vorgelegt werden, da die Lieferscheine über Mostobstverkäufe auch Mostobst von anderen Flurstücken mit enthalten würden. Auf Grund dessen ist in diesem Fall aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zur Deckungsbeitragsermittlung aus dem Streuobstanbau auf Flst. Nr. 884 auf die üblichen abstrakten Bewertungsmethoden zurückzugreifen.

In seiner Stellungnahme vom 02.10.2012 gibt der Gutachter an, dass die vom Anwalt genannten Preise von 1,00 Euro je kg Tafelobst und 0,15 Euro je kg Mostobst nicht unrealistisch seien, er weist jedoch darauf hin, dass bei dem Sortenspektrum der Streuobstanlage ein Preis von 1,00 Euro je kg beim Tafelobst fraglich sei. Die Planfeststellungsbehörde geht dennoch von diesen Preisen zugunsten des Betriebs Nr. 6 aus. Zwar ging der Gutachter in

seiner Stellungnahme von einem je hälftigen Anteil von Tafel- und Mostobst aus, jedoch wurde hier in den anwaltlichen Schriftsätzen eine Verteilung von einem Viertel Tafelobst und drei Viertel Mostobst eingeräumt, so dass die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall von diesem Verhältnis ausgeht.

Hinsichtlich der Erträge je einzelndem Baum weist der Gutachter darauf hin, dass ein Ertrag von 400 kg je Baum im Jahresdurchschnitt unrealistisch ist. In der gutachterlichen Stellungnahme vom 02.10.2012 wird auf „Fachinformationen im Bereich Obstbau“ der Landwirtschaftsverwaltung Baden-Württemberg Bezug genommen. Danach werden für Tafeläpfel in der Hauptertragszeit 30-45 kg je Baum und für Mostäpfel 50-60 kg je Baum angegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei einer Lebensdauer der Bäume von bis zu 60 bis 70 Jahren in den ersten 15 bis 20 Jahren kein Ertrag oder ein geringerer, ansteigender Ertrag anfällt und in den letzten 10 bis 15 Jahren der Lebensdauer ein abnehmender Ertrag. Auch wenn laut Gutachter unter Hinweis auf Literatur von 1964 in gepflegten Hochstammanlagen während der Hauptertragszeit Durchschnittserträge von bis zu 150-200 kg je Baum gemessen wurden, ist für Durchschnittserträge über die ganze Lebensdauer hinweg dennoch zu berücksichtigen, dass in den ersten Jahren kein und danach nur ein ansteigender Ertrag und in den letzten Jahren der Lebensdauer nur ein abnehmender Ertrag anfällt. Insoweit hat der Gutachter in seiner Stellungnahme vom 03.12.2012 überzeugend den Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Deckungsbeitrag über die ganze Lebensdauer und dem Deckungsbeitrag im Vollertrag dargelegt. Zudem ist gerade bei Hochstämmen die Alternanz zu beachten, wonach auf ein starkes Ertragsjahr im nächsten Jahr der Ertrag nur gering ist oder ganz ausfällt, was sich im jährlichen Durchschnittsertrag ertragsmindernd auswirkt. Zwar wird im anwaltlichen Schriftsatz vom 06.12.2012 darauf hingewiesen, dass der Gutachter sich auf veraltete Quellenangaben aus dem Jahr 1964 beziehe und sich die Ertragsverhältnisse im Obstbau seit 1964 verändert hätten. Jedoch hält es die Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar, wenn der Gutachter in seiner Stellungnahme vom 17.01.2013 Folgendes entgegnet: „Auf Flst. Nr. 884 befindet sich noch eine traditionelle, ältere Streuobstanlage, die vor mehreren Jahrzehnten gepflanzt wurde. Zum Zeitpunkt der Pflanzung war eigentlich bereits die Pflanzung von Niederstammanlagen Stand der Technik. Die aktuelle Fachliteratur (...) behandelt nur noch die aktuellen Anbausysteme. Anbauformen, die noch in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts üblich waren, können deswegen nicht mit modernen Anlagen verglichen werden. An der Ertragssituation von Streuobstanlagen, die womöglich vor 40-50 Jahren gepflanzt wurden, hat sich jedoch bis heute nichts gegenüber der Ertragssituation vor 50 Jahren verändert. Die damalige Fachliteratur behandelt die damaligen Anbauformen und ihre Ertragssituation, deswegen sind die genannten Literaturquellen noch zutreffend. Die heutige Fachliteratur behandelt die heutigen Anbauformen und deren Ertragspotentiale.“ Weiter führt der Gutachter aus: „Die Pflanzung und Pflege von Streuobstbäumen zur Förderung des ökologischen Gleichgewichts wird von staatlicher Seite finanziell gefördert, da davon ausgegangen wird, dass sich der Streuobstbau alleine nicht trägt. Für solche Vorhaben gibt es aktuelle Broschüren und Merkblätter. Sofern dort Ertragshinweise gegeben werden, beruhen sie ebenfalls auf Quellen aus den 50er und 60er Jahren bzw. die genannten Erträge sind sogar noch geringer als die von mir (Anm.: also dem Gutachter) unterstellten.“

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat der Anwalt zwar recht mit seinem Hinweis, dass es seit 1964 ertragreichere Anbauformen im Obstbau gibt; allerdings bleibt festzuhalten, dass ein traditioneller Streuobstbau wie auf Flst. Nr. 884 nicht mit Hochleistungsanlagen gleichgesetzt werden kann. Ebenso ist festzuhalten, dass sich die vorhandene Streuobstanlage im Ertragspotential selbst nicht mehr weiterentwickeln lässt - eine Streuobstanlage mit Hochstämmen bleibt eine Streuobstanlage mit Hochstämmen und wird nicht zu einer ertragreicheren Niederstammanlage. Mithin erachtet es die Planfeststellungsbehörde als fachlich zutreffend, beim Flst. Nr. 884 im Ansatz vom üblichen Ertrag traditioneller Streuobst-Hochstammanlagen auszugehen. Dann aber kommt ein durchschnittlicher Jahresertrag von 400 kg je Baum nicht in Betracht. Geht man wie der Gutachter in seiner Stellungnahme vom 03.12.2012 von einem Ertrag je Baum von 200 kg aus bei einer Verteilung von einem Viertel Tafelobst zu 1,00 Euro je kg und drei Vierteln Mostobst zu 0,15 Euro je kg, kommt man zu einem Erlös je Baum von 72,50 Euro. Bei 20 Bäumen ergibt dies 1.450 Euro. Wegen des hohen Pflege- und Ernteaufwands bei Hochstämmen können etwa ein Drittel des Erlöses als einsparbare Kosten angesetzt werden (der Gutachter hält sogar einen Abzug von 50% für sachgerecht). Dann kommt man zu einem Deckungsbeitrag von ca. 1.000 Euro. Auch diese Rechnung, die beim Obstertrag zugunsten des Betriebs Nr. 6 von 200 kg je Baum und Jahr ausgeht, bestätigt das Ergebnis des Gutachters. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass über die ganze Lebensdauer der Bäume gesehen nicht durchgängig vom Höchst-ertrag ausgegangen werden darf. Außerdem zeigt die Fotoaufnahme Stand Winter 2011/12 in der gutachterlichen Stellungnahme vom 03.12.2012, dass bereits ein Baum abgängig ist, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht mehr davon ausgegangen werden kann, dass es sich bei dieser Streuobstanlage um einen noch lange vitalen und damit ertragreichen Bestand handelt.

Soweit der Anwalt in seinem Schriftsatz vom 29.01.2013 kritisiert, dass der Gutachter bei der Deckungsbeitragsermittlung des Apfelanbaus nicht auf die Angaben der LEL zu Deckungsbeiträgen Stand 05.03.2012 zurückgegriffen habe, ist darauf hinzuweisen, dass es zwar zutreffend ist, dass dort bei Äpfeln bei mittlerem Leistungsniveau ein Deckungsbeitrag von 6.000 Euro je ha und bei hohem Leistungsniveau von 11.000 Euro je ha angegeben wird, jedoch wird dort bei niedrigem Leistungsniveau ein Deckungsbeitrag von 1.000 Euro je ha angegeben. Da sich traditionelle Streuobst-Hochstammanlagen nicht durch ein ausgeprägtes Leistungsniveau beim Ertrag auszeichnen, zeigt auch dies, dass ein Ansatz von 3.000 Euro je ha als Deckungsbeitrag beim Flst. Nr. 884 angemessen ist und der Gutachter sich insoweit durchaus an den Angaben der LEL orientiert hat.

Nach allem hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, dass der Gutachter in seiner aktualisierten Deckungsbeitragsermittlung Stand 2012/13 hinsichtlich der Streuobstanlage auf Flst. Nr. 884 einen Deckungsbeitrag von 3.000 Euro je ha zugrunde legt.

Im anwaltlichen Schriftsatz vom 06.12.2012 wird moniert, dass es unzulässig sei, hinsichtlich des Erdbeeranbaus und der Streuobstanlage den jeweiligen Deckungsbeitrag durch kalkulatorische Arbeitskosten herunterzurechnen. Der persönliche Arbeitseinsatz der Mandantin dürfe nicht als kalkulatorische Größe zur Verringerung der Deckungsbeiträge ver-

wendet werden. Nach Angaben des Gutachters in dessen Stellungnahme vom 17.01.2013 ist in der Kalkulation der Lohnkosten in der Deckungsbeitragsrechnung die von der Betriebsleiterin selbst erbrachte Arbeitsleistung nicht enthalten. Demzufolge geht dieser Einwand fehl.

Nach allem ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zutreffend, beim Betrieb Nr. 6 einen vorhabenbedingten Deckungsbeitragsverlust in Höhe von insgesamt 1.046,22 Euro zugrunde zu legen. Dieser Betrag ergibt sich aus $3.000 \text{ Euro/ha} \times 0,3364 \text{ ha}$ (Streubestanlage) = 1.009,20 Euro, $600 \text{ Euro/ha} \times 0,0015 \text{ ha}$ (Grünland) = 0,90 Euro sowie $1.200 \text{ Euro/ha} \times 0,0301 \text{ ha}$ (Ackerfläche) = 36,12 Euro. Dieser Betrag wird auch in der aktualisierten Deckungsbeitragsermittlung und Beurteilung der Existenzgefährdung beim Betrieb Nr. 6 angesetzt.

4. Im anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 wird weiter vorgetragen, dass die angesetzten Festkosten von 25.200 Euro nicht nachvollziehbar seien. Nach den Angaben des Gutachters in dessen Stellungnahme vom 03.12.2012 lagen die in den Jahresabschlüssen des Betriebs Nr. 6 von 2006/07, 2007/08 und 2008/09 ausgewiesenen Festkosten zwischen 31.500 und 32.200 Euro. Da dem Gutachter keine weiteren Jahresabschlüsse vorgelegt wurden, musste der Gutachter die Festkosten schätzen. Dabei waren die zwischenzeitlichen Veränderungen beim Betrieb Nr. 6 zu berücksichtigen. Diese haben dazu geführt, dass der Gutachter einen gewissen Abschlag bei den Festkosten vorgenommen hat. Da sich Festkosten im Unterschied zu den variablen Kosten auch bei Betriebsverkleinerungen nicht ohne weiteres zeitnah entsprechend reduzieren lassen, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die vorgelegten Jahresabschlüsse plausibel, dass der Gutachter den Betrag der Festkosten bei 25.200 Euro ansetzt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass nach Erkenntnissen der Landwirtschaftsverwaltung bei Betrieben in der vergleichbaren Größenordnung von 10-20 ha die Festkosten bei ca. 36.000 Euro liegen (s. o. die entsprechenden Ausführungen zu Betrieb Nr. 2). Die mit anwaltlichem Schriftsatz vom 29.01.2013 vorgelegte Gewinn- und Verlustrechnung 2010/2011 bietet keinen Anhaltspunkt für einen deutlich niedrigeren Festkostenansatz. Insgesamt kann die Schätzung der Festkosten durch den Gutachter als auf der sicheren Seite liegend und damit für den Betrieb Nr. 6 günstig angesehen werden.

5. Im anwaltlichen Schriftsatz vom 02.07.2012 wird weiter kritisiert, dass beim Betrieb Nr. 6 bei einem 2-Personen-Haushalt vom Gutachter Entnahmen in Höhe von 25.000 Euro angesetzt worden seien, wohingegen beim Betrieb Nr. 2, bei dem der Gutachter von einem 4-Personen-Haushalt ausgegangen sei, nur 20.000 Euro als Entnahme angesetzt worden seien.

Nach Angaben des Gutachters in dessen Stellungnahme vom 02.10.2012 betragen die durchschnittlichen Lebenshaltungskosten in landwirtschaftlichen Betrieben ca. 9.000 Euro pro Person. Unter Hinzurechnung von Steuern und privaten Versicherungen sind laut Gut-

achter ca. 27.000 Euro anzusetzen. Ein Vergleich mit Betrieb Nr. 2 ist aus Sicht des Gutachters, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, nicht angebracht, da bei diesem Betrieb als Besonderheit von einer relativ bescheidenen Lebensführung auszugehen ist; dies ist beim Betrieb Nr. 6 jedoch nicht der Fall. Daher hält die Planfeststellungsbehörde den Ansatz von Entnahmen in Höhe von 25.000 Euro beim Betrieb Nr. 6 für sachgerecht und angemessen.

6. Nach allem stellt sich beim Betrieb Nr. 6 die Deckungsbeitragsermittlung sowie die Beurteilung der Kennziffern Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung wie folgt dar:

Bei der Deckungsbeitragsermittlung geht die Planfeststellungsbehörde beim Erdbeeranbau von einem Deckungsbeitrag in Höhe von 3.075 Euro anstelle von 1.050 Euro aus. Dies führt zu einem Gesamtdeckungsbeitrag in Höhe von 36.273,36 Euro, was nach Abzug von Festkosten von 25.200 Euro und Pachtausgaben von 750 Euro zu einem Gewinn von 10.323,36 Euro führt. Unter Zugrundelegung des um 2.025 Euro höheren Deckungsbeitrags und entsprechend höheren Gewinns sowie von Entnahmen in Höhe von 25.000 Euro ergibt sich ein Eigenkapitalverlust bei Betrieb Nr. 6 vor der Durchführung des Vorhabens der OUM in Höhe von 14.676,64 Euro und nach dessen Durchführung in Höhe von 15.722,86 Euro. Selbst wenn man hier noch zugunsten des Betriebs Nr. 6 die Entnahme auf 20.000 Euro reduzieren würde, wäre immer noch ein signifikanter Eigenkapitalverlust in Höhe von 9.676,64 Euro bzw. 10.722,86 Euro zu verzeichnen.

Bei der Faktorentlohnung kommt es beim Betrieb Nr. 6 unter Zugrundelegung eines um 2.025 Euro höheren Gewinns zu folgenden Ergebnissen: Vor Durchführung des Vorhabens wird eine Nettorentabilität von 29,31% und nach dessen Durchführung von 26,34% erreicht. Auch damit bleibt dieser Betrieb deutlich unterhalb des Solls von minimal 70%. Selbst wenn man die Festkosten hier noch zugunsten des Betriebs Nr. 6 um 5.000 Euro reduzieren würde, ergäbe sich eine Nettorentabilität vor der Durchführung des Vorhabens von ca. 43,5% und nach dessen Durchführung von ca. 40,5%. Bei dieser Berechnung ist im Übrigen noch zu berücksichtigen, dass zugunsten des Betriebs Nr. 6 statt von einem Lohnansatz für eine Arbeitskraft in Höhe von 37.596,00 Euro wie in der Berechnung Stand 2008/09 hier von einem Lohnansatz in Höhe von 29.507,60 Euro wie in der Berechnung Stand 2012/13 ausgegangen wird.

7. Die Planfeststellungsbehörde teilt bei diesen Ergebnissen die Einschätzung des Gutachters, dass bei einem so geringen Jahresgewinn weder eine angemessene Faktorentlohnung noch eine notwendige Eigenkapitalbildung möglich sind. Vielmehr liegt es auf der Hand, dass es aus Gutachtersicht zu Eigenkapitalverlusten kommt. Der Gutachter geht daher von einer bereits bestehenden Existenzgefährdung aus. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dieser Betrieb bereits jetzt vorhabenunabhängig erheblich existenzgefährdet. Durch das Vorhaben der OUM wird zwar die bestehende Existenzgefährdung noch erhöht, dies ändert jedoch nichts daran,

dass bereits jetzt auch ohne das Vorhaben der OUM; dieser Betrieb erheblich existenzgefährdet ist.

Im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in dessen Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 13/08-, NVwZ 2010, 1295 ist darauf hinzuweisen, dass bei dem vorhabenbedingtem Flächenverlust von 3,25% der Eigentumsfläche dieses Betriebs ein Indiz dafür besteht, dass ein solcher Verlust von unter 5% für sich zu keiner Existenzgefährdung führt. Auch wenn bei einer Landinanspruchnahme von unter 5% nach dieser Rechtsprechung die Frage der Existenzgefährdung nicht mit einem Sachverständigengutachten zu klären ist, wurde vom Vorhabenträger dennoch ein solches Gutachten eingeholt.

Nach Randnummer 28 dieses Urteils ist eine sachverständige Begutachtung grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen und ist zu prüfen, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Weiter gilt danach, dass bei Betrieben, die vorhabenunabhängig ohnehin nicht lebensfähig sind, eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen ist. Das Bundesverwaltungsgericht führt hier weiter aus: „Andererseits darf die Planfeststellungsbehörde ... nicht die Augen vor einer besonderen Art der Betriebsführung und Bewirtschaftung verschließen, wenn diese dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er so - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - schlicht „von seiner Hände Arbeit“ leben kann. Auch eine solche - immerhin - eingeschränkte Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs ist ein im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigender Belang.“

Legt man diese Prüfungsmaßstäbe beim Betrieb Nr. 6 an, ist Folgendes festzuhalten: Zunächst entspricht eine Begutachtung anhand der Kategorien Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung wie im vorliegenden Gutachten ganz offensichtlich dem Erfordernis, bei der Prüfung der Existenzgefährdung eines Betriebs objektive betriebswirtschaftliche Maßstäbe anzuwenden. Da der Betrieb Nr. 6 schon jetzt ohne das Vorhaben der OUM als Faktorentlohnung eine Nettorentabilität von nicht einmal 30% und zugleich erhebliche jährliche Eigenkapitalverluste aufweist, ist bei diesem Betrieb nicht von einer längerfristigen Existenzfähigkeit auszugehen. Vielmehr ist dieser Betrieb bereits jetzt vorhabenunabhängig nicht lebensfähig, und es ist daher in Übereinstimmung mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zu verneinen. Zwar ist nach diesem Urteil eine eingeschränkte Existenzfähigkeit eines Betriebs in der Abwägung zu berücksichtigen, wenn die Bewirtschaftung dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet und er bei bescheidenen Lebensansprüchen „von seiner Hände Arbeit“ leben kann. Dies ist vorliegend jedoch nicht mehr gewährleistet. In dem dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde liegenden Fall konnte der Betrieb trotz unzureichender Faktorentlohnung immerhin noch eine gerade ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften, so dass - bei entsprechend bescheidener Lebensführung - der Betrieb tatsächlich längerfristig geführt werden und der Betrieb insoweit dem Inhaber eine gesicherte Existenzgrundlage bieten konnte. Im Falle des Betriebs Nr. 6 hingegen kommt es neben einer völlig unzureichenden Faktorentlohnung schon jetzt zu einem fortwährenden Eigenka-

pitalverlust. Darauf lässt sich jedoch keine längerfristig gesicherte Existenz eines Betriebs gründen, vielmehr wird die für eine längerfristig gesicherte Existenz erforderliche Vermögensgrundlage zunehmend aufgezehrt. Dann aber kann bei Betrieb Nr. 6 auch nicht von einer eingeschränkten Existenzfähigkeit ausgegangen werden. Dies gilt umso mehr, da zu berücksichtigen ist, dass der Hinweis von Einwenderseite, die bereits für einen Betrieb dieser Größe unterdurchschnittlich mit 25.200 Euro angesetzten Festkosten seien zu hoch veranschlagt, darauf hindeutet, dass es sich bei dem Betrieb Nr. 6 um einen auslaufenden Betrieb handelt. Wie der Gutachter in dessen Stellungnahme vom 03.12.2012 überzeugend hinweist, müssen die Festkosten in einem angemessenen Verhältnis zur Produktionskraft und Größe eines Betriebs stehen. Danach sind die Festkosten bei erfolgreichen Betrieben deutlich höher als bei wenig erfolgreichen Betrieben, da bei den erfolgreichen Betrieben investiert wird und diese Investitionen Abschreibungen verursachen. Auslaufende Betriebe hingegen tätigen keine Neuinvestitionen mehr, zudem sind vorhandene Produktionsmittel bereits abgeschrieben. Mithin finden keine Nettoinvestitionen (Bruttoinvestitionen abzüglich Abschreibungen und Abgänge des Anlagevermögens) mehr statt. Ein bestehender Investitionsbedarf wird wegen Kapitalmangels oder fehlender Betriebsnachfolge nicht mehr befriedigt. Insoweit weist die Geltendmachung weit unterdurchschnittlicher Festkosten wie beim Betrieb Nr. 6 auf einen auslaufenden Betrieb hin, so dass insoweit erst recht nicht mehr von einer für einen beachtlichen Zeitraum gesicherten Existenzgrundlage ausgegangen werden kann. Nach allem bleibt auch für die Annahme einer eingeschränkten Existenzfähigkeit im Sinne des zitierten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kein Raum. Vielmehr liegt bereits vorhabenunabhängig eine Existenzgefährdung beim Betrieb Nr. 6 vor.

8. Rein vorsorglich wird festgestellt, dass das erhebliche öffentliche Interesse an der Realisierung der OUM mit der Zielsetzung, die unter einer hohen Verkehrsbelastung leidende ODM deutlich zu entlasten, das private Interesse der Inhaberin von Betrieb Nr. 6 selbst dann überwiegt, wenn sich die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Flächen dieses Betriebs bis hin zu dessen Existenzgefährdung verdichten würde. Da keine andere alternative Trassenführung zur Verfügung steht, die den Betrieb Nr. 6 weniger belasten würde und zugleich nicht bei anderen, insbesondere öffentlichen Belangen spürbar nachteiliger wäre, und zugleich das Vorhaben der OUM von einer vorrangigen planerischen Zielsetzung gerechtfertigt wird, wird erforderlichenfalls auch eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung von Betrieb Nr. 6 von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung als weniger gewichtiger Belang zurückgestellt.

9. Zwar braucht nach diesem Ergebnis die Möglichkeit einer Ersatzlandgestellung nicht mehr weiter geprüft zu werden, da sich diese Frage nur bei einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung eines an sich existenzfähigen Betriebs stellt. Der Vorhabenträger sagt gleichwohl im Hinblick auf die vom Vorhaben teilweise in Anspruch genommene Eigentumsfläche von Flst. Nr. 884 der Gemarkung Kluffern zu, sich hinsichtlich des Betriebs Nr. 6 um für Erdbeeranbau geeignete (nach Süden und Westen fallende, obstbaufähige, nahegele-

gene) Tauschflächen zu bemühen und - wenn möglich - ein Angebot zu unterbreiten. Mit dieser Zusage des Vorhabenträgers wird einem entsprechenden Antrag des Einwenders entsprochen. Da wegen der bereits vorhabenunabhängig vorliegenden Existenzgefährdung von Betrieb Nr. 6 nicht argumentiert werden kann, dass zur Sicherung der Existenz dieses Betriebs bzw. zur Sicherung der Berufs- oder Erwerbstätigkeit der Betriebsinhaberin weiteres Ersatzland erforderlich ist, werden sowohl ein entsprechender Hauptantrag auf Angebot einer Ersatzfläche im Hinblick auf die teilweise Inanspruchnahme von Flst. Nr. 915 der Gemarkung Kluffern als auch der im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Teilflächen der beiden Flst. Nr. 884 und 915 der Gemarkung Kluffern gestellte Hilfsantrag auf Entschädigung in Land zurückgewiesen. Im Übrigen bedarf es hinsichtlich der teilweise beanspruchten Flst. Nr. 884 und 915 der Gemarkung Kluffern keiner Ersatzlandgestellung, da der Erdbeeranbau wie bisher weiterhin auf der verbleibenden Teilfläche von Flst. Nr. 884 erfolgen kann.

10. Soweit hinsichtlich der Flst. Nr. 884 und 896 der Gemarkung Kluffern Ertragseinbußen wegen Kaltluftstagnation geltend gemacht werden, ist festzuhalten, dass sowohl die verbleibende Restfläche von Flst. Nr. 884 als auch das Flst. Nr. 896 vollständig südlich der Trasse der OUM liegen und damit von der nur nördlich der Trasse der OUM auftretenden Kaltluftstagnation nicht betroffen sind. Demzufolge sind hier auch keine kaltluftbedingten Ertragseinbußen zu erwarten, so dass die Anträge auf Beweissicherung und Vorbehalt späterer Entschädigungen solcher Ertragseinbußen zurückgewiesen werden.

Der Antrag auf Gesamtübernahme des Flst. Nr. 884 wird zurückgewiesen, da die verbleibende Restfläche sowohl von der Größe als auch vom Zuschnitt her nach wie vor sinnvoll bewirtschaftet werden kann. Ebenso wenig sind Beeinträchtigungen durch Kaltluftstagnation gegeben. Zudem sind durch das Vorhaben der OUM keine Schadstoffeinträge zu erwarten, die eine Bewirtschaftung erschweren würden, zumal die Trasse der OUM im Bereich von Flst. Nr. 884 im Einschnitt verläuft, wodurch es zur Abschirmung von Schadstoffeinträgen kommt und dieses Flurstück nach Südosten hin von der Straße weg ansteigt. Dann aber sind keine solchen unzumutbaren Bewirtschaftungerschwernisse erkennbar, die eine Gesamtübernahme des Flst. Nr. 884 durch den Vorhabenträger geboten erscheinen lassen. Folgerichtig wird auch der Hilfsantrag zur Entschädigung von Bewirtschaftungseinschränkungen zurückgewiesen.

Zwar sind die von diesem Betrieb bewirtschafteten Flst. Nr. 914, 915 und 916 (teilweise) der Gemarkung Kluffern von Kaltluftstagnation betroffen (s. Seite 4 von Anlage 25). Da auf diesen Flächen jedoch keine bezüglich Frostgefährdung empfindlichen Sonderkulturen angebaut werden, sind dort auch keine negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere keine Ertragseinbußen durch die Kaltluftstagnation zu erwarten. Auch ist die verbleibende Restfläche von Flst. Nr. 915 der Gemarkung Kluffern sowohl von der Größe als auch vom Zuschnitt her nach wie vor sinnvoll bewirtschaftbar. Beeinträchtigungen durch die Anschneidung werden entschädigt. Insgesamt sind beim Flst. Nr. 915 keine solchen unzumutbaren Bewirtschaftungerschwernisse erkennbar, die eine Gesamtübernahme dieses Flurstücks durch den Vorhabenträger geboten erscheinen lassen. Folgerichtig

wird auch der Hilfsantrag zur Entschädigung von Bewirtschaftungerschwernissen zurückgewiesen.

Der Umfang der von Kaltluftstagnation betroffenen Fläche von Flst. Nr. 892 beträgt nicht 110 m² (wie in Anlage 25 ursprünglich angegeben), sondern 1.100 m². Da es sich um Grünland handelt, ändert sich insoweit die Betroffenheit letztlich nicht in relevanter Weise.

Zu geltend gemachten Belastungen des Bodens mit Schadstoffen, zu Umwegen und zur Staunässebildung durch die OUM wird auf die jeweils einschlägigen Abschnitte Bezug genommen. Hinsichtlich der Schadstoffe ist hier noch besonders zu berücksichtigen, dass das Flst. Nr. 896 ca. 70 m von der Trasse der OUM entfernt liegt.

Soweit nicht mit diesem Beschluss den Anträgen des Inhabers bzw. der Inhaberin von Betrieb Nr. 6 entsprochen wird, werden diese Anträge zurückgewiesen.

11. Soweit zum Hofgrundstück mit dem Wohnhaus im aktualisierten Lärmgutachten für den Planfall PNF mit OUM und OUB als ungünstigstem Planfall nach Anlage 9.5 Lärmpegel von 68,5 dB(A) tags und 58,5 dB(A) nachts ermittelt wurden und passive Schallschutzmaßnahmen gefordert werden, ist zu entgegnen, dass es bei der Anlage 9.5 um eine Beurteilung zu mittelbaren Lärmauswirkungen geht. Dann aber kommt nicht die 16. BImSchV zur Anwendung, sondern es gelten die Werte von 70/60 dB(A) tags/nachts als Grenze der Gesundheitsgefährdung. Dann aber besteht beim Wohnhaus bei diesem Betrieb kein Anspruch auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz, da diese Werte unterschritten werden. Auch sonst ergibt sich nach der Lärmuntersuchung kein Anspruch auf Schallschutz, da die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV dort eingehalten werden.

9.4.7 Betrieb Nr. 4 und Betrieb Nr. 7

In den Einwendungen von beiden Betriebsinhabern werden jeweils nur die Grundstücke angegeben, mit denen die Betriebe durch das Vorhaben der OUM betroffen sind. Bei Betrieb Nr. 4 werden die Flst. Nr. 877, 879 und 885 der Gemarkung Kluffern und bei Betrieb Nr. 7 die Flst. Nr. 888 und 901 der Gemarkung Kluffern angegeben.

Aus diesen jeweils begrenzten grundstücksmäßigen Betroffenheiten sind für die Planfeststellungsbehörde keine weiteren, über die reine Flächeninanspruchnahme hinausgehenden wesentlichen Beeinträchtigungen dieser beiden Betriebe erkennbar. In den beiden Einwendungen wurde insoweit auch nichts substantiiert vorgetragen. Zur Frage der Umwege wird auf die betriebsbezogenen Ausführungen oben in Abschnitt 9.2.5 verwiesen.

9.4.8 Betrieb Nr. 8

Zur Frage der Umwege wird auf die betriebsbezogenen Ausführungen oben in Abschnitt 9.2.5 verwiesen.

Zu befürchteten erhöhten Lärm-, Schadstoff- und Feinstaub-Belastungen durch die OUM im Wohnumfeld einschließlich Nutzung des eigenen Gemüsegartens ist festzuhalten, dass die Trasse der OUM ca. 475 m vom Wohnhaus des Einwenders entfernt verläuft. Bei dieser Entfernung sind keine relevanten Belastungen durch Lärm, Schadstoffe oder Feinstaub zu erwarten. Hinsichtlich des Lärms folgt dies ohne weiteres daraus, dass am ca. 200 m von der Trasse der OUM entfernt liegenden Stüblehof mit 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts Lärmwerte erreicht werden, die weit unterhalb der Lärmgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bleiben. Wegen der deutlich größeren Entfernung des Wohnhauses dieses Einwenders ist hier von noch geringeren Lärmwerten auszugehen. Zu den Schadstoffen wird auf den einschlägigen Abschnitt 8.2.4.3 Bezug genommen.

9.5 Segelfluggelände

Von dem Vorhaben der OUM wird das Segelfluggelände des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. in dessen östlichem Bereich so tangiert, dass die Start- und Landebahn verlegt werden muss. Dies hat zur Folge, dass die Start- und Landebahn dieses Segelfluggeländes im Uhrzeigersinn auf An- und Abflugrichtung von 103° bzw. 283° gedreht werden muss; darüber hinaus wird eine separate Segelfluglandebahn für die Landerichtung 28 mit einer Ausrichtung von 275° angelegt. Zudem wird die Schwelle 28 zur Einhaltung des Abstands zur OUM verlegt. Als Folge der Verlegung der Start- und Landebahn sind vorhandene Gräben zu verlegen bzw. zu verdolen. Insoweit handelt es sich um notwendige Folgemaßnahmen an einer anderen Anlage i. S. v. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG, die von diesem Planfeststellungsbeschluss mit umfasst werden.

Hinsichtlich dieser notwendigen Folgemaßnahmen stehen insbesondere keine Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Städtebaus oder des Schutzes vor Fluglärm i. S. v. § 6 Abs. 2 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) entgegen. Soweit Eingriffe in den Naturhaushalt mit der Verlegung der Start- und Landebahn verbunden sind, werden diese mit dem Ausgleichskonzept kompensiert. Nach dem Luftfahrttechnischen Gutachten von Dezember 2007 kann eine Überschreitung der anerkannten Dauerschall-Beurteilungspegel wegen der Lage des Segelfluggeländes (mit einer Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung von knapp 500 m) und wegen des überwiegenden Segelflugbetriebs ausgeschlossen werden. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, nachdem Segelflugzeuge nur wenig Lärm verursachen. Im Übrigen bleibt auch mit der Verlegung die Start- und Landebahn im Wesentlichen am selben Ort wie bisher, so dass beim Fluglärm wie auch bei anderen Belangen allenfalls geringe Änderungen bei den lagebedingten Auswirkungen des Segelfluggeländes zu erwarten sind; dies gilt auch hinsichtlich betriebsbedingter Auswirkungen.

Nach der Stellungnahme des für Luftverkehr zuständigen Referats 46 des Regierungspräsidiums Tübingen vom 17.06.2009 werden mit der jetzigen Planung die luftfahrttechnischen Vorgaben hinsichtlich der An- und Abflugflächen, der Abstände und der seitlichen Hinderisflächen beachtet, auch wenn dies nicht explizit in den Planunterlagen enthalten ist. Damit stehen auch diese sicherheitsrelevanten Aspekte einer Genehmigung der o. g. notwendigen Folgemaßnahmen bei dem Segelfluggelände nicht entgegen.

Mit der aufschiebenden Bedingung, wonach die genannten notwendigen Folgemaßnahmen bei dem Segelfluggelände erst dann durchgeführt werden dürfen, wenn mit dem Bau der Trasse der OUM begonnen wird, wird zum Schutz der betroffenen Grundeigentümer wie auch des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. sichergestellt, dass in das bestehende Segelfluggelände als Anlage erst eingegriffen wird, wenn dies für die Realisierung der OUM unabdingbar notwendig ist.

Nach der Stellungnahme von Referat 46 vom 27.05.2009 müssen aus Gründen der Flugsicherheit beidseits der Start- und Landebahn je 10 m breite Streifen vorhanden sein, die insbesondere bezüglich des Bewuchses und der Bodenfestigkeit nahezu gleiche Voraussetzungen wie die Start- und Landebahn aufweisen müssen. Infolgedessen müssen auch die Bereiche, in denen entlang des neu anzulegenden Grabens ein Gewässerrandstreifen vorgesehen ist und die innerhalb dieses 10 m-Streifens liegen, so ausgestaltet werden, dass solche nahezu gleichen Voraussetzungen insbesondere hinsichtlich Bodenfestigkeit und Bewuchs tatsächlich gegeben sind. Dies wird vom Vorhabenträger zugesagt. Damit wird insoweit auch einer Einwendung der Segelfliegergruppe Rechnung getragen.

Soweit in der Einwendung der Segelfliegergruppe ein Überschwemmungsgebiet im Bereich der Start- und Landebahn und dessen Auswirkungen auf das Fluggelände angesprochen werden, ist anzumerken, dass diese nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Die Existenz eines Überschwemmungsgebiets und dessen Auswirkungen im Bereich des Segelfluggeländes haben mit dem Bau der OUM nichts zu tun. Da sowohl die bisherige als auch die zu verlegende Start- und Landebahn in ungefähr gleichem Maße innerhalb dieses Überschwemmungsgebietes liegen, ändert sich durch das Vorhaben der OUM an den bisher schon möglichen Auswirkungen des Überschwemmungsgebiets auf das Segelfluggelände nichts.

Soweit in dieser Einwendung die im Dreieck zwischen bisherigem und neu anzulegendem Graben nördlich der Start- und Landebahn befindlichen Wege angesprochen werden, ist darauf hinzuweisen, dass die vorhandenen Wege und vorgesehenen Querungen des neu anzulegenden Grabens erforderlich sind, um die Zufahrt zu den dortigen Grundstücken bzw. Grundstücksteilen sicherzustellen bzw. eine Sackgassenbildung zu vermeiden. Sei-

tens des für Luftverkehr zuständigen Referats 46 wurden keine Sicherheitsbedenken hiergegen vorgetragen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich keine andere Einschätzung auf. So quert der Weg Flst. Nr. 3201 der Gemarkung Markdorf schon die bisherige Start- und Landebahn; der angesprochene Weg Flst. Nr. 3192 der Gemarkung Markdorf kann nicht als Ersatz für den Weg Flst. Nr. 3201 dienen. Vor allem aber wird - wie bisher schon - durch Sperrung der Wege bei Flugbetrieb durch Verbotsschilder entsprechend Plan Nr. 2 des Luftfahrttechnischen Gutachtens von Dezember 2007 die erforderliche Sicherheit gewährleistet werden.

Die Sperrung der Wege bei Flugbetrieb entsprechend dem vorgenannten Plan Nr. 2 wird im Rahmen der von Referat 46 des Regierungspräsidiums Tübingen als zuständiger Luftfahrtbehörde nach Durchführung der o. g. notwendigen Folgemaßnahmen nach § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG zu erteilenden Genehmigung der Anlage und des Betriebs des Segelfluggeländes des Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. geregelt und angeordnet werden. Eine Anordnung der Sperrung der Wege beim Flugbetrieb dieses Segelfluggeländes im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses scheidet aus, da sich eine solche Anordnung nicht an den Landkreis Bodenseekreis als Adressat dieses Beschlusses richten kann; vielmehr ist eine solche Anordnung im Rahmen der Genehmigung nach § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG an den Betreiber des Segelfluggeländes bzw. des Flugbetriebs unmittelbar zu richten. Eine solche Genehmigung der Änderung der Anlage und des Betriebs dieses Segelfluggeländes nach § 6 Abs. 1 und 4 LuftVG nach Durchführung der o. g. notwendigen Folgemaßnahmen ist von Referat 46 auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen grundsätzlich in Aussicht gestellt worden. Ein Antrag auf Erteilung einer solchen Genehmigung sollte vom Segelfliegergruppe Markdorf/Bodensee e. V. gestellt werden, sobald mit der Realisierung der OUM begonnen wird.

Die in der Einwendung angesprochene Herstellung der neuen Start- und Landebahn dieses Segelfluggeländes ist vom Vorhabenträger als notwendige Folgemaßnahme der OUM in der für den Betrieb des Segelfluggeländes erforderlichen Qualität, insbesondere als ebenerdige Fläche und mit einer Tragfähigkeit der Start- und Landebahn für Luftfahrzeuge mit einem Fluggewicht von mindestens 1.000 kg, aber höchstens in derselben Qualität der bisherigen Start- und Landebahn auf dessen Kosten durchzuführen; dabei sind auch spätere Setzungsvorgänge bei verfüllten Gräben auszugleichen.

Die in der Einwendung wie auch in Abschnitt 20 des Luftfahrttechnischen Gutachtens angesprochene Beschilderung an der OUM ist nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss zu regeln, sondern bleibt einer verkehrsrechtlichen Entscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen.

Die in Abschnitt 17 des Luftfahrttechnischen Gutachtens angesprochenen Markierungen sind vom Vorhabenträger durchzuführen, soweit diese im Zusammenhang mit der Durchführung der notwendigen Folgemaßnahmen stehen.

Soweit in einer Einwendung angegeben wird, die Verlegung des Segelfluggeländes sei für die Flugsicherheit besorgniserregend, ist anzumerken, dass vom fachlich zuständigen Referat 46 des Regierungspräsidiums Tübingen keine Sicherheitsbedenken geäußert wurden.

9.6 Einzelne Einwendungen

9.6.1 Einwender (EW) Nr. 1860

Das 13.685 m² große Flst. Nr. 2779 der Gemarkung Markdorf wird durch das Vorhaben am Südrand mit 260 m² dauerhaft und 315 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Diese randliche Inanspruchnahme führt zu keinen Bewirtschaftungerschwernissen, auch ist das verbleibende Restgrundstück ohne weiteres weiter wirtschaftlich bewirtschaftbar. Vor diesem Hintergrund haben die Eigentümerinteressen auf uneingeschränktem Erhalt des Eigentums hinter das Interesse des Vorhabenträgers an der Verwirklichung des Vorhabens der OUM und dem Zugriff auf dieses Eigentum in der geplanten Weise zurückzutreten.

Der an der Grenze zwischen den Flst. Nr. 2779 und 2780 verlaufende Entwässerungsgraben wird über einen Durchlass unter dem parallel zur OUM geplanten Wirtschaftsweg an einen zwischen diesem Wirtschaftsweg und dem nördlichen Wall vorgesehenen Graben angeschlossen. Damit wird die Funktion dieses Entwässerungsgrabens als Vorflut für die vorhandenen Drainagen aufrechterhalten.

Zu einem angesprochenen Abstandstreifen von 200 m für eine uneingeschränkte Nutzung wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 8.2.4.3 verwiesen.

Soweit in der Einwendung der Kaltluftstagnationsbereich angesprochen wird, wird auf Abschnitt 8.2.3 Bezug genommen.

9.6.2 EW Nr. 1862

Die ursprünglich dem Einwender gehörenden Flst. Nr. 2366 und 2375 der Gemarkung Markdorf wurden inzwischen vom Vorhabenträger mit Kaufvertrag vom 04.12.2009 erworben, so dass sich die auf das Eigentum an diesen Flurstücken bezogene Einwendung erledigt hat.

9.6.3 EW Nr. 1828

Die zusätzliche Inanspruchnahme bei Flst. Nr. 2816 der Gemarkung Markdorf ist Folge der Planänderung bei der Überführung der Straße zwischen Stüblehof und Bürgberg mit Bauwerk BW 3 sowie der weiteren Planänderung zur Fortsetzung des nördlichen Wirtschaftswegs bis zur Gemeindeverbindungsstraße zwischen Stüblehof und Bürgberg. Beide Planänderungen zielen insbesondere auf eine Optimierung des anzupassenden Wirt-

schaftswegenetzes für den landwirtschaftlichen Verkehr ab. Demgegenüber haben die Eigentümerinteressen am uneingeschränkten Erhalt des Eigentums zurückzutreten.

Hinsichtlich der Durchschneidung dieses Flurstücks und dadurch entstehender Umwege wird auf die Ausführungen in Abschnitt 9.2.4 verwiesen. Die nördlich der Trasse der OUM verbleibende Restfläche kann auf jeden Fall sinnvoll weiter bewirtschaftet werden.

9.6.4 EW Nr. 1

Der Einwender weist darauf hin, dass in Bezug auf Flst. Nr. 558 der Gemarkung Kluffern die dort bereits vorhandenen Gräben beachtet werden sollten.

Der Vorhabenträger hat mit einer Planänderung diesem Einwand entsprochen, indem die Form des Gewässerrandstreifens nach LBP-Maßnahme Nr. 12.1 an den bestehenden Gräben orientiert wird (s. Deckblatt zu Planunterlage 14.1 Blatt Nr. 6 sowie Planunterlage 12.5 Plan Nr. 6a in Anlage 30).

9.6.5 EW Nr. 1 und 2

Die Einwender sind als Eigentümer von Flst. Nr. 2819 der Gemarkung Markdorf dann mit der Teilrekultivierung des Wirtschaftswegs Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf einverstanden, wenn zeitgleich der Wirtschaftsweg nördlich der OUM auf den Flst. Nr. 2816 und 2818/1 der Gemarkung Markdorf gebaut wird, da sich sonst ein unzumutbarer Umweg von ca. 2 km ergebe. Dem wird mit der Zusage des Vorhabenträgers Rechnung getragen, nach der die geplante Teilrekultivierung des Wirtschaftswegs Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf erst erfolgt, sobald der neue Wirtschaftsweg nördlich der OUM auf den Flst. Nr. 2816 und 2818/1 der Gemarkung Markdorf gebaut ist und genutzt werden kann.

9.6.6 EW Nr. 3

Diese Einwendung ist verspätet eingegangen und ist daher präkludiert. Nur ergänzend wird unbeschadet der Präklusion dazu angemerkt, dass die Einwendung so verstanden wird, dass es der Einwenderin darum geht, dass beim Flst. Nr. 2811 der Gemarkung Markdorf die neben der Zufahrtsmöglichkeit über den Weg Flst. Nr. 2713 der Gemarkung Markdorf zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit über den Wirtschaftsweg Flst. Nr. 2807 der Gemarkung Markdorf auch nach dessen Teilrekultivierung erhalten bleibt. Dies ist der Fall, da die Teilrekultivierung an der Grenze der beiden Flst. Nr. 2812 und 2811 der Gemarkung Markdorf endet.

9.6.7 EW Nr. 4

Diese Einwendung ist verspätet eingegangen und ist daher präkludiert. Nur ergänzend wird unbeschadet der Präklusion dazu angemerkt, dass beim Flst. Nr. 2810 der Gemarkung Markdorf die neben der Zufahrtsmöglichkeit über den Weg Flst. Nr. 2713 der Gemarkung Markdorf zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit über den Wirtschaftsweg Flst. Nr. 2807 der Ge-

markung Markdorf auch nach dessen Teilrekultivierung erhalten bleibt, da die Teilrekultivierung an der Grenze der beiden Flst. Nr. 2812 und 2811 der Gemarkung Markdorf endet. Soweit die Einwenderin Sinn und Zweck dieser Teilrekultivierung in Frage stellt, ist darauf hinzuweisen, dass damit teilweise die zusätzliche Versiegelung durch die Verlängerung des neuen Wirtschaftswegs entlang der OUM bis zur Gemeindeverbindungsstraße Stüblehof - Bürgberg kompensiert werden kann. Hinsichtlich der angesprochenen Verlängerung des Anfahrtswegs ist Folgendes anzumerken: Die Anfahrt von Norden aus Richtung Markdorf und über den Weg Flst. Nr. 2713 der Gemarkung Markdorf ändert sich überhaupt nicht. Da nicht ersichtlich ist, dass diese Zufahrtsmöglichkeit nicht ausreichend sein soll und diesbezüglich auch nichts in der Einwendung vorgetragen wurde, ist für die Planfeststellungsbehörde auch ein etwaiger Mehrweg bei der alternativen Zufahrtsmöglichkeit über die Gemeindeverbindungsstraße und die Verlängerung des Wirtschaftswegs von ca. 400 m ohne weiteres zumutbar. Dies gilt um so mehr, als die Einwenderin in einer mehr als 30 km von Markdorf entfernten, zwischen Pfullendorf und Meßkirch liegenden Gemeinde wohnt, so dass ein solcher Mehrweg von der Größenordnung her nicht mehr ins Gewicht fiele. Dies gilt erst recht, da dieses Flst. Nr. 2810 der Gemarkung Markdorf an einen in Markdorf ansässigen Pächter verpachtet ist, so dass der geltend gemachte Mehrweg insoweit bei der Einwenderin gar nicht anfällt. Da diese Einwenderin keine Vollmacht für Dritte hat, konnte sie auch nicht wirksam für Dritte eine Fristverlängerung beantragen.

9.7 Hinweis zum Datenschutz

In der offen zu legenden Fassung des Planfeststellungsbeschlusses werden aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender durch die Vergabe einer „Einwendernummer“ anonymisiert. Diese Einwender können die ihnen zugeteilte Einwendernummer beim Landratsamt Bodenseekreis sowie bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen erhalten.

10. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben der K 7743 Ortsumgehung Markdorf sprechenden öffentlichen und privaten Belangen konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier planfestzustellende Vorhaben der OUM vermag die damit angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer deutlichen Entlastung der bisher erheblich von Verkehr belasteten Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der B 33 zu erfüllen. So kann mit der OUM eine ungefähr hälftige Reduzierung des Verkehrsaufkommens entlang der ODM erreicht werden. Dadurch wird die Ortsdurchfahrt von Markdorf zum einen spürbar von Lärmimmissionen entlastet, indem es dort zu einer Lärmreduzierung von 2,8 bis 4,2 dB(A) tags und nachts kommen wird, so dass damit zumindest in Teilen der Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der B 33 die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, ab denen eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden kann, unterschritten bzw. eingehalten werden können. Zum anderen werden sich auch die Luftschadstoffimmissionen mit der OUM in der Ortsdurchfahrt von

Markdorf spürbar reduzieren, so dass dort die relevanten Grenzwerte für NO₂-, PM₁₀- und PM_{2,5}-Immissionen klar eingehalten, teilweise sogar deutlich unterschritten werden. Darüber hinaus wird die ungefähre Halbierung des Verkehrsaufkommens entlang der Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der B 33 die dortige Trennwirkung spürbar reduzieren und die Verkehrssicherheit deutlich verbessern. Mit der erheblichen Verbesserung der Attraktivität des innerörtlichen Bereichs von Markdorf sowohl hinsichtlich des Wohnumfelds für die dortigen Anwohner als auch für Gewerbe und Handel können auch Chancen für Verbesserungen der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten in Markdorf eröffnet werden.

Andere im Verfahren geprüfte Alternativen und Varianten kamen insbesondere wegen der mit ihnen einhergehenden, teilweise erheblich umfangreicheren negativen Auswirkungen auf Umweltgüter nicht in Betracht. Insbesondere bei ortsnäheren Trassenführungen käme es mit einem Verlauf im Niederungszug der Lipbacher Senke zu gravierenden negativen Auswirkungen, insbesondere würden die dortigen Grundwasser- und Oberflächenwasserverhältnisse so erheblich verändert, dass es letztlich zu einem anderen Wasserregime käme, was sich besonders schädlich auf die Bachmuschelbestände im Espengraben/Lipbach auswirken könnte. Auch würde die Retentionsfunktion des dortigen Überschwemmungsgebiets ebenso wie der in der Niederung verlaufende Kaltluftstrom erheblich beeinträchtigt. Nicht zuletzt würde das Landschaftsbild in der Niederung deutlich stärker beeinträchtigt. Diese Aspekte sprechen auch gegen Varianten, die eine weiter nördlich gelegene Anbindung der OUM an die L 207 beinhalten. Führungen einer ortsnäheren Alternative in einem Tunnel scheiden insbesondere - neben den damit vor allem beim Grund- und Oberflächenwasser sich ergebenden Folgewirkungen - auch aus Kostengründen aus. Mit weiträumigeren Alternativen lässt sich die planerische Zielsetzung der erheblichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der B 33 nicht in vergleichbarer Weise erreichen. Bei der Null-Variante kommt es zu gar keiner Entlastung dieser Ortsdurchfahrt.

Der Planung zum Vorhaben der OUM stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige öffentliche oder private Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie auch Gegenstand von Einwendungen waren, hinreichend Rechnung.

So werden durch das Vorhaben der OUM unmittelbar keine unzulässigen Lärmimmissionen auftreten. Soweit es an anderen Straßenabschnitten durch die OUM mittelbar zu Lärmzunahmen kommt, bleiben diese vielfach unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung; soweit diese Schwelle -teilweise nur geringfügig - überschritten wird, sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die teilweise lärmsanierende Wirkung entfalten. Mithin kommt es durch die OUM zu keinen unzumutbaren mittelbaren Lärmimmissionen. Auch werden durch die OUM an anderen Straßenabschnitten keine unzumutbaren Erhöhungen der Luftschadstoffimmissionen bewirkt, insbesondere werden auch durch die OUM keine Grenzwerte an

anderen Straßenabschnitten überschritten. Insgesamt stehen den erheblichen Entlastungen entlang der Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der OUM nur deutlich geringere zusätzliche Belastungen, soweit es überhaupt zu solchen Zusatzbelastungen kommt, an anderen Straßenabschnitten gegenüber. Dies gilt insbesondere auch für die Ortsdurchfahrten von Stetten und Ittendorf im Zuge der B 33 sowie von Lipbach und Klufftern im Zuge der L 205.

Durch das umfassende Kompensationskonzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Dies gilt gerade auch für das vom Vorhaben der OUM betroffene Bachmuschelvorkommen im Lipbach, bei dem jedoch durch die vorgesehene Umsiedlung in oberstromige Bachabschnitte die vorhabenbedingten Auswirkungen ganz erheblich minimiert werden. Zudem können vorhabenbedingte negative Auswirkungen auf Zauneidechsen am Bahndamm vermieden werden. Auch sonst werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch die festgelegten LBP-Maßnahmen bei den verschiedenen Schutzgütern einschließlich Boden hinreichend kompensiert.

Durch die gewählte Trassenführung können Eingriffe in die Kaltluftströmung im Niederzug der Lipbacher Senke, in das dortige Überschwemmungsgebiet sowie in Grund- und Oberflächenwasser deutlich minimiert werden, so dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Die bei dieser Trassenführung mögliche Führung in Einschnittlagen bzw. hinter Wällen reduziert die Lärm- und Luftschadstoffbänder erheblich und bewirkt eine Einbindung in die Landschaft, so dass die Trasse sich in geringerem Maße negativ auf das Landschaftsbild auswirkt.

Zwar wird von der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass das Vorhaben in erheblichem Maße in das Gefüge der landwirtschaftlichen Nutzung im Bereich südlich von Markdorf eingreift. Jedoch können die Auswirkungen auf das landwirtschaftliche Wegenetz durch entsprechende Folgeanpassungen an diesem Netz so weit aufgefangen werden, dass es - mit wenigen Ausnahmen - nicht zu unzumutbaren Um- und Mehrwegen kommt. Teilweise wird es infolge des Vorhabens sogar zu Verbesserungen am Wirtschaftswegenetz kommen.

Ebenso wenig verkennt die Planfeststellungsbehörde, dass einzelne landwirtschaftliche Betriebe von dem Vorhaben der OUM in größerem Ausmaß unmittelbar durch Flächeninanspruchnahmen betroffen werden. Allerdings kamen die gutachterlichen Stellungnahmen zur Frage einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung einzelner landwirtschaftlicher Betriebe zu dem Ergebnis, dass keiner der Betriebe durch das Vorhaben der OUM so betroffen wird, dass deswegen seine Existenz gefährdet werden würde. Zudem wurden insbesondere die Maßnahmen des LBP-Ausgleichskonzepts so geplant, dass für eine landwirtschaftliche Nutzung weniger gut geeignete Flächen vorrangig gewählt wurden. Auch wurde auf Son-

derkulturlflächen (Obstbau) in besonderem Maße Rücksicht genommen. Vor diesem Hintergrund und auch weil mit Modifikationen am LBP-Ausgleichskonzept durch den Wegfall von Ackerrandstreifen den Belangen der Landwirtschaft zusätzlich Rechnung getragen wurde, müssen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die verbleibenden Beeinträchtigungen der Landwirtschaft allgemein wie auch einzelner landwirtschaftlicher Betriebe hingenommen werden und gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen zurücktreten. Dies würde selbst dann gelten, wenn es durch das Vorhaben der OUM zur Gefährdung der Existenz einzelner landwirtschaftlicher Betriebe käme, wie es hilfsweise rein vorsorglich bei zwei Betrieben angenommen wurde. Auch dann würden die mit der erheblichen Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der B 33 verfolgten Zielsetzungen weiterhin ein überwiegendes Gewicht aufweisen, so dass auch in diesem Fall die Abwägung zugunsten des Vorhabens der OUM ausfallen würde.

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

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

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zur K 7743 Ortsumgehung Markdorf. Insgesamt kann daher dem Antrag des Landkreises Bodenseekreis entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens vorgenommen und eingearbeitet worden sind, sowie mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärten Zusagen festgestellt werden.

11. Begründung der Kostenentscheidung

Der Landkreis Bodenseekreis ist als Antragsteller nach § 10 Abs. 2 des Landesgebührgesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 14 LGebG.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens erwachsenen Kosten für einen beauftragten Rechtsanwalt oder Gutachter fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Dass die in einem Planfeststellungsverfahren angefallenen Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - in diesem Verfahren nicht erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschl. v. 01.09.1989, NVwZ 1990, 59f.) und verletzt auch nicht

den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn der Vorhabenträger und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen auch nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGH, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, 307ff.).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich beim Verwaltungsgericht Sigmaringen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten bei der Geschäftsstelle des Verwaltungsgerichts Sigmaringen, Karlstr. 13, 72488 Sigmaringen, Klage erhoben werden.

D. Hinweise

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

gez.

Rainer Prußeit

Regierungsdirektor

Anlage 1 - Stetten:

- Bohnbergstraße 1 und 2,
- Gartenstraße 12,
- Hauptstraße 2, 2a, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 17a, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 25a, 37 und 40,
- Kirchstraße 2.

Anlage 2 - Stetten:

Bei Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der OD Stetten im Zuge der B 33:

- Bohnbergstraße 2,
- Hauptstraße 2, 37 und 40.

Bei Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in der OD Stetten im Zuge der B 33 kommt das Gebäude

- Hauptstraße 25a hinzu.

Anlage 3 - Ittendorf und Wirrensegel:

- Andreas-Strobel-Straße 1, 2, 3, 5, 6, 8, 8a, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19, 21, 21a, und 23,
- Azenbergstraße 2,
- Kippenhauser Straße 2 und 4,
- Kirchstraße 1 und 2,
- Meersburger Straße 1, 1/1, 2, 4, 6 und 14,
- Rathausweg 1,
- Wirrensegel 2, 7, 8, 10, 11 und 12.

Anlage 4 - Lipbach und Kluffern:

- Gangolfstraße 2,
- Lorenzweg 2 und 4,
- Markdorfer Straße 52, 72, 78, 80, 80/1, 83, 88, 95, 142, 148, 150, 168, 169, 170, 172, 174, 176 und 187,
- Rebhalde 2/3.