



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

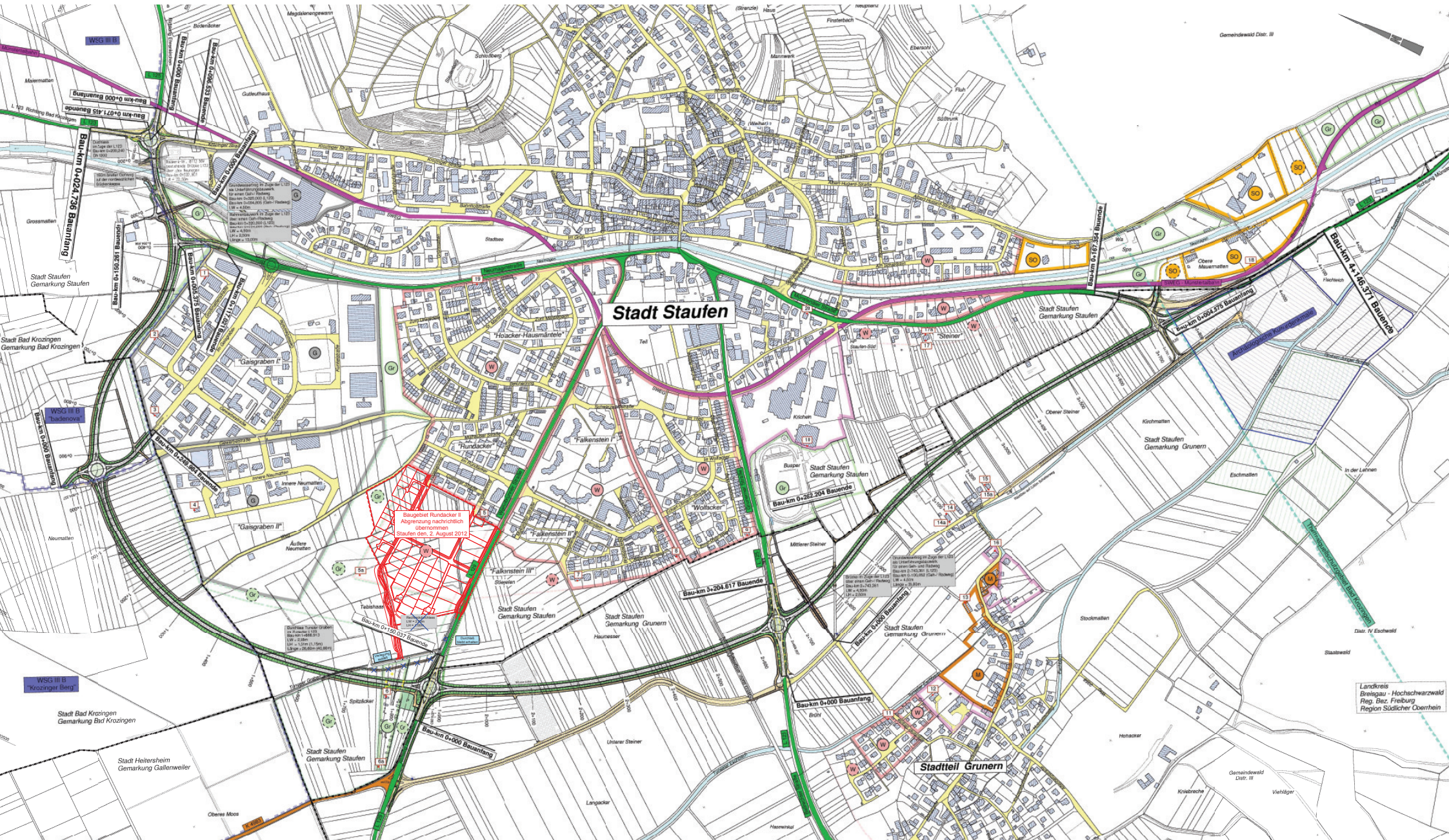
ABTEILUNG WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN

Planfeststellungsbeschluss

für den

**Neubau der Ortsumfahrung Staufen im
Zuge der Landesstraße L 123
auf Gemarkungen
Staufen, Grunern und Bad Krozingen;
Landkreis Breisgau - Hochschwarzwald**

Freiburg im Breisgau, 14. Januar 2014



Stadt Staufen

Gassengelände Rundacker II
Abgrenzung nicht-richtig
übernommen
Staufen d. 2. August 2012

Grundbesitzkarte im Zuge der U.S. 100
des Übermündungsbeschlusses
des Gemeinderates
Staufen d. 19.03.2011 S. 2073
Bau-km 0-204 204 Bauende
LW = 4,00m
LH = 1,00m
Länge = 100,00m
Fläche = 100,00m²

Landkreis
Breisgau - Hochschwarzwald
Reg. Bez. Freiburg
Region Südlicher Oberrhein

INHALTSVERZEICHNIS

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS	1
I. TENOR MIT FESTGESTELLTEN PLANUNTERLAGEN.....	1
II. WASSERRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN	5
1. ERRICHTUNG EINER ÜBERQUERUNG DES TUNSELER GRABENS IM ZUGE DER L 123 BEI CA. BAU-KM 1+667	5
2. BESEITIGUNG VON NIEDERSCHLAGSWASSER.....	5
3. RAD-/GEHWEGUNTERFÜHRUNGEN BEI BAU-KM 0 + 320 UND 2+734	9
4. ÜBERGREIFENDE ANFORDERUNGEN UND EINGRIFFE IN GEWÄSSERRANDSTREIFEN	9
III. MAßGABEN, NEBENBESTIMMUNGEN, ZUSAGEN	11
1. ALLGEMEIN	11
2. STADT STAUFEN	11
3. NATURSCHUTZ, LANDSCHAFTSPFLEGE	11
4. BODENSCHUTZ, ABFALL	24
5. FISCHEREIWESEN	25
6. DENKMALSCHUTZ	25
7. EISENBAHNWESEN	27
8. VERKEHRSSICHERHEIT, STRAßENWESEN.....	28
9. FLURNEUORDNUNG, LANDWIRTSCHAFT	30
10 LEITUNGSTRÄGER UND UNTERNEHMEN DER DASEINSVORSORGE	31
11. BAUZEITLICHE BEEINTRÄCHTIGUNGEN	34
12. PRIVATE BELANGE	37
IV. VERKEHRSPOLIZEILICHE MAßNAHMEN	38
V. WIDMUNG, UMSTUFUNG ODER EINZIEHUNG.....	38
VI. ZUSAGEN	38
VII. ENTSCHEIDUNG ÜBER EINWENDUNGEN UND FORDERUNGEN.....	39
VIII. KOSTEN.....	39
GRÜNDE:	40
1. VERFAHREN.....	40
2. ERFORDERLICHKEIT, PLANZIELE.....	42
2.1 Einführung (Ausgangssituation, allgemeine Grundlagen).....	42
2.2 Verkehrsgutachten	55
2.2.1 Wesentliche Inhalte des Verkehrsgutachtens.....	56
2.2.1.1 Untersuchungsgebiet und Verkehrserhebungen.....	56
2.2.1.2 Verkehrsprognose (Grundlagen)	61
2.2.1.3 Planungsfälle, Wirkungsanalysen	64
2.2.2 Vorgetragene Bedenken zum Verkehrsgutachten	65
2.2.2.1 Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Mobilitätsentwicklung, wirtschaftliche Faktoren	66
2.2.2.2 Relevanz automatischer Zählungen (Dauerzählstellen)	77
2.2.2.3 Zahlen der automatischen Verkehrszählung/ Freizeitverkehr.....	77
2.2.2.4 Mobiles Messgerät	81
2.2.2.5 Zählung durch Schüler	82
2.2.2.6 Weitere Argumente.....	84
2.2.2.6.1 Erhebung von Daten.....	85
2.2.2.6.2 Binnenverkehr	85
2.2.2.6.3 Verkehrsinduzierende Wirkung.....	86

2.3 Weitere Aspekte	86
2.3.1 Südlicher Teilabschnitt.....	86
2.3.2 Bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt	88
2.3.3 Verkehrssicherheit.....	88
2.3.4 Kommunale Aspekte, Beschlussfassung	89
2.3.5 Sonstiges.....	89
3. ABWÄGUNG	92
3.1 Trassenvarianten und Nullvariante	92
3.1.1 Lösungsansätze des Vorhabensträgers.....	94
3.1.2 Weitere Lösungsansätze	98
3.1.2.1 Ausbau der Ortsdurchfahrt; verkehrslenkende Maßnahmen	99
3.1.2.2 Westtangente	101
3.1.2.3 Erweiterte Westtangente	103
3.1.3 Zusammenfassung.....	106
3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).....	107
3.2.1 Gegenstand, Methodik und Grundlagen der UVP	107
3.2.1.1 Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung.....	107
3.2.1.2 Gegenstand, Methodik und Grundlagen der UVP	109
3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	111
3.2.2.1 Einführung und Kurzbeschreibung des Untersuchungsraums.....	111
3.2.2.2 Bestandsanalyse	115
3.2.2.2.1 Schutzgut Mensch	116
3.2.2.2.1.1 Schutzgut Mensch/Wohnen	116
3.2.2.2.1.2 Schutzgut Mensch/Erholung.....	117
3.2.2.2.2 Schutzgut Pflanzen/Tiere	119
3.2.2.2.2.1 Vögel	122
3.2.2.2.2.2 Reptilien	123
3.2.2.2.2.3 Libellen.....	124
3.2.2.2.2.4 Fledermäuse	124
3.2.2.2.3 Schutzgut Boden	124
3.2.2.2.4 Schutzgut Wasser	125
3.2.2.2.4.1 Schutzgut Wasser/Grundwasser.....	126
3.2.2.2.4.2 Schutzgut Wasser/Oberflächengewässer	127
3.2.2.2.5 Schutzgut Klima/Luft	127
3.2.2.2.6 Schutzgut Landschaft	129
3.2.2.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter.....	130
3.2.2.2.8 Vorbelastungen	131
3.2.2.2.9 Wechselwirkungen.....	131
3.2.2.2.10 Status-Quo-Prognose	132
3.2.2.2.11 Raumwiderstand	132
3.2.2.3 Projektwirkungen, Erkenntnisse zum Variantenvergleich	134
3.2.2.3.1 Baubedingte Wirkungen.....	136
3.2.2.3.2 Anlagebedingte Wirkungen.....	139
3.2.2.3.3 Betriebsbedingte Wirkungen	141
3.2.2.4 Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich	151
3.2.2.4.1 Schutzgut Mensch	152
3.2.2.4.1.1 Schutzgut Mensch/Wohnen	152
3.2.2.4.1.2 Schutzgut Mensch/Erholung.....	156
3.2.2.4.2 Schutzgut Pflanzen/Tiere	161
3.2.2.4.3 Schutzgut Boden	171
3.2.2.4.4 Schutzgut Wasser	174
3.2.2.4.4.1 Schutzgut Wasser/Grundwasser.....	174
3.2.2.4.4.2 Schutzgut Wasser/Oberflächengewässer	177
3.2.2.4.5 Schutzgut Klima/Luft	178
3.2.2.4.6 Schutzgut Landschaft	180
3.2.2.4.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter.....	182
3.2.2.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter	183
3.2.2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG.....	183
3.2.2.5.1 Wesentliche Aspekte der Nullvariante.....	184
3.2.2.5.2 Wesentliche Aspekte bezüglich der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A.....	184
3.2.2.5.3 Wesentliche Aspekte bezüglich der Erweiterten Westtangente und Variante 5 A.....	188
3.2.2.5.4 Fazit.....	192
3.3 Variantenabwägung.....	194
3.3.1 Nullvariante	195

3.3.2 Erweiterte Westtangente	196
3.3.2.1 Einführung	196
3.3.2.2 Nähere Betrachtung der Erweiterten Westtangente	197
3.3.2.2.1 Aspekte der Funktionalität	198
3.3.2.2.2 Aspekte berührter Belange und weitere Argumente	204
3.3.2.2.3 Kostenaspekte	212
3.3.2.2.4 Fazit	214
3.4. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange	220
3.4.1 Raumordnung und Landesplanung	220
3.4.2 Kommunale Belange	225
3.4.2.1 Stadt Staufen	225
3.4.2.1.1 Belange der Stadt Staufen	226
3.4.2.1.1.1 Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)	226
3.4.2.1.1.2 Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke	229
3.4.2.1.1.3 Zusätzliche Querungshilfe beim Kreisverkehr L 123 neu/ L 129 (Bau-km 1 +900)	230
3.4.2.1.1.4 Grünfläche zwischen Neumagenstraße und Bau-km 0+550	230
3.4.2.1.1.5 Flächen zwischen SWEG Münstertalbahn und Krozinger Straße (Bereich Bauanfang)	231
3.4.2.1.1.6 Regionaler Grünzug (Nachrichtliche Übernahme in die Planung)	231
3.4.2.1.1.7 Forderung nach einer Absenkung der Dammlage	232
3.4.2.1.1.8 Reduzierung der Kreisverkehrsinnendurchmesser	234
3.4.2.1.1.9 Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertaler Straße/ Im Steiner)	235
3.4.2.1.1.10 Anbindung des Gewerbegebiets „Gaisgraben II/III“	236
3.4.2.1.1.11 Rückbau der Straße "Im Steiner"	238
3.4.2.1.1.12 Geh- und Radwegunterführung (Bau-km 2+743); Ausrüstung der Pumpenanlage mit einer Notstromversorgung	240
3.4.2.1.1.13 Gestaltung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter im Bereich des Reiterhofs	241
3.4.2.1.1.14 Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)	242
3.4.2.1.1.15 Straßentwässerung	247
3.4.2.1.1.16 Bauzeitliche Beeinträchtigungen	248
3.4.2.1.1.17 Sonstige Belange der Stadt Staufen	252
3.4.2.1.1.18 Stellungnahme der Stadt Staufen zur Planänderung im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“	254
3.4.2.1.1.19 Stellungnahme der Stadt Staufen zur Planänderung im Zuge der weiteren Optimierung des LBP	255
3.4.2.1.2 Belange des Ortsteils Grunern	255
3.4.2.1.2.1 Eingemeindungsvertrag	257
3.4.2.1.2.2 Querungen, Wegenetz; Straße „Im Steiner“	273
3.4.2.1.2.3 Kompensationsflächen auf Gemarkung Grunern; Landschaftsbild, Grünzäsur, örtlicher Charakter	278
3.4.2.1.2.4 Lärm	281
3.4.2.1.2.5 Weitere Argumente	281
3.4.2.2 Gemeindeverwaltungsverband Staufen - Münstertal	282
3.4.2.3 Stadt Bad Krozingen	282
3.4.2.3.1 Optimierungen im Rahmen der geänderten Planung	282
3.4.2.3.2 Trassenverlauf im Bereich der Gemarkungsgrenze	283
3.4.2.3.2.1 Trassierung	283
3.4.2.3.2.2 Durch Trassierung eingeschlossene Flächen	283
3.4.2.3.3 Kreisverkehrsplatz bei Bau-km 0+934	284
3.4.2.3.4 Kreuzungsbauwerk beim „Tunseler Graben“	284
3.4.2.3.5 Vermeiden von Schleichverkehren auf der K 4983	285
3.4.2.3.6 Entwässerungskonzept im Thermalquellschutzgebiet	285
3.4.2.3.7 Flurneueordnung	285
3.4.2.3.8 Wirtschaftswegenetz	286
3.4.2.3.9 Ausgleichsmaßnahmen	286
3.4.2.4 Verwaltungsgemeinschaft Bad Krozingen - Hartheim und Gemeinde Hartheim	287
3.4.2.5 Gemeinde Ehrenkirchen	287
3.4.2.5.1 Knoten L 123/ L 125/ Krozinger Straße	287
3.4.2.5.2 Leistungsfähigkeit/Ausbau der L 123	289
3.4.2.5.3 Südliche Ortseinfahrt von Kirchhofen im Zuge der L 125	289
3.4.2.5.4 Gestaltung der Kreisverkehre	290
3.4.2.6 Verwaltungsgemeinschaft Ehrenkirchen - Bollschweil	291
3.4.2.7 Gemeinde Münstertal	291

3.4.2.8 Gemeinde Ballrechten-Dottingen.....	292
3.4.2.9 Stadt Heitersheim und Verwaltungsgemeinschaft Heitersheim, Ballrechten - Dottingen und Eschbach	292
3.4.2.10 Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald.....	292
3.4.3 Immissionsschutz.....	293
3.4.3.1 Lärm.....	293
3.4.3.1.1 Schalltechnische Untersuchung	295
3.4.3.1.1.1 Grundlegende Aspekte	295
3.4.3.1.1.2 Bereich der geplanten Ortsumfahrung und der angrenzenden Bereiche; ergänzend: Ortsdurchfahrt	304
3.4.3.1.1.3 Sonstige Aspekte des Lärmschutzes.....	316
3.4.3.2 Schadstoffe.....	320
3.4.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....	322
3.4.4.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes	322
3.4.4.1.1 Beschreibung des FFH-Gebiets.....	326
3.4.4.1.2 FFH-Vorprüfung.....	327
3.4.4.1.2.1 Lebensraumtypen	328
3.4.4.1.2.2 Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten	333
3.4.4.1.2.3 Critical Loads.....	344
3.4.4.1.3 Ergebnis der Natura 2000 - Vorprüfung	353
3.4.4.2 Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze.....	354
3.4.4.2.1 Naturpark „Südschwarzwald“	354
3.4.4.2.2 Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotop nach § 30 BNatSchG	355
3.4.4.2.3 Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten	358
3.4.4.2.3.1 Vögel	364
3.4.4.2.3.2 Reptilien, Amphibien	381
3.4.4.2.3.3 Libellen.....	390
3.4.4.2.3.4 Fledermäuse	392
3.4.4.2.3.5 Sonstige Aspekte zum Artenschutz.....	397
3.4.4.3 Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft.....	397
3.4.4.3.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft	398
3.4.4.3.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe	398
3.4.4.3.3 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe	403
3.4.4.3.3.1 Ausgleichsmaßnahmen.....	403
3.4.4.3.3.2 Ersatzmaßnahmen	412
3.4.4.3.3.3 Gestaltungsmaßnahmen.....	417
3.4.4.3.3.4 Zusammenfassende Bewertung des Kompensationskonzepts	417
3.4.4.3.4 Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	419
3.4.4.3.5 Zulassungsschranke nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und Regelung des § 15 Abs. 6 BNatSchG).....	427
3.4.4.3.6 Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	430
3.4.4.4 Sonstige Belange des Naturschutzes bzw. Begründung weiterer Auflagen.....	432
3.4.4.5 Vorbringen der Naturschutzverwaltung.....	432
3.4.4.5.1 Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald	432
3.4.4.5.2 Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Freiburg.....	433
3.4.4.6 Vorbringen der Privaten Naturschutzverbände.....	433
3.4.4.6.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Regionalverband südlicher Oberrhein; Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) - Arbeitskreis Nördliches Markgräfler Land, und Naturschutzbund Deutschland (NABU - Gruppe Müllheim sowie Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Baden-Württemberg.....	433
3.4.4.6.1.1 Grundlegende Aspekte	435
3.4.4.6.1.2 FFH-Vorprüfung	439
3.4.4.6.1.3 Artenschutz	440
3.4.4.6.1.4 Kompensationskonzept	443
3.4.4.6.2 Weiteres Vorbringen von Naturschutzverbänden	443
3.4.4.7 Ergebnis zu Naturschutz und Landschaftspflege	444
3.4.5 Landwirtschaft	445
3.4.5.1 Wegenetz	446
3.4.5.1.1 Bereich des Bauanfangs (östlich des Neumagens)	451
3.4.5.1.2 Bereich westlich des Neumagens (zwischen Neumagen und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebiets Gaisgraben).....	451
3.4.5.1.3 Bereich zwischen Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebiets Gaisgraben und dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 129	452
3.4.5.1.4 Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 129 und dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 125	454

3.4.5.1.5 Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 125 und dem Bauende.....	455
3.4.5.1.6 Zusammenfassung	456
3.4.5.2 Landwirtschaftsverwaltung	457
3.4.5.2.1 Stellungnahme zur ursprünglichen Planung.....	458
3.4.5.2.2 Stellungnahme zur geänderten Planung	459
3.4.5.2.2.1 Wirtschaftswegenetz - Oberbau	459
3.4.5.2.2.2 Absenken der Gradienten	461
3.4.5.2.2.3 Weitere Anregungen.....	461
3.4.6 Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e. V., Bezirksgeschäftsstelle Müllheim.....	463
3.4.7 Flurneuordnung.....	469
3.4.7.1 Flurbereinigungsverfahren	469
3.4.7.2 Anforderungen der Flurbereinigungsbehörden im Planfeststellungsverfahren.....	470
3.4.7.2.1 Rekultivierung von Flächen und Ausgleichsmaßnahmen	470
3.4.7.2.2 Wegenetz	470
3.4.7.2.2.1 Bereich zwischen Bau-km 1+270 bis 1+650	471
3.4.7.2.2.2 Bereich zwischen Bau-km 1+280 bis 1+740	471
3.4.7.2.2.3 Bereich zwischen Bau-km 1+900 - 2+650.....	472
3.4.7.2.2.4 Bereich bei Bau-km 2+550	472
3.4.7.2.2.5 Bereich bei Bau-km 2+750	472
3.4.7.2.2.6 Bereich bei Bau-km 2+800	473
3.4.7.2.2.7 Bereich bei Bau-km 2+800	473
3.4.7.2.2.8 Bereich bei Bau-km 2+850 bis Bau-km 3+130.....	473
3.4.7.2.2.9 Verbindungsweg zwischen der L123 und der Straße „Im Steiner“ bei Bau-km 2+800.....	474
3.4.7.2.2.10 Berücksichtigung möglicher Maßnahmen der Flurneuordnung in der Bauumsetzung.....	474
3.4.8 Forstwirtschaft.....	475
3.4.9 Wasserwirtschaft	475
3.4.9.1 Zulässigkeit des Vorhabens im Geltungsbereich eines Thermalquellschutzgebiets sowie von Wasserschutzgebieten	477
3.4.9.1.1 Verordnung des Regierungspräsidiums Freiburg zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Grundwasserfassungen des Freiburger Energie- und Wasserversorgungs-AG auf Gemarkung Hausen, Gemeinde Bad-Krozingen vom 13. Dezember 1990 („badenova“).....	477
3.4.9.1.2 Rechtsverordnung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald in Freiburg zum Schutze des Grundwassers im Einzugsgebiet der Tiefbrunnen I und II Tunsel sowie des Tiefbrunnens Bremgarten des Zweckverbandes Gruppenwasserversorgung Krozinger Berg vom 15.03.1993 („Krozinger Berg“).....	477
3.4.9.1.3 Feststellungsbeschlüsse zum Schutz der der heißen Quellen auf Gemarkung Krozingen.....	478
3.4.9.1.4 Zusammenfassende Bewertung.....	478
3.4.9.2 Durchlass im Zuge der L 123 bei Bau-km 0+200	478
3.4.9.3 Überquerung des Neumagens von ca. Bau-km 0+205 bis ca. Bau-km 0+260.....	479
3.4.9.4 Errichtung von Zufahrten auf Neumagen-Dämme Bau-km 0+205	480
3.4.9.5 Errichtung von Kreuzungsbauwerken für Geh- und Radwegverbindungen bei Bau-km 0+ 320 und bei Bau-km 2+744.....	480
3.4.9.6 Überquerung des Tunseler Grabens im Zuge der L 123 bei ca. Bau-km 1+667	482
3.4.9.7 Beseitigung des Niederschlagswassers.....	484
3.4.9.7.1 Oberflächenwasser der L 123.....	485
3.4.9.7.2 Geh-/Radwegunterführungen bei Bau-Km 0 + 320 und Bau-Km 2+744	486
3.4.9.8 Weitere Aspekte zu Belangen der Wasserwirtschaft	488
3.4.9.8.1 Gewässerrandstreifen im Außenbereich.....	488
3.4.9.8.2 Sonstige Belange	489
3.4.10 Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall	490
3.4.11 Belange des Fischereiwesens.....	491
3.4.11.1 Fischereibehörde beim Regierungspräsidium Freiburg	491
3.4.11.2 Landesfischereiverband Baden e. V.....	492
3.4.12 Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit	492
3.4.12.1 Polizeidirektion Freiburg	493
3.4.12.1.1 Regelquerschnitt in Streckenbereichen außerhalb des Vorhabens	494
3.4.12.1.2 Anfahrtsichtdreiecke sowie die Haltesicht bei der Einmündung Neumagenstraße und der Zufahrt Stöckle	494
3.4.12.1.3 Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes L 123/ L 125/ Krozinger Straße.....	495
3.4.12.1.4 Unterführung bei Bau-km 0+320.....	495
3.4.12.1.5 Gestaltung des straßenbegleitenden Weges auf der Nordseite der Ortsumfahrung zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes Gaisgraben ...	496
3.4.12.1.6 Gestaltung des straßenbegleitenden Weges von der Unterführung bei Bau-km 0+320 bis zum Anschluss an die Neumagenstraße	496
3.4.12.1.7 Gestaltung eines Weges im Bereich des Tunseler Grabens	497

3.4.12.1.8 Maßnahmen, um Fußgängerquerungen abseits der regulären Querungseinrichtungen zu hindern.....	498
3.4.12.1.9 Breite der Straße „Im Steiner“ zwischen Kreisverkehrsplatz L 123/ L125 und Einmündungsbereich „Dorfstraße“	499
3.4.12.1.10 Verbindungsweg von Grunern (östlich der Siedlung „Im Steiner“) zur L 123“	499
3.4.12.1.11 Verbindungsweg auf Höhe von Bau-km 3+731 und der Brücke über den Entwässerungsgraben auf Höhe von Bau-km 3+900	500
3.4.12.1.12 Gestaltung des Knotenpunkts im Bereich von Bau-km 3+731	500
3.4.13 Eisenbahnwesen	501
3.4.14 Geologie, Rohstoffe und Bergbau	502
3.4.15 Denkmalschutz	502
3.4.15.1 Denkmalschutzverwaltung	502
3.4.15.2 Weiteres Vorbringen (Einwendungen)	505
3.4.16 Bauzeitliche Beeinträchtigungen	506
3.4.17 Belange von Unternehmen der Öffentlichen Versorgung und Dienstleistung	507
3.4.17.1 Deutsche Telekom AG (Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH)	507
3.4.17.2 Badenova AG & Co. KG	507
3.4.17.3 Energiedienst Netze GmbH	508
3.4.17.4 Zweckverband Gruppenwasserversorgung Krozinger Berg	508
3.4.17.5 Abwasserzweckverband Staufener Bucht	508
3.4.17.6 Regio-Verbund GmbH (RVG)	509
3.4.17.7 Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEAG)	510
3.4.18 Sonstige öffentliche Belange; weitere Anforderungen an das Vorhaben	512
3.4.18.1 Vermögen und Bau Baden-Württemberg	512
3.4.18.2 Weitere Träger öffentlicher Belange	512
3.4.18.3 Weitere Anforderungen an das Vorhaben	513
3.4.19 Private Belange, Einwendungen	514
3.4.19.1 Einführung	514
3.4.19.2 Eigentumsbeeinträchtigungen/ Grunderwerb/ Entschädigungsfragen	520
3.4.19.2.1 Enteignung	523
3.4.19.2.2 Umfang der dauerhaften Inanspruchnahme	524
3.4.19.2.3 Umfang der dinglichen Belastung	526
3.4.19.2.4 Umfang der vorübergehenden Inanspruchnahme	526
3.4.19.2.5 Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe	527
3.4.19.2.5.1 Einführung	527
3.4.19.2.5.2 Immissionen	529
3.4.19.2.5.3 Straßenanlieger	530
3.4.19.2.5.4 Umwegeentschädigung	531
3.4.19.2.5.5 Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb; Landwirtschaft	532
3.4.19.2.6 Sonstige Aspekte zur Betroffenheit von Grundstücken	544
3.4.19.3 Weitere Argumente aus privaten Einwendungen	546
3.4.19.3.1 Verfahren, Verfahrensgegenstand	548
3.4.19.3.2 Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte	551
3.4.19.3.3 Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse	555
3.4.19.3.3.1 Westtangente und Erweiterte Westtangente	556
3.4.19.3.3.2 Weitere Vorschläge/ Fragen zu Trassenalternativen und Optimierungen der Antragstrasse	558
3.4.19.3.3.3 Weitere Argumente	570
3.4.19.3.4 Umweltverträglichkeit, Umweltbelange	574
3.4.19.3.5 Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag	583
3.4.19.3.5.1 Kommunale Belange, übergreifende Aspekte	583
3.4.19.3.5.2 Eingemeindungsvertrag	587
3.4.19.3.6 Immissionsschutz	588
3.4.19.3.6.1 Lärm	588
3.4.19.3.6.2 Schadstoffe	593
3.4.19.3.7 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	593
3.4.19.3.8 Landwirtschaft, Flurneuordnung	596
3.4.19.3.9 Wasserwirtschaft, Bodenschutz	597
3.4.19.3.10 Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus	599
3.4.19.3.10.1 Übergreifende Aspekte	600
3.4.19.3.10.2 Aspekte im Bereich von Grunern	602
3.4.19.3.10.3 Aspekte zu weiteren Bereichen	603
3.4.19.3.10.4 Sonstige Argumente (Wegeverbindungen; Tourismus)	604
3.4.19.3.11 Denkmalschutz	608
3.4.19.3.12 Religionsfreiheit und -ausübung	609

3.4.19.4 Private Einwendungen - Einzelfälle	610
3.4.19.4.1 Einwendung Nr. 1	612
3.4.19.4.2 Einwendung Nr. 2	613
3.4.19.4.3 Einwendung Nr. 3	615
3.4.19.4.4 Einwendung Nr. 4	615
3.4.19.4.5 Einwendung Nr. 5	616
3.4.19.4.6 Einwendung Nr. 6	618
3.4.19.4.7 Einwendung Nr. 7	620
3.4.19.4.8 Einwendung Nr. 8	622
3.4.19.4.9 Einwendung Nr. 9	625
3.4.19.4.10 Einwendung Nr. 10	627
3.4.19.4.11 Einwendung Nr. 11	629
3.4.19.4.12 Einwendung Nr. 12	630
3.4.19.4.13 Einwendung Nr. 13	632
3.4.19.4.14 Einwendung Nr. 14	633
3.4.19.4.15 Einwendung Nr. 15	635
3.4.19.4.16 Einwendung Nr. 16	640
3.4.19.4.17 Einwendung Nr. 17	641
3.4.19.4.18 Einwendung Nr. 18	643
3.4.19.4.19 Einwendung Nr. 19	645
3.4.19.4.20 Einwendung Nr. 20	647
3.4.19.4.21 Einwendung Nr. 21	648
3.4.19.4.22 Einwendung Nr. 22	649
3.4.19.4.23 Einwendung Nr. 23	651
3.4.19.4.24 Einwendung Nr. 24	652
3.4.19.4.25 Einwendung Nr. 25	653
3.4.19.4.26 Einwendung Nr. 26	655
3.4.19.4.27 Einwendung Nr. 27	657
3.4.19.4.28 Einwendung Nr. 28	658
3.4.19.4.29 Einwendung Nr. 29	659
3.4.19.4.30 Einwendung Nr. 30	660
3.4.19.4.31 Einwendung Nr. 31	662
3.4.19.4.32 Einwendung Nr. 32	663
3.4.19.4.33 Einwendung Nr. 33	665
3.4.19.4.34 Einwendung Nr. 34	666
3.4.19.4.35 Einwendung Nr. 35	667
3.4.19.4.36 Einwendung Nr. 36	668
3.4.19.4.37 Einwendung Nr. 37	669
3.4.19.4.38 Einwendung Nr. 38	675
3.4.19.4.39 Einwendung Nr. 39	677
3.4.19.4.40 Einwendung Nr. 40	682
3.4.19.4.40.1 Gemarkung Staufen	684
3.4.19.4.40.2 Gemarkung Grunern	686
3.4.19.4.41 Einwendung Nr. 41	690
3.4.19.4.42 Einwendung Nr. 42	691
3.4.19.4.43 Einwendung Nr. 43	693
3.4.19.4.44 Einwendung Nr. 44	697
3.4.19.4.45 Einwendung Nr. 45	700
3.4.19.4.46 Einwendung Nr. 46	703
3.4.19.4.47 Einwendung Nr. 47	705
3.4.19.4.48 Einwendung Nr. 48	707
3.4.19.4.49 Einwendung Nr. 49	709
3.4.19.4.49.1 Gemarkung Staufen	710
3.4.19.4.49.2 Gemarkung Grunern	710
3.4.19.4.50 Einwendung Nr. 50	712
3.4.19.4.51 Einwendung Nr. 51	713
3.4.19.4.52 Einwendung Nr. 52	714
3.4.19.4.53 Einwendung Nr. 53	715
3.4.19.4.54 Einwendung Nr. 54	716
3.4.19.4.55 Einwendung Nr. 55	718
3.4.19.4.56 Einwendung Nr. 56	719
3.4.19.4.57 Einwendung Nr. 57	720
3.4.19.4.58 Einwendung Nr. 58	723
3.4.19.4.59 Einwendung Nr. 59	729

3.4.19.4.59.1 Vorbringen zur ursprünglichen Planung	729
3.4.19.4.59.2 Vorbringen zu geänderten Planung	731
3.4.19.4.59.3 Entscheidung.....	736
3.4.19.4.60 Einwendung Nr. 60.....	747
3.4.19.4.60.1 Vorbringen zur ursprünglichen Planung	748
3.4.19.4.60.2 Vorbringen zu geänderten Planung	750
3.4.19.4.60.3 Entscheidung.....	756
3.4.19.4.61 Einwendung Nr. 61.....	781
3.4.19.4.61.1 Vorbringen in Schriftsätzen der Rechtsanwaltskanzlei, die zur ursprünglichen und zur geänderten Planung tätig geworden ist	782
3.4.19.4.61.2 Vorbringen in Schriftsätzen der Rechtsanwaltskanzlei, die ausschließlich zur geänderten Planung tätig geworden ist	782
3.4.19.4.61.3 Entscheidung.....	784
3.4.19.4.62 Einwendung Nr. 62.....	789
3.4.19.4.62.1 Vorbringen zur ursprünglichen Planung	789
3.4.19.4.62.2 Vorbringen zur geänderten Planung.....	792
3.4.19.4.62.3 Entscheidung.....	793
3.4.19.4.63 Einwendung Nr. 63.....	801
3.4.19.4.64 Einwendung Nr. 64.....	802
3.4.19.4.65 Einwendung Nr. 65.....	804
3.4.19.4.66 Einwendung Nr. 66.....	806
3.4.19.4.66.1 Einführung	806
3.4.19.4.66.2 Einwendungen	808
3.4.19.4.66.3 Aktueller Sachstand	812
3.4.19.4.66.4 Entscheidung.....	815
3.4.19.4.67 Einwendung Nr. 67.....	839
3.4.19.4.68 Einwendung Nr. 68.....	841
3.4.19.4.69 Einwendung Nr. 69.....	843
3.4.19.4.69.1 Anwesen in Ballrechten Dottingen	844
3.4.19.4.69.2 Wanderschäfereibetrieb	844
3.4.19.4.70 Einwendung Nr. 70.....	847
3.4.19.4.71 Einwendung Nr. 71.....	850
3.4.19.4.72 Einwendung Nr. 72.....	854
3.4.19.4.72.1 Flächeninanspruchnahme, Entschädigung, Rekultivierung.....	856
3.4.19.4.72.2 Immissionen.....	858
3.4.19.4.72.3 Sonstige Umweltbelange	859
3.4.19.4.72.4 Fußweg von Staufen	859
3.4.19.4.72.5 Gießwasserversorgung.....	859
3.4.19.4.72.6 Frischwasserversorgung und Stromnetz	860
3.4.19.4.72.7 Weitere Aspekte und zusammenfassende Bewertung	860
3.4.19.4.73 Einwendung Nr. 73.....	861
3.4.19.2.74 Einwendung Nr. 74.....	862
3.4.19.4.75 Einwendung Nr. 75.....	863
3.5 Gesamtabwägung	864

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:..... 865

HINWEIS 865

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Regierungspräsidium Freiburg
Az.: 24-0513.2 / 2.071

Freiburg i. Br., den 14.01.2014
Kaiser-Joseph-Straße 167
Bearbeiterin: Frau Pollich
Telefon: 0761/208-1090

Planfeststellung für den Neubau der Ortsumfahrung Staufen im Zuge der Landesstraße L 123 auf Gemarkungen Staufen, Grunern und Bad Krozingen; Landkreis Breisgau - Hochschwarzwald

Das Regierungspräsidium Freiburg erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

I.

Tenor mit festgestellten Planunterlagen

1.

Der Plan für den Neubau der Ortsumfahrung Staufen zwischen Bau-km 0+024.736 bis Bau-km 4+146.371 im Zuge der Landesstraße L 123 auf den Gemarkungen Staufen und Grunern der Stadt Staufen und Gemarkung Bad Krozingen der Stadt Bad Krozingen, Landkreis Breisgau Hochschwarzwald, wird nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen gemäß § 37 ff. Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG) i. V. m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt.

2.

Der festgestellte Plan besteht aus dieser Entscheidung und drei Ordnern Planunterlagen.
Diese sind:

Band I

Bezeichnung	Unterlage	Plan	Stand	Maßstab	Nach Offenlage 2009 geändert bzw. neu
Erläuterungsbericht	1c		26.03.2013		X
Übersichtskarte	2	1a	31.03.2009	1:25.000	
Übersichtslageplan	3	1b	13.11.2012	1:2.500	X
Übersichtshöhenplan	4	1a	31.03.2009	1:5.000/500	
Regelquerschnitte	6				
- Bau-km 0+24.736 - 2+658.607		1a	31.03.2009	1:50	
- Bau-km 2+658.607 - 4+146.371		2a	31.03.2009	1:50	
- Ausbildung im Bereich WSG III B		3a	31.03.2009	1:50	
- Kreisverkehrsplätze		4a	31.03.2009	1:50	
- Neumagenstraße		5a	31.03.2009	1:50	
- Anbindung „Im Gaisgraben“		6a	31.03.2009	1:50	
- L 129 + L 125 + Münstertäler Straße		7a	31.03.2009	1:50	
- Geh- Und Radwegunterführung		8a	31.03.2009	1:50	
- Wirtschaftswege		9a	31.03.2009	1:50	
Lagepläne	7				
- Bau-km 0+24.736 - 1+100		1a	31.03.2009	1:1.000	
- Bau-km 1+100 - 2+000		2b	13.11.2012	1:1.000	X
- Bau-km 2+000 - 3+000		3a	31.03.2009	1:1.000	
- Bau-km 3+000 - 4+146.371		4a	31.03.2009	1:1.000	
Höhenpläne	8				
- Achse L 123 Bau-km 0+150 - 1+100		1a	31.03.2009	1:1.000/100	
- Achse L 123 Bau-km 1+100 - 2+000		2a	31.03.2009	1:1.000/100	
- Achse L 123 Bau-km 2+000 - 3+000		3a	31.03.2009	1:1.000/100	
- Achse L 123 Bau-km 3+000 - 4+146.371		4a	31.03.2009	1:1.000/100	
- Neumagenstraße; Anbindung „Im Gaisgraben“		5a	31.03.2009	1:1.000/100	
- Münstertäler Straße		6a	31.03.2009	1:1.000/100	
- Geh- und Radweg Staufen - „Stöckle“ Bad Krozingen und Grunern - Staufen		7a	31.03.2009	1:1.000/100	
Bauwerksverzeichnis	10.1b		13.11.2012		X
Bauwerksskizzen (31.03.2009)	10.2				
- Bau-km 0+320 Brücke über einen Geh- und Radweg		1a	31.03.2009	1:100; 1:250	
- Bau-km 1+666.913 Durchlass Tunse-ler Graben		2a	31.03.2009	1:100; 1:250	
- Bau-km 2+743.361 Brücke über einen Geh- und Radweg		3a	31.03.2009	1:100; 1:250	

Band II

Bezeichnung	Unterlage	Plan	Stand	Maßstab	Nach Of- fenlage 2009 ge- ändert bzw. neu
Landschaftspflegerischer Begleitplan	12b				
Deckblatt (textliche Erläuterung und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen)			19.03.2013		X
Erläuterungsbericht mit Anhängen	12b		08/2012		X
Bestands- und Konfliktsplan	12.1	1a	20.03.2009	1:5.000	
Maßnahmenpläne	12.2				
- Bau-km 0+24.736 - 1+100		1a	20.03.2009	1:1.000	
- Bau-km 1+100 - 2+000		2b	08/2012	1:1.000	X
- Bau-km 2+000 - 3+000		3a	20.03.2009	1:1.000	
- Bau-km 3+000 - 4+146.371		4a	20.03.2009	1:1.000	
- Ersatzmaßnahme E 1 (Übersicht)		5a	20.03.2009	1:1.000	
- Ersatzmaßnahme E 1		6	20.03.2009	1:1.000	

Band III

Hydraulische Berechnungen	13.1a		31.03.2009		
Grunderwerbspläne	14.1				
- Bau-km 0+24.736 - 1+100		1b	14.06.2013	1:1.000	X
- Bau-km 1+100 - 2+000		2b	13.11.2012	1:1.000	X
- Bau-km 2+000 - 3+000		3b	14.06.2013	1:1.000	X
- Bau-km 3+000 - 4+146.371		4b	14.06.2013	1:1.000	X
- Ersatzmaßnahme		5a	31.03.2009	1:1.000	
Grunderwerbsverzeichnis (14.06.2013)	14.2c		14.06.2013		X
Ausgewählte Querschnitte	15.2				
- L 123 Bau-km 0+365		1a	31.03.2009	1:100	
- entfallen		2	14.06.2007	1:100	
- L123 Bau-km 1+790		3	14.06.2007	1:100	
- Kreisverkehrsplatz L 123/ L 125		4	14.06.2007	1:100	
- Geh- und Radweg Grunern - Staufen Bau-km 2+740		5	14.06.2007	1:100	
- L 123 Bau-km 3+250		6	14.06.2007	1:100	
- Im Steiner Bau-km 0+125		7	14.06.2007	1:100	
- L 123 Bau-km 3+950		8	14.06.2007	1:100	
<i>Die nachfolgend aufgeführten Unterlagen waren den Antragsunterlagen 2007 und 2009 zur Information beigefügt. Sie sind im genehmigten Plansatz nicht mehr enthalten:</i>					
Erw. Westtangente Erläuterungsbericht	16a		31.03.2009		
Erw. Westtangente Planunterlagen + Ortsdurchfahrt	16.1				
- Übersichtslageplan		1	31.03.2009	1: 2.500	
- Tagesisophonen (Erw. Westtangente)		4a	31.03.2009	1:5.000	
- Nachtisophonen (Erw. Westtangente)		5a	31.03.2009	1:5.000	
- Mensch/Wohnen/Kulturgüter		8	12/2008	1:10.000	
- Mensch/Erholung/Landschaft		9	12/2008	1:10.000	
- Pflanzen/Tier/Oberflächengewässer		10	12/2008	1:10.000	
- Boden/Grundwasser		11	12/2008	1:10.000	
- Klima/Luft		12	12/2008	1:10.000	

Bezeichnung	Unterlage	Plan	Stand	Maßstab	Nach Offenlage 2009 geändert bzw. neu
- 7.1 KuK Ausbau OD Staufen		7.1	24.10.2005	1:1.000	
- 7.2 KuK Ausbau OD Staufen		7.2	24.10.2005	1:1.000	
Verkehrsuntersuchung/Knotenpunkte	16.2a				
- Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau; Fortschreibung 2008			10.03.2009		
- Knotenpunkte im Zuge der OU L 123; Verkehrstechnische Untersuchung			10.03.2009		

Band II - (zur Information):

Umweltverträglichkeitsstudie	11				
Erläuterungsbericht	11		16.07.2007		
Orientierungswerte nach der DIN 18005 (Anhang zum Erläuterungsbericht)					
Natura 2000-Vorprüfung (Anhang zum Erläuterungsbericht)			15.11.2005		
Pläne (Anlagen zum Erläuterungsbericht):					
- Mensch/Wohnen/Kulturgüter		1	07/2007	1:5.000	
- Mensch/Erholung/Landschaft		2	07/2007	1:5.000	
- Pflanzen/Tier/Oberflächengewässer		3	07/2007	1:5.000	
- Boden/Grundwasser		4	07/2007	1:5.000	
- Klima/Luft		5	07/2007	1:5.000	
- Raumwiderstand		6	07/2007	1:5.000	
- Auswirkungen Nullvariante		7	10/2001	1:5.000	
- Auswirkungen Variante 2 A		8	10/2001	1:5.000	
- Auswirkungen Variante 5 A		9	10/2001	1:5.000	
Ergänzungen zur Umweltverträglichkeitsstudie - Erläuterungsbericht	11a		20.03.2009		
Ergebnisse Schalltechnischer Berechnungen	11.1a		31.03.2009		
Rasterlärmkarten (Lagepläne)	11.2				
- Tagesisophonen (Nullfall)		1a	31.03.2009	1:5.000	
- Nachtisophonen (Nullfall)		2a	31.03.2009	1:5.000	
- Tagesisophonen (Planungsfall 1)		3a	31.03.2009	1:5.000	
- Nachtisophonen (Planungsfall 1)		4a	31.03.2009	1:5.000	
Schadstoffbetrachtung	11.3a		20.03.2009		

II. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Errichtung einer Überquerung des Tunseler Grabens im Zuge der L 123 bei ca. Bau-km 1+667

Die **wasserrechtliche Erlaubnis** zur Errichtung einer Querung über den Tunseler Graben im Zuge der L 123 bei ca. Bau-km 1+667 wird gemäß §§ 5, 6, 8, 36, 100 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) i.V.m. §§ 28, 78, 82, 93 WG (n.F.) vom 03.12.2013 (GBl. für Baden-Württemberg Nr. 17 vom 12.12.2013; S. 389ff) mit nachfolgenden Maßgaben erteilt:

1.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, außerhalb des Durchlasses im Zuge der L 123 in Verlängerung des Maulprofils auf je 10 m Länge eine 0,3 m mächtige Steinschüttung zur Sohl-sicherung im Tunseler Graben vorzunehmen. Die Steinschüttung ist ca. 0,1 m tiefer einzubauen und mit Sohlsubstrat (Mächtigkeit 0,10 m) in geeigneter Körnung zu überschütten. (Auflage)

1.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Böschungssicherung mit Steinschüttung nur im unmittelbaren Nahbereich des Durchlasses (ca. 2 m) durchzuführen und im weiteren Verlauf im gebotenen Umfang mittels naturnaher Bauweisen (z. B. Weidenspreitlagen) herzustellen. (Auflage)

1.3

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. (Auflage)

2. Beseitigung von Niederschlagswasser

2.1

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 Niederschlagswasserverordnung (NVO 1999) darf das auf der Ortsumfahrung Staufen anfallende Oberflächenwasser erlaubnisfrei dezentral versickert oder in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden. (Hinweis)

2.2

Wasserrechtlich erlaubnisfrei ist nur die schadlose Beseitigung des Niederschlagswassers. Bei plangemäßer Ausführung der Niederschlagswasserbeseitigung sind nachteilige Auswirkungen nicht zu erwarten. Wesentliche Abweichungen von der plangemäßen Ausführung bzw. den technischen Regeln, die dies sicherstellen sollen, können u. a. Erlaubnispflicht auslösen und eine Ordnungswidrigkeit darstellen. (Hinweis)

2.3

Die **wasserrechtliche Genehmigung** (§ 48 Abs. 1 und 3 WG n.F.) zum Bau und Betrieb der Versickerungsmulde mit einem Versickerungsvolumen von 52 m³ für den Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 0 + 320 auf Gemarkung Staufen wird erteilt.

2.4

Die **wasserrechtliche Erlaubnis** (§§ 2, 3, 8 WHG, 14 WG n.F.), das im Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 0 + 320 anfallende Oberflächenwasser von max. 52 m³ (max. Muldenvolumen bei r 10/0,1) über eine Muldenversickerung auf den Grundstücken Flst.-Nr. 1581, 1583 u. 1674/3 auf Gemarkung Staufen in das Grundwasser einzuleiten, wird erteilt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird bis zum 31.12.2033 befristet.

2.5

Die **wasserrechtliche Genehmigung** (§ 48 Abs. 1 und 3 WG n.F.) zum Bau und Betrieb der Versickerungsmulde mit einem Versickerungsvolumen von 50 m³ für den Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 2+734 auf Gemarkung Grunern wird erteilt.

2.6

Die **wasserrechtliche Erlaubnis** (§§ 2, 3, 8 WHG, 14 WG n.F.), das im Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 2+734 anfallende Oberflächenwasser von max. 50 m³ (max. Muldenvolumen bei r 5/0,1) über eine Muldenversickerung auf den Grundstücken Flst.-Nr. 2247, 2249 u. 2250 auf Gemarkung Grunern in das Grundwasser einzuleiten, wird erteilt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird bis zum 31.12.2033 befristet.

2.7

Nebenbestimmungen und Hinweise zu den Ziffern 2.1 bis 2.6:

2.7.1 Allgemeine Bestimmungen

2.7.1.1

Der Vorhabensträger wird die Anlagen plan- und bedingungsgemäß erstellen und betreiben. (Zusage)

2.7.1.2

Der Vorhabensträger wird die Vorgaben der RistWag für die Planung und den Bau von Straßen in Zone III B einhalten, soweit diese Entscheidung keine abweichenden oder einschränkenden Vorgaben beinhaltet. (Zusage)

2.7.1.3

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. (Auflage)

2.7.1.4

Der Vorhabensträger wird die Anlagen der Kanalisation stets so bedienen und unterhalten, dass ein einwandfreier und ordnungsgemäßer Betrieb jederzeit gewährleistet ist. Störungen im Betrieb sind sofort unaufgefordert zu beheben. Für die Eigenkontrolle der Kanalisationsanlagen gilt die Eigenkontrollverordnung des Umweltministeriums vom 25. April 2007 (GBl. Nr. 9, S. 252) bzw. in der jeweils geltenden Fassung. (Zusage)

2.7.1.5

Der Vorhabensträger wird den Beginn und die Fertigstellung rechtzeitig beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald (Untere Wasserbehörde/Fachbereich 440 - Wasser & Boden) anzeigen. (Zusage)

2.7.1.6

Bei der Bauausführung sind die am Bau Beteiligten (Bauherr, Planverfasser, Bauleiter und Unternehmer) im Rahmen ihres Wirkungskreises dafür verantwortlich, dass neben den a.a.R.d.T. die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden. (Hinweis)

2.7.1.7

Die Entscheidung berechtigt nicht zur Inanspruchnahme fremden Eigentums, soweit dies nicht vom Planfeststellungsbeschluss umfasst ist. Vor Benutzung fremder Grundstücke darüber hinaus, ist eine Einverständniserklärung einzuholen bzw. die Berechtigung zur Inanspruchnahme in den dafür vorgesehen Verfahren zu erwirken. (Hinweis)

2.7.1.8

Der Vorhabensträger wird vor Beginn der Bauarbeiten bei den zuständigen Versorgungsträgern feststellen, ob durch die Grabarbeiten deren Anlagen gefährdet sind. (Zusage)

2.7.1.9

Der Vorhabensträger wird die geplanten Regenwasserkanäle im Unterföhrungsbereich nach der DIN EN 1610 verlegen und auf Dichtheit prüfen. (Zusage)

2.7.1.10

Der Vorhabensträger wird das Regenwasserpumpwerk im Unterföhrungsbereich wasserdicht herstellen. (Zusage)

2.7.2 *Bau und Betrieb der Versickerungsmulden*

2.7.2.1

Der Vorhabensträger wird das Vorhaben nach den genehmigten Plänen und Beschreibungen ausführen. Er wird die Versickerungsanlagen nach den einschlägigen technischen Richtlinien und den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik errichten und betreiben. (Zusage)

2.7.2.2

Der Vorhabensträger wird die Ausbildung und Gestaltung der Grabenmulde entsprechend den Regeln der "Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall" (DWA), Arbeitsblatt A 138, umsetzen und mit einer bewachsenen und begrönten Bodenschicht von mindestens 30 cm Mächtigkeit im gesetzten Zustand ausstatten. (Zusage)

2.7.2.3

Der Vorhabensträger als Wasserrechtsinhaber wird eine sorgfältige Pflege und Unterhaltung der Versickerungsmulde regelmäßig durchführen, um die Funktionsfähigkeit der Anlage zu erhalten. Er wird bei deutlichem Rückgang der Versickerungsleistung einen Bodenaustausch vornehmen. (Zusage)

2.7.2.4

Der Vorhabensträger wird dafür Sorge tragen, dass die ordnungsgemäße Herstellung der bewachsenen Bodenschicht von der Bauleitung sichergestellt wird. (Zusage)

2.7.3 Ausgestaltung der trassenbegleitenden Mulden

2.7.3.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, spätestens im Zuge der Ausführungsplanung und vor Baubeginn einen Nachweis über die Entleerungszeit zu erbringen und der Unteren Wasserbehörde vorzulegen. (Auflage)

2.7.3.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, in der Ausführungsplanung den Durchlässigkeitsbeiwert des auf das Planum aufzutragenden Bodens so anzupassen bzw. den Untergrund im Trassenbereich so zu gestalten, dass bei Niederschlagsereignissen der Häufigkeit $n = 1/a$ eine Entleerungszeit von 24 Stunden nicht überschritten wird. Erforderlich werdende Anpassungen sind mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald abzustimmen. Die abgestimmten Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde in geeigneter Form vorzulegen, damit diese über eine Anpassung der Planfeststellungsentscheidung befinden kann. (Auflage)

3. Rad-/Gehwegunterführungen bei Bau-km 0 + 320 und 2+734

3.1

Die Detailpläne zu den Bauwerken sind der Unteren Wasserbehörde im Zuge der Ausführungsplanung rechtzeitig vor der Bauumsetzung zur Prüfung vorzulegen. (Auflage)

3.2

Der Vorhabensträger wird unterhalb des Bauwerks zur Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 2+734 eine gut durchlässige Kiesschicht einbauen. Der Vorhabensträger wird die Einzelheiten der Planung und Umsetzung im Zuge der Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abstimmen. (Zusage)

3.3

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, rechtzeitig vor der baulichen Umsetzung der Geh- und Radwegunterführungen bei Bau-km 0+320 und 2+743 bei der Unteren Wasserbehörde die erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen insbesondere bezüglich möglicher Grundwasserhaltungen oder -ableitungen unter Vorlage geeigneter Unterlagen zu beantragen. (Auflage)

4. Übergreifende Anforderungen und Eingriffe in Gewässerrandstreifen

4.1

Das Vorhaben ist nach Maßgabe dieser Entscheidung, der genehmigten Pläne und Be-

schreibungen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen, zu unterhalten und zu betreiben. Die Vorgaben der RistWag für die Planung und den Bau von Straßen in Zone III B sind einzuhalten, soweit diese Entscheidung keine abweichenden oder einschränkenden Vorgaben beinhaltet. (Auflage)

4.2

Baubeginn und Fertigstellung sind dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Untere Wasserbehörde - schriftlich anzuzeigen. (Auflage)

4.3

Gemäß § 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 29 Abs. 4, 82 Abs. 1 WG wird bezüglich der mit dem Vorhaben verbundener Eingriffe in Gewässerrandstreifen widerruflich eine Befreiung erteilt. (Befreiung, Widerrufsvorbehalt)

4.4

Bei der Ausführung von Baumaßnahmen in bzw. an Gewässern sind die Vorschriften zum Schutze von Gewässern und des Grundwassers zu beachten. Wassergefährdende Stoffe wie z. B. Beton, Betonschlämme, Zementabwasser, Öle, Schmierstoffe, Fette und sonstige Chemikalien dürfen nicht in Gewässer oder das Grundwasser gelangen. Bei entsprechenden Arbeiten sind daher die zur Vermeidung eines Schadstoffeintrages erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Hierzu muss gegebenenfalls eine Wasserhaltung eingerichtet werden. Bei Maschineneinsatz im Gewässerbett ist für die entsprechenden Betriebsstoffe zu sorgen. (Auflage)

4.5

Vorhandene Ufervegetation ist grundsätzlich zu erhalten. Durch das Vorhaben erforderliche Eingriffe sind auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Für beschädigten oder entfernten Uferbewuchs wie Bäume oder Sträucher sind zum Ausgleich standortgerechte Ersatzpflanzungen vorzunehmen. (Auflage)

4.6

Nach Beendigung der Bauarbeiten sind der betroffene Gewässerbereich und sonstiges benutztes Gelände ordnungsgemäß wiederherzustellen. (Auflage)

4.7

Weitere Auflagen insbesondere zur Abwehr von Gefahren für Gewässer oder das Grundwasser bleiben vorbehalten. (Auflagenvorbehalt)

III. Maßgaben, Nebenbestimmungen, Zusagen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht unter folgenden weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen:

1. Allgemein

1.1

Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen. Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten. (Hinweis)

1.2

Der Vorhabensträger hat der Planfeststellungsbehörde auf entsprechende Anforderung in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung des Vorhabens einschließlich der in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen zu berichten. (Auflage)

1.3

Die im Beschluss enthaltenen Nebenbestimmungen und Zusagen sind dem verantwortlichen Bauleiter gegen Unterschrift zur Kenntnis zu geben. (Auflage)

2. Stadt Staufen

2.1

Der Vorhabensträger wird beim Umzug der Nutzungen im Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ unterstützend tätig. (Zusage)

2.2

Der Vorhabensträger wird in Abstimmung mit der Stadt Staufen Leerrohre im Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ vorsehen (Option zum künftigen Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung der Stadt Staufen). (Zusage)

3. Naturschutz, Landschaftspflege

3.1 LBP

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Maßnahmen des LBP (Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung absehbarer Beeinträchtigungen sowie die Kompensationsmaßnah-

men A 1 bis A 4, A 5 a, A 6 bis A 11, E 1 und E 2) unter Beachtung der nachfolgenden Maßgaben umzusetzen (Auflage):

3.1.1 Fachgerechte Durchführung, ökologische Baubegleitung

Die fachgerechte Durchführung der Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz ist sicherzustellen (Auflage). Es gelten folgende ergänzenden Maßgaben:

3.1.1.1

Zur fachgerechten Durchführung sind die landschaftspflegerischen Maßnahmen während der Herstellungs- bzw. Bauphase durch eine ökologische Baubegleitung anzuleiten und zu beaufsichtigen. (Auflage)

- Die ökologische Baubegleitung hat festzustellen bzw. dafür zu sorgen, dass die geplanten CEF-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die vereinbarten Vorkehrungen zur Vermeidung vollständig, richtig und entsprechend den vereinbarten Fristen durchgeführt werden. Im Interesse des Artenschutzes und sonstiger sensibler Bestände (z. B. gesetzlich geschützte Biotope) ist insbesondere Folgendes zu berücksichtigen (Auflage):
 - Vor Baubeginn werden hochwertige Lebensräume gekennzeichnet (z. B. Flatterband), die nicht beeinträchtigt werden dürfen (z. B. Betreten, Befahren).
 - Während der Bauphase werden die Bauarbeiten kontrolliert und auf ihre Naturschutzfachlichkeit hin überprüft.
 - Detailfragen, die im Plan zur Bauausführung nicht geklärt werden können, sind mit der ökologischen Baubegleitung abzuklären.
- Insbesondere ist in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung ein Bauzeitenplan unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Erfordernisse zu erstellen. (Auflage)
- Vonseiten der ökologischen Baubegleitung sind unter den genannten Vorgaben regelmäßige Protokolle sowie ein Abschlussbericht über die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen zu erstellen. Dies betrifft insbesondere die Umsetzung der CEF-Maßnahmen, deren Beginn und Fertigstellung der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen und zu dokumentieren ist. Die Protokolle sind der Naturschutzbehörde vorzulegen, ebenso der Abschlussbericht spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen. (Auflage)

3.1.1.2

Die notwendigen und im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten

Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen sind bereits in den jeweiligen Ausschreibungen der Bauleistungen zu berücksichtigen. (Auflage)

3.1.1.3

Der Pflege- und Entwicklungsplan für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist detailliert und unter Einbindung der ökologischen Baubegleitung den einzelnen Landschaftselementen und dem Entwicklungsziel der betroffenen Arten (insbesondere Schwarzkehlchen, Dorngrasmücke, Kiebitz, Feldlerche, Zauneidechse und Libellen) anzupassen.

3.1.1.3

Die rechtzeitige Umsetzung aller CEF-Maßnahmen ist sicherzustellen und ihre Wirksamkeit ist zu dokumentieren (Auflage):

- Die Maßnahme „Nunnenmacher Teiche“ (E 1) ist mindestens 2 Jahre vor Baubeginn umzusetzen. Der Pflege- und Entwicklungsplan für die Ersatzfläche „Nunnenmacher Teiche“ (E 1) ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. (Auflage)
- Die Maßnahme E 2 ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zeitlich so umzusetzen, dass Feldlerche und Kiebitz in den aufeinander folgenden Jahren in der Brutzeit stets entsprechende Brutflächen vorfinden. Es gelten die Maßgaben nach Ziffer 3.1.8. (Auflage)

3.1.2 Maßnahme V 7

3.1.2.1

Zauneidechsen sind im Umfeld des örtlichen Reviers vor Baubeginn im Bereich der bauzeitlich beanspruchten Flächen (einschließlich der Baustraßen) rechtzeitig abzusammeln und zu gegebener Zeit wieder freizulassen (Steinriegel östlich der Trasse). Die Baubereiche (einschließlich der Baustraßen) sind für die Dauer der Bauzeit gegen ein (erneutes) Einwandern zu sichern (z. B. Folienzaun). Die Einzelheiten sind mit der ökologischen Baubegleitung bzw. dem Fachgutachter im Rahmen der Ausführungsplanung/bei Umsetzung des Vorhabens näher zu bestimmen.

3.1.2.2

Die Straßenböschung ist unter Beachtung des Aktionsradius der Zauneidechse mit Gehölzen und einer Fettwiese für Reptilien unattraktiv zu gestalten. Die Einzelheiten sind mit der ökologischen Baubegleitung bzw. dem Fachgutachter im Rahmen der Ausführungsplanung/bei Umsetzung des Vorhabens näher zu bestimmen.

3.1.2.3

Die Straßenböschung (Fettwiese und Gehölze) ist über einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren regelmäßig zu prüfen und erforderlichen zu pflegen, um einen für Reptilien unattraktiven Standort zu erhalten. Sollten sich hierbei Anhaltspunkte ergeben, dass die Maßnahme wider Erwarten die Tiere nicht im angestrebten Umfang von der Trasse fernhält, ist dies der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde zu berichten und ein Vorschlag für sonst geeignete Schutzeinrichtungen gegen ein Eindringen der Zauneidechse in den Straßenbereich zu unterbreiten.

3.1.3 Maßnahme A 2

3.1.3.1

Um die Funktion einer Einbindung der Trasse in die Landschaft optisch ansprechend und dauerhaft zu erfüllen, muss die Unterhaltungspflege abschnittsweise erfolgen. Dies gilt in besonderer Weise für den Bereich zwischen Staufen und Grunern bis zur Anbindung an den Bestand im Bereich des Bauendes. Die Belange der Landwirtschaft sind zu berücksichtigen; Wuchshöhen von über 3 m sind zu vermeiden. (Auflage)

3.1.3.2

Im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind anstatt der markanten Einzelbäume im Bereich der Kreisverkehrsinnenflächen (Maßnahme A 4 entfällt) und in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung Heckenpflanzungen vorzusehen. Es ist eine optisch ansprechende Gestaltung anzustreben. (Auflage)

3.1.4 Maßnahme A 5a

3.1.4.1

Die Mulden im Zuge der Maßnahme A 5a sind nach unten in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung abzudichten. Je nach Bodenmaterial ist das mehrmalige Befahren mit einem Raupenfahrzeug o.ä. ausreichend, ansonsten ist jedoch bindiger Boden einzubringen. Die Mulden sind bei trockener Witterung mindestens alle zwei Jahre zu mähen. (Auflage)

3.1.4.2

Die Pflege der umgebenden Wiesen ist durch einen Vertrag zu sichern. Der Vertrag ist noch vor dem Baubeginn abzuschließen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. (Auflage)

3.1.4.3

Als Ergänzung zur Baumpflanzung oder teilweisem Ersatz sind Strauchgruppen einheimischer Arten zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Es sind möglichst dornenreiche Gebüsche zu verwenden. (Auflage)

3.1.5 Maßnahme A 6

Im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind für die Baumpflanzung entlang der Unterführung zwischen Staufen und Grunern anstatt der vorgesehenen hochstämmigen Obstbäume und in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung standortgerechte Laub- und/oder Wildobstbäume vorzusehen. Ziffer 3.1.9.2 und 3.1.9.3 bleiben unberührt. (Auflage)

3.1.6 Maßnahme A 10

3.1.6.1

Die Maßnahmen A 10.1 ist gemäß dem LBP und dem Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 umzusetzen. (Auflage)

3.1.6.2

Zur Kompensation von weiteren Eingriffen (Maßnahme A 10.2) wird der Vorhabens-träger zu einer Ersatzzahlung von bis zu 35.440, - €, die an die Stiftung Naturschutz-fonds Baden-Württemberg zu erbringen und der Planfeststellungsbehörde nachzu-weisen ist, unter folgenden Maßgaben verpflichtet (Auflage):

- Der Vorhabensträger hat vorrangig trassennahes Potential an Kompensati-onsmaßnahmen auszuschöpfen, die im Zuge einvernehmlichen Grunderwerbs in der Phase der Umsetzung des Vorhabens oder einem nachfolgenden Flurneuordnungsverfahren verwirklicht werden können.
- Der Vorhabensträger hat vorrangig Maßnahmen anzustreben, die unter Be-rücksichtigung der weiteren Anforderungen zugleich einer weiteren Einbin-dung der Trasse in die Landschaft dienen; insbesondere der Bereich zwi-schen Staufen und Grunern bis zum Bauende ist hierbei angemessen zu be-rücksichtigen.
- Die einzelnen Maßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde zur Prüfung und Zustimmung vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist hierüber je-weils zu unterrichten.
- Mit der Umsetzung von Maßnahmen darf erst begonnen werden, wenn der Vorhabensträger der Planfeststellungsbehörde die Zustimmung der Unteren

Naturschutzbehörde nachgewiesen und die Planfeststellungsbehörde die Freigabe erteilt hat.

- Bei Umsetzung der Maßnahmen ist jeweils die ökologische Baubegleitung nach Maßgabe der Ziffer 3.1.1.1 einzubinden.
- Der Vorhabensträger hat der Planfeststellungsbehörde jährlich zum Sachstand zu berichten.
- Spätestens mit der Verkehrsfreigabe sind der Planfeststellungsbehörde geeignete Unterlagen einzureichen, damit diese über eine Anpassung der Planfeststellungsentscheidung und eine Ersatzzahlung abschließend befinden kann.
- Bei Durchführung eines Flurneuordnungsverfahrens kann die Frist zur Vorlage von Antragsunterlagen um jeweils 2 Jahre, längstens jedoch bis zum Ende des Flurneuordnungsverfahrens verlängert werden.
- Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, das Vorgehen gem. Ziffer 3.1.6.2 nach vorheriger Anhörung der Unteren Naturschutzbehörde zu unterbrechen und eine Ersatzzahlung abschließend festzusetzen.

3.1.7 Maßnahme E 1

3.1.7.1

Auf den ausgewiesenen Extensivierungsflächen (Ersatzmaßnahmen E1 und E2) sind die Pflegevorgaben in einem landschaftspflegerischen Ausführungsplan oder Pflegeplan zu konkretisieren und durch vertragliche Vereinbarungen langfristig zu sichern. Sonstige Kompensationsflächen und –maßnahmen sind dauerhaft anzulegen und zu sichern. Die Pflege und Erhaltung von Streuobstwiesen sollte durch einen Nutzungsvertrag abgesichert werden. (Auflage)

3.1.7.2

Für die Dorngrasmücke ist eine mindestens 100 m lange dornige Feldhecke (z. B. Weißdorn, Hundsrose, Schwarzdorn) anzulegen. (Auflage)

3.1.7.3

Der Vorhabensträger wird die Fischereiverwaltung bei der Detailplanung der Ersatzmaßnahme E1 beteiligen. (Zusage)

3.1.7.4

Die auf den Grundstücken Flst.-Nr. 2410 bis 2413 der Gemarkung Grunern vorgesehenen Steinriegel und Hecken sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde in Bereiche der Ersatzmaßnahme E 1 räumlich so zu verlagern, dass sie sich außerhalb des Grabungsschutzgebietes „Sahlenbach/ In der Lehnen/ Eschmat-

ten“ (somit außerhalb der vier genannten Grundstücke) befinden. Es wird zugelassen, dass an geeigneter Stelle und in Abstimmung mit Naturschutz- und Denkmalschutzverwaltung auf der Nasswiese (Grundstück Flst.-Nr. 2413) eine flache Mulde mit einer feuchten Hochstaudenflur geschaffen wird. (Auflage)

3.1.7.5

Im Übrigen sind alle Planungen und Maßnahmen innerhalb des Grabungsschutzgebiets, die mit Bodeneingriffen verbunden sind, wie Oberbodenantrag, Baugrunduntersuchungen, Bauaushub einschließlich der zum Einsatz kommenden Maschinen mit der archäologischen Denkmalschutzbehörde im Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 26 Denkmalpflege abzustimmen. (Auflage)

3.1.7.6

Die noch abzustimmenden Bodeneingriffe sind der Denkmalschutzverwaltung rechtzeitig anzuzeigen und werden von der Denkmalpflege überwacht. (Auflage)

3.1.8 Maßnahme E 2

3.1.8.1

Die Fläche ist als Ackerbrache zu pflegen. Die Fläche darf nicht gedüngt oder mit Pestiziden behandelt werden. Die Fläche ist im Herbst einmal zu pflügen. (Auflage)

3.1.8.2

Die Änderung oder Verschiebung der LBP-Maßnahme E 2 (Stufe 2)

- vorrangig in einem nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren
- hilfsweise auf Flächen im Eigentum der Stadt Staufen (sofern sich eine Änderung oder Verschiebung im Zuge einer Flurneuordnung als nicht umsetzbar erweist)

bleibt vorbehalten, soweit deren ökologische Wertigkeit (oder Funktion) erhalten bleibt und die untere Naturschutzbehörde der Änderung zustimmt. Ausgenommen hiervon ist die Fläche der Maßnahme E 2 (Stufe 1), die sich zwischen ehemaliger Bahnlinie und L 125 befindet (she. Ziffer 3.1.11.2 (Fledermäuse)).

3.1.8.3

Die Eignung der LBP-Maßnahme E 2 in ihrer planfestgestellten Ausprägung (Stufe 1 - zu rekultivierende Verkehrsfläche) ist so lange aufrechtzuerhalten, bis im Rahmen einer Vorgehensweise nach Ziffer 3.1.8.2 mindestens drei (neue) Brachestreifen dauerhaft geschaffen und gepflegt werden. Erst mit Schaffung der Brachen im Zuge einer Vorgehensweise nach Ziffer 3.1.8.2, die folgenden Anforderungen entspricht

- Abstand von 500 m zur Trasse,
- bevorzugt werden Brachflächen entlang von Gewässern, Wegen, Wegzwickeln oder Grundstücksgrenzen,
- die einzelnen Flächen müssen mindestens 100 m lang und mindestens 10 m breit sein,
- sie sind als artenreiche Randstreifen anzulegen,
- vorhandene Gras- und Schotterwege sollen hierbei erhalten bleiben, Wegränder sind je nach Aufwuchs ein- bis zweimal zu mähen; hierbei ist darauf zu achten, dass immer Altgrasbestände vorhanden sind.
- bei der Festlegung und Ausgestaltung der Flächen im Rahmen der Flurneuordnung sollten der Verfasser der naturschutzfachlichen Beurteilung der Fauna und die Unteren Naturschutzbehörde eingebunden werden,

darf der Bereich der rekultivierten Verkehrsfläche in die Ackernutzung übergehen.

Es wird zugelassen, dass die (neuen) Bracheflächen ganz oder teilweise durch insgesamt 14 Feldlerchenfenster mit einer Fläche von jeweils ca. 20 m² und 4 „Fenster“ für den Kiebitz mit einer Fläche von jeweils 50 - 75 m² ersetzt werden. Die Einzelflächen dürfen nicht an Fahrgassen für landwirtschaftliche Geräte angelegt werden.

(Auflage)

3.1.8.4

Die Umsetzung der Schritte nach Ziffer 3.1.8.3 muss so rechtzeitig erfolgen, dass die neuen Flächen (Stufe 2) vor der Inbetriebnahme des Verkehrswegs zur Verfügung stehen. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde in regelmäßigen Abständen, die nicht mehr als 6 Monate betragen dürfen, jeweils über den aktuellen Stand zu berichten. (Auflage)

3.1.8.5

Der Planfeststellungsbehörde sind im Fall der Änderung oder Verschiebung frühzeitig, jedoch spätestens nach Abschluss eines Flurneuordnungsverfahrens, geeignete Unterlagen und Pläne einzureichen, damit die Planfeststellungsbehörde über das Erfordernis eines förmlichen Verfahrens nach Fachplanungsrecht (Planänderung) entscheiden kann. (Auflage)

3.1.8.6

Die Planfeststellungsbehörde behält sich für den Fall, dass sich die Vorgehensweise nach Ziffer 3.1.8.3 als nicht umsetzbar erweisen sollte, vor, das Planfeststellungsverfahren wieder aufzugreifen und erforderlichenfalls über Kompensationsmaßnahmen zu entscheiden, die der Vorhabensträger an Stelle der Maßnahme E 2 zu verwirklichen hat. Die Ziffern 3.2 und 3.5 bleiben unberührt. (Vorbehalt)

3.1.8.7

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, den Vorhabensträger zu einer Ersatzzahlung von bis zu 6.800,- € zu verpflichten, die an die Stiftung Naturschutzfonds Baden-Württemberg zu erbringen und der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen ist, für den Fall, dass die Maßnahme E 2 (Stufe 2) in einer Form ausgeführt wird, die nicht den ursprünglich vorgesehenen Flächenumfang von 3.000 m² erreicht. (Vorbehalt)

3.1.9 Gehölzpflanzungen, straßennahe Baum- und Heckenpflanzungen

3.1.9.1

Für Gehölzpflanzungen sind gebietsheimische Arten regionaler Herkünfte zu verwenden. Die Neuschaffung von Extensivgrünland ist entsprechend den Vorgaben des Landschaftspflegerischen Begleitplans im Heumulchverfahren oder unter Verwendung autochthonen Materials bzw. mit Ökotypensaatgut regionaler Herkünfte durchzuführen. (Auflage)

3.1.9.2

Für straßennahe Baum- und Heckenpflanzungen (Maßnahmen A 2, A 3 sowie Maßnahme A 6 im Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben und der Rad- und Gehwegunterführung bei Bau-km 2+744) sind Baumarten, die kleiner als 10 m werden und eine lichte Krone aufweisen, und so weit wie möglich Heckenpflanzen mit geringer Wuchshöhe (weniger als 4 m) zu wählen. Die Anforderungen insbesondere nach Ziffer 3.1.11.2 (Artenschutz, Fledermäuse) bleiben unberührt. Im Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben ist sicherzustellen, dass der äußere Umgriff der Baumkronen künftig einen Abstand von mindestens 5 m zum Straßenrand aufweist. (Auflage)

3.1.9.3

Für die Bepflanzungen im Trassenbereich und im Bereich der Rad- und Gehwegunterführung bei Bau-km 2+744 sollen solche Pflanzen gewählt, die nicht oder nur ungern von Schafen gefressen werden. (Auflage)

3.1.10 FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“

3.1.10.1

Bauarbeiten müssen sich auf den unmittelbaren Trassenverlauf beschränken. Es ist unter Mitwirkung der ökologischen Baubegleitung wirksam sicherzustellen, dass im Bereich des FFH-Gebiets und insbesondere bezüglich gebietsrelevanter Lebensraumtypen (Magere Flachland-Mähwiese) keine Lagerplätze errichtet werden und das Befahren trassennaher Bereiche im Einzugsbereich sensibler Flächen unter-

bleibt bzw. sich auf das unabweisbar erforderliche Maß beschränkt. Ziffer 3.1.10.2 beliebt unberührt. (Auflage)

3.1.10.2

Maßnahmen zur Umsetzung des Kompensationskonzepts (insbesondere Maßnahme E 1) sind schonend auszuführen. Unter Mitwirkung der ökologischen Baubegleitung ist rechtzeitig zu prüfen, ob hochwertige Lebensräume vorhanden sind. Es ist ein Konzept zu entwickeln, wie solche in der Umsetzung gesichert und sinnvoll in die Gesamtkonzeption integriert werden können. (Auflage)

3.1.11 Artenschutz

3.1.11.1 (Kiebitz)

In der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind in Abstimmung mit dem faunistischen Fachgutachter und der ökologischen Baubegleitung im Bereich der Ersatzmaßnahme E 2 insgesamt mindestens 4 Maßnahmenflächen vorzusehen und umzusetzen, die sich als Brutstätte für den Kiebitz eignen. (Auflage)

3.1.11.2 (Fledermäuse)

In der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung folgende Maßnahmen vorzusehen (Auflage):

- Baumpflanzungen (je 2 pro Seite auf den einander gegenüberliegenden Straßenböschungen), die eine Mindesthöhe von 12 m erreichen. Es sind Bäume einzusetzen, die bereits eine Höhe von 6 - 8 m erreicht haben. Zwischen den Bäumen sowie zu beiden Seiten (jeweils mindestens 10 m) sind dichte Sträucher zu pflanzen. Die Pflanzungen sind in folgenden Bereichen und möglichst nah an der Straße vorzusehen:
 - Ca. Bau-km 0+400 (Relation Neumagenstraße - Pappelreihe westlich des Anwesens Stöckle)
 - Ca. Bau-km 1+800 (in etwa in der Verlängerung des verlegten Tunseleer Grabens im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“)
 - Ca. Bau-km 2+100 im Bereich der Obstbaumplantage (in der Ausrichtung der Obstbaumplantage; im nördlichen Grundstücksbereich, d. h. herangerückt an den Grasweg auf Flst.-Nr. 2206)
 - Ca. Bau-km 2+550 (der Trasse der ehemaligen Bahnlinie folgend).
- Zusätzlich 4 - 5 Bäume auf der Fläche des zu rekultivierenden Straßenkörpers der Querspange zwischen L 129 und L 125, die sich zwischen ehemaliger Bahnlinie und L 125 befindet. Die Bäume sollen so gepflanzt werden, dass möglichst ein Kronenschluss entsteht. Dieser Teil der LBP-Maßnahmen

E 2/A1 darf nicht zusammen mit den übrigen Flächen der Maßnahme E 2 (2. Stufe) verlagert werden, sondern ist dauerhaft zu erhalten.

- Die Heckenpflanzungen im Böschungsbereich der L 123 (neu) sind so zu gestalten, dass die Pflanzungen zu beiden Seiten der Trasse alternierend (nicht gegenüberliegend) und mit ausreichend großen Lücken verwirklicht werden (Minderung der Eignung als Leitstruktur und Jagdhabitat). Wuchshöhen von über 3 m sind zu vermeiden.
- Die auf den Flächen der LBP-Maßnahmen A 6 beim Gewerbegebiet Gaisgraben vorgesehenen Baumpflanzungen sind gemäß Ziffer 3.1.9.2 auszuführen.

3.1.11.3 (Fledermäuse)

Der Vorhabensträger wird die Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 2+744 in folgender Weise optimieren (Zusage):

- Die letzten Bäume vor dem Unterführungsbauwerk entfallen beidseits. Sie werden durch Hecken ersetzt, die sich zum Unterführungsbauwerk nach unten verjüngen, auf dieses also hinleiten.
- Es wird angestrebt, die zuführenden Wegstrecken auf Geländeneiveau beidseits mit Hecken als Leitstruktur zu versehen, wenn die nötigen Flächen im Einvernehmen mit den privaten Eigentümern erworben werden können.
- Im Falle einer Beleuchtung des Unterführungsbauwerks soll auf eine fledermausverträgliche Ausführung geachtet werden.

3.1.11.4 (Fledermäuse)

Der Vorhabensträger wird alle Bäume und Bauwerke, die im Zuge des Vorhabens entfernt werden müssen, zuvor hinsichtlich geeigneter Fledermausquartiere durch einen Fledermaus-Sachverständigen kontrollieren lassen. Bäume mit potentiellen Fledermausquartieren werden unmittelbar vor einer Rodung darauf geprüft, ob sich in den Quartieren Fledermäuse befinden. Das weitere Vorgehen erfolgt gemäß Ziffer 5.3.1 des Fachgutachtens Fledermäuse vom Dezember 2013. (Zusage)

3.1.11.4

Schon während der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind weitere Begehungen im Untersuchungsraum durchzuführen, um sicherzustellen, dass seit der letzten artenschutzrechtlichen Untersuchung keine neuen geschützten Tier- und Pflanzenarten in das Gebiet eingewandert sind. (Auflage)

3.1.11.5

Sollten bei diesen Begehungen geschützte Tier- und Pflanzenarten vorgefunden werden, ist die Planfeststellungsbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. (Auflage)

3.1.11.6

Die Landschaftspflegerische Ausführungsplanung, die unter Beteiligung der ökologischen Baubegleitung zum Artenschutz zu erstellen ist, ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. (Auflage)

3.1.11.7

Die Planfeststellungsbehörde behält sich für den Fall der Einwanderung neuer geschützter Arten die Anordnung weiterer Nebenbestimmungen zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote vor. (Auflagenvorbehalt)

3.1.12

Der Unterhaltungspflege für die Maßnahmen A 5 a, A 6, E 1 und E 2 ist während der Gesamtdauer des Eingriffs aufrechtzuerhalten. Der Unterhaltungspflege für die Maßnahmen A 2, A 3, A 7, A 8, A 9 und A 10.1 beträgt 5 Jahre. (Auflage)

3.2 Monitoring

3.2.1

Im Sinne einer Funktions- bzw. Wirkungskontrolle ist vom Vorhabenträger festzustellen, ob die angestrebten Kompensations- und Vermeidungsziele für die geschützten und gefährdeten Arten und Biotope erreicht werden können. (Auflage)

3.2.2

Der aktuelle Bestand der planungsrelevanten Arten ist ca. 1 Jahr vor Baubeginn als Grundlage für das Monitoring zu erheben. (Auflage)

3.2.3

Wird eine andere Entwicklung als in der Planung angestrebt festgestellt, ist eine Nachbesserung der Maßnahmen erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über zu ergreifenden Korrekturmaßnahmen und ihre Konkretisierung in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde vor. (Vorbehalt)

3.2.4

Die CEF-Maßnahmen sind so rechtzeitig umzusetzen, dass Aussagen zu ihrer Wirksamkeit noch vor Baubeginn (zu verlegende Maßnahme E 2 nach Ziffer 3.1.8.2 und 3.1.8.3 zusätzlich vor Betriebsaufnahme; der Kiebitz ist in das Monitoring einzubeziehen) der Straße möglich sind. Über die durchgeführten Wirkungs- bzw. Funktionskontrollen (Monitoring) ist der Naturschutzbehörde ein Bericht vorzulegen. Das Untersuchungsprogramm ist mit der Naturschutzbehörde abzustimmen und sollte mindestens 5 Jahre andauern. (Auflage)

3.2.5

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen und Vorlage des Abschlussberichts ist eine Besichtigung und Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen unter Beteiligung der Naturschutzbehörden durchzuführen. (Auflage)

3.2.6

Der Vorhabensträger wird mit der ökologischen Baubegleitung einen Zeitraum bestimmen, in dem Vögel (u. a. auch Greifvögel und Eulen) bezüglich möglicher Kollisionen mit dem Straßenverkehr in das Monitoring einbezogen werden. Sollten sich einzelne Straßenabschnitte wider Erwarten als problematisch erweisen, wird der Vorhabensträger in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde über mögliche zusätzliche Minderungsmaßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen (z. B. sinnvolle Anpassungen der Heckenpflanzungen) entscheiden. (Zusage)

3.2.7

Der Vorhabensträger wird die Nutzung der Hop-Over (Zwergfledermaus) im ersten Sommer nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrung in Abstimmung mit einem Fledermaus-Sachverständigen in ein Monitoring entsprechend Ziffer 5.3.5 des Fachgutachtens Fledermäuse vom Dezember 2013 einbeziehen. (Zusage)

3.3 Digitales Kompensationsflächenkataster

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, ein digitales Kompensationsflächenkataster zur Dokumentation von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzulegen und der Naturschutzverwaltung zur Verfügung zu stellen. Die Geodaten sind hierbei in Arc-View Shape-file – Format zu liefern und kompatibel zum Eingriffs-/Ausgleichskataster der LUBW, Version 2.00 zu gestalten. (Auflage)

3.4 Kompensationsverzeichnis

3.4.1

Die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 - 8, Satz 2 KompVzVO sind vom Vorhabenträger der unteren Naturschutzbehörde über eine EDV-Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind zudem unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen. Für die Angaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 9 KompVzVO (Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen) hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde nach Fertigstellung des Vorhabens in den ersten drei Jahren jährlich, danach alle 5 Jahre zu berichten. (Auflage)

3.4.2

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG ist die frist- und sachgerechte Durchführung der Kompensationsmaßnahme der Unteren Naturschutzbehörde geeignet zu dokumentieren und zu berichten. (Auflage)

3.4.3

Darüber hinaus hat der Vorhabensträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten. (Auflage)

3.5 Vorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Anordnung weitergehender Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen, Maßnahmen zum Gebietsschutz oder zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sowie die Festsetzung einer Ersatzzahlung vor, wenn die vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden oder die mit dieser Entscheidung getroffenen naturschutzfachlichen Zielsetzungen nicht erreicht werden. (Auflagenvorbehalt)

4. Bodenschutz, Abfall

4.1

Im Planungsraum ist hinsichtlich der Böden großflächig mit durchgängig erhöhten Schwermetallgehalten zu rechnen. Die maßgeblichen Daten sind im "Bodenzustandsbericht Freiburg" (Hrsg. Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg, Karlsruhe 2004) zusammengefasst. (Hinweis)

4.2

Der Vorhabensträger ist zur Einhaltung der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums "Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial" vom 14.03.2007 verpflichtet, wenn Erdmassen nicht innerhalb der Baumaßnahme zur Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens, sondern anderweitig verwertet werden. (Auflage)

Die Ziffer 6.3 der Verwaltungsvorschrift enthält eine Öffnungsklausel, die eine Sonderregelung für Gebiete mit siedlungsbedingt erhöhten Schadstoffgehalten (worunter die Gebiete des alten Bergbaus fallen) vorsieht. (Hinweis)

4.3

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, bei der Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und von Rückbauflächen die Bestimmungen der DIN 19731 "Bodenbeschaffenheit, Verwertung von Bodenmaterial" als Norm gebende Richtlinie für

den Umgang mit Boden und für die technische Durchführung von Rekultivierungen zu beachten. (Auflage)

5. Fischereiwesen

5.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, den Einbau des Maulprofils im Tunseler Graben außerhalb der Laichzeiten der standorttypischen Fischfauna und der sich daran anschließenden Zeit der Ei- und Brutentwicklung durchzuführen. Insbesondere Eintrübungen des Tunseler Grabens dürfen daher nicht zwischen dem 01. November und dem 31. Mai erfolgen. (Auflage)

5.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, auch außerhalb dieser Frist durch entsprechende Vorkehrungen Eintrübungen des Gewässers so gering wie möglich zu halten. (Auflage)

5.3

Der Vorhabensträger wird die Baudurchführung mit dem Fischereisachverständigen abstimmen. (Zusage)

5.4

Zur Ersatzmaßnahme E1 gilt überdies die Bestimmung unter Ziffer 3.1.6.2 der Maßgaben, Nebenbestimmungen, Zusagen zu dieser Entscheidung (Hinweis).

6. Denkmalschutz

6.1

Vor Beginn der Erdarbeiten sind im Bereich der geplanten Baufläche frühzeitig geomagnetische Prospektionen und sachgerechte archäologische Sondierungen durch das Referat 26 im Regierungspräsidium Freiburg durchzuführen, um den Erhaltungsgrad und die Ausdehnung des römischen Gutshofs (Grabungsschutzgebiet „Sahlenbach/ In der Lehnen/ Eschmatten“ in Staufen) abzuklären. (Auflage)

6.2

Der beabsichtigte Beginn jeglicher Erdarbeiten (dies gilt auch für das Abschieben des Oberbodens) im Bereich des Grabungsschutzgebietes ist mit dem Referat 26 des Regierungspräsidiums Freiburg mindestens vier Monate zuvor abzustimmen, sodass eine Beobachtung erfolgen kann. (Auflage)

6.3

Auf der Grundlage der geomagnetischen Prospektion und der Sondierung ist durch das Referat 26 eine sachgerechte archäologische Ausgrabung zur Sicherung und Dokumentation des von der Maßnahme durch die Trasse direkt betroffenen Bodendenkmals durchzuführen. (Auflage)

6.4

Mit den Erdarbeiten im Bereich des Grabungsschutzgebietes darf erst begonnen werden, wenn das Bodendenkmal zuvor sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurde. (Auflage)

6.5

Der Vorhabensträger hat die Sach- und Personalkosten, die bei der Vorbereitung, während der eigentlichen Prospektions-, Sondierungs- und Grabungsarbeiten und bei der Aufarbeitung des Fundmaterials entstehen, zu tragen. Die Einzelheiten hierzu (insbesondere Zeitraum der archäologischen Maßnahme, Höhe der Kostenbeteiligung, Baustelleneinrichtung) werden vor Beginn der Baumaßnahme in einer gesonderten Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Referat 26 des Regierungspräsidiums Freiburg geregelt. (Auflage)

6.6

Alle bei der Durchführung der Baumaßnahme mit Eingriffen in den Boden betraute Personen sind vor Beginn der Bauarbeiten auf die Regelung in § 20 Abs. 1 und 2 DSchG hinzuweisen. Diese Vorschrift hat folgenden Wortlaut:

„Wer Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, hat dies unverzüglich einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und die Denkmalschutzbehörde es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten. Die höhere Denkmalschutzbehörde und ihre Beauftragten sind berechtigt, den Fund auszuwerten und, soweit es sich um bewegliche Kulturdenkmale handelt, zu bergen und zur wissenschaftlichen Bearbeitung in Besitz zu nehmen.“

6.7

Im Falle der Maßnahmen nach Ziffer 6.1 bis 6.4 können Verzögerungen bezüglich der Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens eintreten. Um solche Verzögerungen möglichst zu vermeiden, wird empfohlen, eine frühzeitige Abstimmung zwischen den beteiligten Institutionen vorzunehmen. (Hinweis)

6.8

Zur Ersatzmaßnahme E1 gelten überdies die Bestimmungen unter den Ziffern 3.1.6.3 bis 3.1.6.5 der Maßgaben, Nebenbestimmungen, Zusagen zu dieser Entscheidung (Hinweis).

6.9

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass es nicht zu Beschädigungen der Wegekreuze

- Wettelbrunner Straße/Grunerner Straße, Flst.-Nr. 2194
- Bettlerpfad/Staufener Straße, Flst.-Nr. 2264
- Holzmarktplatz, Flst.-Nr. 2319

durch Baumaßnahmen oder Baustellenverkehr kommt. (Auflage)

6.10

Sofern im Zuge der geplanten Maßnahme mit einer Beeinträchtigung der o. g. Kulturdenkmäler (Wegekreuze) zu rechnen ist, ist der Vorhabensträger verpflichtet, die Einzelheiten des Vorgehens rechtzeitig mit der unteren Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald

Fachbereich Baurecht & Denkmalschutz

Stadtstraße 3, 79104 Freiburg i. Br.

Tel.: 0761 2187 4110 Fax: 0761 2187 74110

E-Mail: baurecht@lkbh.de

(Ansprechpartnerin ist Frau Mayer, Martina.Mayer@lkbh.de)

abzustimmen und dort die ggf. erforderliche denkmalschutzrechtliche Genehmigung bzw. Zustimmung einzuholen. (Auflage)

7. Eisenbahnwesen

7.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die eisenbahntechnischen Bedingungen sowie die geltenden Rechtsnormen des Eisenbahnwesens und die eisenbahntechnischen Regelwerke zu beachten. (Auflage)

7.2

Der Vorhabensträger wird die Durchführung der Anpassungs- bzw. Änderungsmaßnahmen betreffender Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) die in den Richtlinien der Länder für die eisenbahntechnische Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (LfB-Rili) aufgezeigte Verfahrensordnung in Verbindung mit den Forderungen der Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen (SIG-RMI) beachten. (Zusage)

7.3

Der Vorhabensträger wird dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht für das Land Baden-Württemberg beim Eisenbahn-Bundesamt, Südenstraße 44, 76135 Karlsruhe die entsprechenden Ausführungsunterlagen zur eingehenden Prüfung/Beurteilung der betreffenden BÜSA vorlegen. (Zusage)

8. Verkehrssicherheit, Straßenwesen

8.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Schutzeinrichtung (Leitplanke) im Bereich der Brücke über den Neumagen (Südseite) nach Maßgabe der RPS (Richtlinie für die Planung von Sicherheitseinrichtungen) in ihrer zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung gültigen Fassung in westliche Richtung so zu verlängern, dass sie ohne Lücke an die Schutzeinrichtung auf der Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 0+320 anschließt. (Auflage)

8.2

Der Vorhabensträger wird den straßenbegleitenden Weg auf der Nordseite der Ortsumfahrung zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes Gaisgraben in asphaltierter Form ausführen. (Zusage)

8.3

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, den gewässerbegleitenden Weg zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und der Querung über das Flst. Nr. 1579 entsprechend dem verfahrensgegenständlichen Standard (Schotterweg) auszuführen. (Auflage)

8.4

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, bei den durch die Ortsumfahrung zwischen Bau-km 2+800 und 3+700 gekappten Wegebeziehungen an deren Endpunkten im Bereich der Ortsumfahrung jeweils eine massive Bepflanzung mit dichten Hecken vorzunehmen bzw. sonstige geeignete und landschaftsverträgliche Barrieren einzurichten. Die Bevölkerung ist im Zuge der Bauausführung und vor der Verkehrsfreigabe in geeigneter Form zu informie-

ren, um insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) für die geänderten Wegebeziehungen zu sensibilisieren. (Auflage)

8.5

Der Vorhabensträger wird den Verbindungsweg von Grunern (östlich der Siedlung „Im Steiner“) zur L 123 der Stadt Staufen in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben. (Zusage)

8.6

Der Vorhabensträger wird die Wegebeziehung von und zur Kleingartenanlage „Spitzäcker“ im Zuge des Kreisverkehrsplatzes L 123/ L 129 bis zur Anbindung an den Weg verlängern, der sich im Bebauungsplan Rundacker II entlang der L 129 (Wettelbrunner Straße) erstreckt, unter der Voraussetzung, dass die Umsetzung des Bebauungsplans Rundacker II einschließlich des Weges entlang der L 129 (Wettelbrunner Straße) vor Umsetzung des Straßenbauvorhabens erfolgt ist und dem Vorhabensträger das Einverständnis der Eigentümer der Grundstücke Flst.-Nr. 1818, 1819 und 1820 bezüglich der Maßnahme schriftlich nachgewiesen wird. (Zusage)

8.7

Der Vorhabensträger wird die Wegstrecke zwischen dem Verbindungsweg auf Höhe von Bau-km 3+731 und der Brücke über den Entwässerungsgraben auf Höhe von Bau-km 3+900 asphaltieren. Die im Bestand vorhandene Breite bleibt hier erhalten. (Zusage)

8.8

8.8.1

Der Vorhabensträger wird den Knotenpunkt bei Bau-km 3+731 für den aus Münstertal kommenden Verkehr gemäß der mit der Unteren Verkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald und der Polizeidirektion Freiburg abgestimmten Gestaltung optimieren. Hierzu wird in der Abbiegebeziehung für Kfz in die Münstertäler Straße der Rechtsausfahrkeil aus Richtung Münstertal durch eine (einfache) Rechtsausfahrt ersetzt. Für die Linksabbieger Richtung Wanderparkplatz wird eine Aufstellfläche geschaffen und die Querung für Fußgänger und Radfahrer entsprechend verschwenkt. (Zusage)

8.8.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die notwendigen Antragsunterlagen im Zuge der Ausführungsplanung zu erstellen und bei der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung und erforderlichenfalls zur Durchführung eines gegebenenfalls notwendig werdenden Genehmigungsverfahrens einzureichen.

8.8.3

Vor Baubeginn des Gesamtprojekts hat der Vorhabensträger die Freigabe der baulichen Umsetzung bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen. Diese wird frühestens mit Eintritt der Bestandskraft der nach Ziffer 8.8.2 erforderlichen Planungs- und Verfahrensschritte (Planänderung) erteilt. Die frühere Zulassung vorgezogener Kompensationsmaßnahmen bleibt vorbehalten.

9. Flurneuordnung, Landwirtschaft

9.1

Änderungen bezüglich des Wegnetzes in einem nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren bleiben vorbehalten, soweit die verfolgten Anforderungen und Zielsetzungen zur Verkehrsfunktion, zur Erschließung und gegebenenfalls einem ökologischen Kontext (vgl. Ziffer 3.1.7.2) weiterhin erfüllt sind.

9.2

Der Vorhabensträger wird sämtliche vorübergehend in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen sowie nicht mehr benötigte Wege- und Böschungsflächen rekultivieren. Hierbei wird beachtet, dass diese Flächen tiefengelockert und mit einer Humusüberdeckung von mind. 30 cm an die Bewirtschafter zurückzugeben sind. (Zusage)
Die Maßgaben insbesondere nach Ziffer 11.8 bleiben unberührt.

9.3

Der Vorhabensträger wird die bei Bau-km 2+800 nördlich der L123 geplante Erschließung (Maßnahme Nr. 1011) als Erdweg ausführen. (Zusage)

9.4

Der Vorhabensträger wird den geplanten Schotterweg bei Bau-km 2+550 südlich der L123 (Maßnahmen Nr. 130a) in Abstimmung mit den fachlichen Stellen als Erdweg ausführen. (Zusage)

9.5

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Zuwegungen zu der Unterführung bei Bau-km 2+734 in der Ausführungsplanung so zu gestalten, dass ein Ausweichen von Tieren (Wanderschafhaltung) möglichst vermieden wird. (Auflage)

10 Leitungsträger und Unternehmen der Daseinsvorsorge

10.1 Allgemein

Mit sämtlichen betroffenen Leitungsträgern ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme Kontakt aufzunehmen und die erforderlichen Abstimmungen herbeizuführen. Beschädigungen an den Anlagen der Leitungsträger sind zu vermeiden. (Auflage)

10.2 Badenova AG & Co. KG

10.2.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, Arbeiten an Erdgas-Hochdruckleitungen außerhalb der Heizperiode durchzuführen und im Zuge der Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Leitungsträger abzustimmen. (Auflage)

10.2.2

Maßgeblich für die Lage der Leitungen ist vor Ort deren Freilegung. (Hinweis)

10.2.3

Der Vorhabensträger wird eventuell erforderlich werdende Umlegungs- oder Schutzmaßnahmen mindestens 3 Monate vor Baubeginn anzeigen und mit dem Fachbereich Technik der badenova AG & Co. KG, Tullastraße 61, 79108 Freiburg abstimmen. (Zusage)

Die Kostentragung ist einvernehmlich zu klären. (Auflage)

10.2.4

Der Vorhabensträger wird Geländeauffüllungen und Geländeabtragungen im Bereich von Erdgas-Hochdruckleitungen mit der badenova AG & Co. KG abstimmen. Sie bedürfen der schriftlichen Gestattung. (Zusage)

10.2.5

Das Lagern von schwer transportablen Materialien oder Abraum im Schutzbereich von Leitungen ist auch während der Bauzeit nicht zulässig. (Auflage)

10.2.6

Der Vorhabensträger verpflichtet die ausführenden Firmen, vor Beginn der Baumaßnahmen eine aktuelle Planauskunft bei der regioDATA GmbH einzuholen. Eine Einweisung durch Beauftragte der badenova AG & Co. KG ist erforderlich. Wenn sich die Eigentumsverhältnisse der betroffenen Grundstücke ändern, müssen die Leitungen dinglich gesichert werden, gegebenenfalls ist ein Gestattungsvertrag mit dem Straßenbaulastträger abzuschließen. (Zusage)

10.2.7

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die im Bereich des Bauanfangs der L 123 befindliche Erdgas-Hochdruckleitung in die Abstimmungen im Zuge der Ausführungsplanung einzubeziehen. (Auflage)

Hinweis des Leitungsträgers: Es finden Planungen zur Erneuerung dieses Leitungsabschnittes statt.

10.2.8

Der Vorhabensträger wird die im Bereich der Straßen Im Steiner, Busper und Mittlerer Steiner verlaufenden Erdgas-Hochdruckleitungen in ihrem Bestand und ihrer Lage sichern. Der sichere Betrieb der Leitungen wird nicht beeinträchtigt oder Betriebsmittel geschädigt. Die freie Zugänglichkeit zu den Anlagen für Wartungs- und Kontrollzwecke wird während der Bauzeit jederzeit gewährleistet. (Zusage)

10.2.9

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die bei Bau km 2+990.118 befindliche Erdgas-Hochdruckleitung (Baujahr 1932) in die Abstimmungen im Zuge der Ausführungsplanung einzubeziehen. (Auflage)

Hinweis des Leitungsträgers: Diese Leitung muss im Zuge des Straßenbaues im Bereich der neuen Straße erneuert werden.

10.2.10

Der Vorhabensträger berücksichtigt die bei Bau km 3+728.374 befindliche Erdgas-Hochdruckleitung (Baujahr 1980) der badenova AG & Co. KG. Der sichere Betrieb der Leitung darf weder beeinträchtigt, noch dürfen die Betriebsmittel geschädigt werden. Die freie Zugänglichkeit zu den Anlagen muss auch während der Bauzeit für Wartungs- und Kontrollzwecke jederzeit gewährleistet sein. (Zusage)

Hinweis des Leitungsträgers: Es besteht kein Erneuerungsbedarf.

10.3 Energiedienst Netze GmbH

10.3.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, eventuell erforderlich werdende Änderungen oder Sicherungsmaßnahmen der Anlagen sowie die Sicherheitsabstände und Schutzbereiche der kreuzenden Leitungen rechtzeitig mit der Energiedienst Netze GmbH abzustimmen. (Zusage)

10.3.2

Es ist zu berücksichtigen, dass der Leitungsträger nach Auftragseingang ca. 4 Monate bis zur Umsetzung der Maßnahmen benötigt. (Auflage)

10.3.3

Für die Leitungsrechte sind gemäß Rahmenvertrag neue Kreuzungsverträge mit der Energiedienst Netze GmbH abzuschließen. Ansprechpartner ist Herr Batt, Tel.: 07623 / 92 / 3287. (Auflage)

10.4 Zweckverband Gruppenwasserversorgung Krozinger Berg

Der Vorhabensträger wird die im Plangebiet befindliche Wasserversorgungshauptleitung des Zweckverbandes, die das Vorhaben bei ca. Bau-km 1+300 kreuzt, im Zuge der Ausführungsplanung zwecks genauer Darstellung in den Plänen orten und die technischen Details für das Kreuzungsbauwerk mit dem Zweckverband abstimmen, um die Sicherheit der Wasserversorgung zu gewährleisten. (Zusage)

10.5 Abwasserzweckverband „Staufener Bucht“

Der Vorhabensträger wird bauliche Änderungen, sofern diese am Verbandssammler des Abwasserzweckverbandes „Staufener Bucht“ erforderlich werden, im Zuge der Ausführungsplanung frühzeitig mit dem Abwasserzweckverband abstimmen (Technische Verbandsleitung, Basler Str. 49, 79189 Bad Krozingen, Tel. 07633 / 124 37, Fax 07633 / 124 11). (Zusage)

10.6 Südwestdeutsche Verkehrs - AG (SWEG)

10.6.1 Bauwerk 101a und 102a des Bauwerksverzeichnisses

10.6.1.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, für Nachbesserungen durch Signalisierung des Straßenverkehrs in dem Kreisverkehrsplatz Sorge zu tragen, wenn sich die vorgelegten Berechnungen der Rückstaulängen auf der L 125 als unzutreffend erweisen sollten und sich deshalb nicht selten ein Rückstau auf den Bahnübergang erstreckt.

10.6.1.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) an die geänderte Straßenanlage und den Wegfall der Lichtsignalanlage anzupassen und in diesem Zuge die vorhandenen Blinklichtsignale in Lichtzeichen nach dem heutigen Stand der Technik zu ändern. Für diese Maßnahme ist frühzeitig die erforderliche Vereinbarung nach § 5 EKrG abzuschließen. (Auflage)

10.6.1.3

Der Vorhabensträger wird die Ausführungsplanung sowie die Markierung und Beschilderung der Straßenanlage rechtzeitig mit der SWEG abstimmen. (Zusage)

10.6.1.4

Der Vorhabensträger wird in der Bauphase stets die Belange des Eisenbahnverkehrs und der Sicherung des Bahnübergangs bei der Verkehrsführung und Ausführung der Bauleistungen beachten. Er wird dauernde oder vorübergehende Änderungen der Straßenanlage frühzeitig und umfassend mit der SWEG abstimmen. Falls Fragestellungen nicht einvernehmlich geklärt werden können, werden Verkehrsschauen unter Beteiligung der SWEG herbeigeführt. Sofern die Sicherung des Bahnübergangs durch die BÜSA in Verbindung mit der Lichtsignalanlage nicht ordnungsgemäß vorgenommen werden kann, wird der Vorhabensträger andere geeignete Maßnahmen einschließlich der Sicherung mit Bahnübergangsposten ergreifen. (Zusage)

10.6.1.5

Die SWEG wird Ersatz für die ihr entstehenden Aufwendungen fordern. (Hinweis)

10.6.2 Bauwerk 143 des Bauwerksverzeichnisses

Der Vorhabensträger trägt dazu bei, dass die Verkehrszeichen zur Ankündigung des BÜ nach Durchführung einer Verkehrsschau mit Beteiligung der SWEG rechtzeitig neu festgelegt werden. (Zusage)

10.6.3 Bauwerk 145 des Bauwerksverzeichnisses

Der Vorhabensträger wird Maßnahmen der Nähe der Eisenbahnüberführung und des Bahnübergangs Stufen Neumagenstraße mit der SWEG abstimmen. (Zusage)

11. Bauzeitliche Beeinträchtigungen

11.1 Allgemein

11.1.1

Der Vorhabensträger wird die gesetzlichen Vorschriften einhalten. (Zusage)

11.1.2

Der Vorhabensträger hat die ausführenden Firmen dahingehend zu verpflichten, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen, sodass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. (Auflage)

11.1.3

Bauarbeiten in den besonders geschützten Zeiten (Nachtruhe) sowie an Sonn- und Feiertagen sind so weit wie möglich zu vermeiden. (Auflage)

11.2 Lärm

Der Vorhabensträger hat die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschimmissionen (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 - AVV-Baulärm) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung –32. BImSchV) zu beachten. (Auflage)

11.3 Erschütterungen

11.3.1

Der Vorhabensträger hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden sicherzustellen, dass hinsichtlich baubedingter Erschütterungswirkungen die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Stand Juni 1999 eingehalten bzw. unterschritten werden. (Auflage)

11.3.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, soweit möglich erschütterungsarme Bauweisen zu wählen und erschütterungsarme Maschinen zum Einsatz zu bringen. (Auflage)

11.3.3

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, Ramm- und Verdichtungsarbeiten oder sonstige Arbeiten, die mit belästigenden Erschütterungen einhergehen, auf die Fälle zu beschränken, die den Einsatz einer solchen Technik unabdingbar machen. Betroffene sind von der Maßnahme vorher zu unterrichten. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass solche Bauarbeiten in der Nachtzeit nicht vermeidbar sein sollten. (Auflage)

11.4 Staub/Verschmutzungen/Abgase

11.4.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, durch Maßnahmen wie Abdeckung und Befeuchtung des zu transportierenden Materials sicherzustellen, dass keine zusätzlichen Staubbelastungen verursacht werden. (Auflage)

11.4.2

Der Vorhabensträger ist allgemein verpflichtet, bauzeitliche Staub- und Abgasimmissionen durch geeignete Maßnahmen wie Feuchthalten des Bodens, Einsatz schadstoffarmer

Baumaschinen und Transportfahrzeuge, so gering wie möglich zu halten. Die ausführenden Firmen sind entsprechend zu verpflichten. (Auflage)

11.4.3

Die bauausführenden Firmen sind zur Verminderung der Staub- und Abgasbelastungen vertraglich zu verpflichten. Hierunter fällt auch die Befeuchtung einzelner Baustraßenabschnitte. (Auflage)

11.4.4

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, bei Erfordernis eine Reinigung der Fahrbahnbeläge im Bereich von befestigten Baustraßen während der gesamten Bauzeit durchzuführen. (Auflage)

11.5 Zugänglichkeit von Grundstücken

Der Vorhabensträger wird die Zugänglichkeit von Grundstücken, einschließlich landwirtschaftlich genutzter Grundstücke, jederzeit gewährleisten. (Zusage). Unvermeidbare kurzzeitige Sperrungen sind mit den Grundstückseigentümern rechtzeitig abzustimmen. (Auflage)

11.6 Baustraßen/Baustellenverkehr

11.6.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Baustellenverkehre wie vorgesehen möglichst unter Schonung der Siedlungsbereiche zu führen. (Auflage)

11.6.2

Bei Sperrungen und der Festlegung von Umwegebeziehungen sind die Erfordernisse sämtlicher Verkehrsteilnehmer einschließlich Radfahrern, Fußgängern sowie des landwirtschaftlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Sperrungen im Bereich von Strecken des landwirtschaftlichen Wegenetzes sind auf das unerlässliche Maß zu beschränken. Die Erfordernisse von Feuerwehr und der Rettungseinsatzkräfte sind zu berücksichtigen. (Auflage)

11.6.3

Der ursprüngliche Zustand der Straßen und Wege ist nach der Durchführung der Maßnahme wieder herzustellen. (Auflage)

11.6.4

Beschädigungen an Straßen sind nach Ende der Bauzeit in Abstimmung mit der Gemeinde

zu beheben. Schäden, die zu Verkehrssicherheitsproblemen führen oder zu starken Beeinträchtigungen führen können, sind sofort zu beheben. (Auflage)

11.7 Gefahrenabwehr

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Baustelle so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei den lokalen Feuerwehren und Rettungsdiensten vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können. (Auflage)

11.8 Sonstige Maßgaben

11.8.1

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren bzw. den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen, bevor die Flächen den Grundstückseigentümern zurückgegeben werden. (Auflage)

11.8.2

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, bei der bauzeitlichen vorübergehenden Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Grundstücken, die Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe und Schäden an den Fluren in Abstimmung mit den Betroffenen so gering wie möglich zu halten. Gleiches gilt für Flächen von Kleingartenanlagen. (Auflage)

12. Private Belange

12.1

Der Vorhabensträger ist zur Abmilderung der Projektfolgen für die Reitanlagen bereit, die Kosten zur Errichtung einer betriebs- und artgerechten Einzäunung um die Flächen zwischen dem südlichen und dem östlichen Anschlussast (Ohr) des Kreisverkehrsplatzes bei Bau-km 0+940 in Abstimmung mit einer sachverständigen Stelle sowie den Eigentümern/Betreibern zu tragen unter der Voraussetzung, dass die Betriebe ein rechtlich (vertraglich) gesichertes, somit abgestimmtes und tragfähiges Nutzungskonzept zur Gesamtfläche (Restfläche zwischen den Anschlussästen) nachweisen und überdies den Nachweis erbringen, dass die nötigen Flächen für mindestens 5 Jahre ab Baubeginn zur Verfügung stehen.

12.2

Der Vorhabensträger wird bauzeitlich die Fläche der vorübergehenden Inanspruchnahme westlich des trassenbegleitenden Wirtschaftsweges im Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ so wenig wie möglich heranziehen. Er wird im Zuge der Baudurchführung mit

größtmöglicher Vorsicht vorgehen und Beschädigungen an Schrebergartenhütten (insbesondere auf Grundstück Flst.-Nr. 1843) sowie bestehenden Kleingartenpflanzungen in größtmöglichem Umfang vermeiden. (Zusage)

12.3

Der Vorhabensträger wird die Zufahrt zu den Grundstücken Flst.-Nr. 2319/2 und Flst.-Nr. 2319/4 (beide Gemarkung Grunern) im Rahmen der Bauausführung auf Wunsch der Eigentümer mit Schotter befestigen. (Zusage)

12.4

Der Vorhabensträger wird auf Wunsch des/der Eigentümer das südlich (südwestlich) der Ortsumfahrung liegende Restgrundstück des Grundstücks Flst.-Nr. 2289 der Gemarkung Grunern erwerben. (Zusage)

IV. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind von der Planfeststellung nur erfasst, soweit diese ausdrücklich in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt sind. In den Plänen enthaltene Fahrbahnmarkierungen sowie andere verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

V. Widmung, Umstufung oder Einziehung

Über Fragen der Widmung, Umstufung oder der Einziehung von Straßen wird in diesem Beschluss nicht entschieden. Diese Entscheidungen bleiben anderen hierfür vorgesehenen Verfahren vorbehalten.

VI. Zusagen

Die im Laufe des Verfahrens erteilten Zusagen des Vorhabensträgers werden mit dem sich aus dieser Entscheidung ergebenden Inhalt für verbindlich erklärt.

VII. Entscheidung über Einwendungen und Forderungen

Die Einwendungen Betroffener sowie von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Bedenken, Hinweise und Anregungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen oder Ergänzungen der festgestellten Planunterlagen oder durch Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde oder sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

VIII. Kosten

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei.

Gründe:

1. Verfahren

Nach § 37 Abs. 1 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) dürfen Landesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Die Abteilung 4 Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Freiburg (Referat 44) hat mit Schreiben vom 20.07.2007 bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums (Referat 24) den Antrag auf Planfeststellung des Vorhabens zum Neubau der Ortsumfahrung Staufen im Zuge der L 123 gestellt. Das Planfeststellungsverfahren wurde daraufhin im Juli 2007 eingeleitet und nach den Vorschriften des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG), des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) sowie des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPg) in den jeweils geltenden Fassungen durchgeführt.

Die Planunterlagen lagen im Stadtbauamt der Stadt Staufen und im Rathaus der Stadt Bad Krozingen in der Zeit vom 05.11.2007 bis einschließlich 04.12.2007 zur Einsicht aus. Ort und Zeit der Auslegung wurden durch Veröffentlichung im Amts- und Informationsblatt der Stadt Staufen vom 18.10.2007 und im Gemeinde-Anzeiger vom 25.10.2007 der Stadt Bad Krozingen ortsüblich bekannt gemacht. Die Einwendungsfrist endete am 18.12.2007.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden zahlreiche Stellungnahmen und Einwendungen eingebracht. Der Vorhabensträger hat Kritikpunkte und Anregungen zur Optimierung der Planung, soweit dies aus seiner Sicht möglich war, aufgenommen. Die geänderten Planunterlagen lagen bei der Stadt Staufen und im Rathaus der Stadt Bad Krozingen in der Zeit vom 15.06.2009 bis einschließlich 14.07.2009 zur Einsicht aus. Ort und Zeit der Auslegung wurden durch Veröffentlichung vom 10.06.2009 im Amts- und Informationsblatt der Stadt Staufen und im Gemeinde-Anzeiger der Stadt Bad Krozingen ortsüblich bekannt gemacht. Die Einwendungsfrist endete am 28.07.2009.

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden vom 19.07.2010 bis einschließlich 22.07.2010 in Staufen erörtert, nachdem der Erörterungstermin im Staatsanzeiger vom 09.07.2010 sowie in der Badischen Zeitung vom 09.07.2010 bekannt gemacht worden war. Überdies erfolgte eine Bekanntmachung des Erörterungstermins in den örtlichen Mitteilungsblättern von Staufen (08.07.2010) und Bad Krozingen (07.07.2010).

Der Vorhabenträger hat die Planung im Jahr 2012 in Folge des Bebauungsplans "Rundacker II" der Stadt Staufen in dem insoweit betroffenen Teilbereich angepasst. Bezüglich der vorgenommenen Änderungen (1. Änderung) der geänderten Gesamtplanung aus dem

Jahr 2009 wurden mit Schreiben vom 30.11.2012 bzw. 11.01.2013 die Stadt Staufen, das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Fachbereich 420 - sowie die Verbände angehört, die sich zuvor in das Verfahren eingebracht hatten.

Der Vorhabenträger hat die Planung im Jahr 2013 nochmals überarbeitet. Mit einer weiteren Optimierung des LBP wurde die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verringert und die Planung an aktuelle Sicherheitsstandards angepasst (RPS 09). Bezüglich der vorgenommenen Änderungen (2. Änderung) der geänderten Gesamtplanung aus dem Jahr 2009 wurden mit Schreiben vom 08.04.2013 die Stadt Staufen sowie die Verbände angehört, die sich zuvor in das Verfahren eingebracht hatten. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Fachbereich 420 - war in die Planungsüberlegungen eingebunden. Auf die Anhörung vom 21.03.2013 hat das Landratsamt unter dem 04.04.2013 eine Stellungnahme abgegeben.

Gegenstand dieser Entscheidung ist die Planung in ihrer aktuellen Fassung.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Unterlagen zur Variante Erweiterte Westtangente (Unterlage 16 a der Antragsunterlagen, Erläuterungsbericht), die planerische Darstellung zur Erweiterten Westtangente (Unterlage 16.1 der Antragsunterlagen, Planunterlagen + Ortsdurchfahrt (Aktionsbündnis)) sowie die Verkehrsuntersuchung und die Verkehrstechnische Untersuchung zu Knotenpunkten (Unterlage 16.2 a der Antragsunterlagen) den Antragsunterlagen im Interesse einer umfassenden Information beigelegt waren. Sie wurden in die Betrachtungen der Planfeststellungsbehörde einbezogen und die sich hierauf stützenden Argumente betrachtet. In Bezug auf die Zulassung des konkreten Vorhabens sind die Unterlagen nicht erforderlich und gehören insbesondere auch nicht zu dem Umfang an Unterlagen, die der Planfeststellung unterliegen. In die planfestgestellte Fassung der Unterlagen wurden sie daher nicht aufgenommen.

Zu Argumenten, die sich kritisch mit Verfahrensfragen einschließlich der Geeignetheit der Antragsunterlagen auseinandersetzen, wird auf die Ausführungen im jeweiligen Sachzusammenhang sowie unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde an das Vorbringen in Einwendungen und Stellungnahmen keine allzu strengen Anforderungen stellt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich jeweils ein differenziertes Bild von der Einwendungslage auch unter Gesichtspunkten der Präklusion sowie eines hinreichend substantiierten Vortrags gemacht und die Argumente - soweit geboten - in die Entscheidung einbezogen. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde bei Abfassung des Planfeststellungsbeschlusses von einer Vorgehensweise, die eine strenge Abgrenzung nach Maßgaben der

oben genannten Kriterien vornimmt, abgesehen. So wurde im Interesse einer bürgerfreundlichen Verwaltung angestrebt, die vielfältigen Fragen, die in das Verfahren eingebracht worden waren, nicht unbeantwortet zu lassen, sondern diese im Interesse einer Befriedungsfunktion, die dem Verfahren zukommen kann, und zur ergänzenden Information in angemessenem Umfang aufzunehmen und zu behandeln. Über die rechtlichen Anforderungen zur Geltendmachung von Einwendungen wurde die Öffentlichkeit im Rahmen der jeweiligen Verfahrensschritte förmlich unterrichtet. Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die in Teilen auch an einem allgemeinen Informationsinteresse orientierte Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss auf eine Beurteilung in einem eventuell nachfolgenden gerichtlichen Verfahren hat.

Auf die ergänzenden Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang bzw. unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), hier insbesondere Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen (vgl. 3.4.19.3.1 Verfahren, Verfahrensgegenstand)) wird verwiesen.

2. Erforderlichkeit, Planziele

2.1 Einführung (Ausgangssituation, allgemeine Grundlagen)

Das Vorhaben ist seit Jahren Gegenstand einer intensiv geführten öffentlichen Diskussion, insbesondere zu Fragen der Erforderlichkeit, der maßgeblichen Grundlagen, aufgrund derer die Entscheidung über die Infrastrukturmaßnahme getroffen werden soll, einer angemessenen baulichen und technischen Ausgestaltung im Lichte der angestrebten Verkehrsfunktion, von Trassenalternativen sowie alternativer Lösungsansätze zu Verkehrskonzepten und zahlreicher weiterer Fragen. Im Spannungsverhältnis zwischen den Bedürfnissen des Kernortes und der Ortsteile wird die Frage einer gerechten Verteilung der Verkehrslasten und der damit jeweils einhergehenden Belastungen und sonstigen Folgewirkungen aufgeworfen. Ein wesentlicher Ansatzpunkt sind hierbei unter anderem Regelungen der im Jahr 1973 geschlossenen Vereinbarung über die Eingemeindung der Gemeinde Grunern in die Stadt Staufen im Breisgau. In die Diskussion eingebracht wurden überdies Gesichtspunkte eines möglichst schonenden Umgangs mit natürlichen Ressourcen und der Erhaltung einer intakten Umwelt mit hoher Lebensqualität sowie einer sinnvollen Verwendung von Finanzmitteln. Vielfach wird die Frage nach einem zeitgemäßen Grundverständnis einer modernen und auch an Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit orientierten Mobilität aufgeworfen. Das Erfordernis zum Bau neuer Straßen wird unter anderem vor dem Hintergrund einer angenommenen verkehrsinduzierenden Wirkung generell infrage gestellt. Neben Zweifeln, die insbesondere zu den Erhebungen und Prognosen des Verkehrsgutachtens zum Ausdruck gebracht werden, stützt sich die Kritik überdies auf Aspekte der Regio-

nal- und Raumplanung, auf Aspekte des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, eines schonenden und sparsamen Umgangs mit Flächen unter anderem auch im Interesse der Landwirtschaft und eine Vielzahl weiterer, detailliert ausgeführter Fragen und Bedenken. Es bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass auch in der überwiegenden Mehrzahl der Einwendungen und Stellungnahmen nicht in Zweifel gezogen wird, dass die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 123 zumindest zu den Hauptverkehrszeiten überlastet und Abhilfe erforderlich ist. Es besteht auch weitgehend Einigkeit dahingehend, dass dem Streckenabschnitt zumindest zwischen L 123/ L125/ Krozinger Straße und L 123 neu/ L 125 Grunerner Straße Bündelfunktion mit Entlastungswirkung zukommen würde. Streitig gestellt wird vielfach jedoch, ob das verbleibende Teilstück bis zur Anbindung an den Bestand auf Höhe des Campingplatzes gerechtfertigt ist. Die vorgenannte Frage wird aufgeworfen mit Blick insbesondere auf die mit dem Vorhaben hier verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft, in landwirtschaftlich genutzte Flächen, in Flächen, die Bedeutung für die Freizeitnutzung haben, die mit dem Teilabschnitt verbundene Flächenversiegelung, dessen Trennungswirkung und seine Wirkungen auf die Immissionssituation sowie alle damit einhergehenden Nachteile insbesondere für die Einwohner des Ortsteils Grunern und die trassenzugewandten Quartiere des Kernortes.

Der Vorhabensträger tritt dem entgegen mit Hinweis auf die unzureichenden Verkehrsverhältnisse und die mit dem Vorhaben verfolgten Projektziele. Er verweist auf die eingereichten Antragsunterlagen und ergänzenden Stellungnahmen, die aus seiner Sicht erzielte Bewältigung der mit dem Vorhaben verbundenen Problemkonstellationen einschließlich der im Verfahren herbeigeführten Verbesserungen der Antragstrasse sowie die intensive Kommunikation im Vorfeld der Planung wie auch begleitend zum Verfahren.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Verfahren eingehend mit der Frage der Erforderlichkeit des Vorhabens befasst. Diesbezügliche Aspekte, darunter insbesondere das Verkehrsgutachten, wurden im Erörterungstermin eingehend diskutiert.

Der in der Planfeststellung erforderliche Bedarf an der Verwirklichung des Projekts ist vorliegend gegeben.

Die zur Zulassung eines Straßenprojekts im Wege der Planfeststellung notwendige Planrechtfertigung liegt vor, wenn ein entsprechendes Bedürfnis an einem neuen bzw. ausgebauten Verkehrsweg objektiv besteht. Dies erfordert für das Projekt nicht, dass eine absolute, gewissermaßen unabweisliche Notwendigkeit gegeben ist. Es ist nach der höchststrichterlichen Rechtsprechung vielmehr ausreichend, dass das Vorhaben gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist. Vor dem Hintergrund der gegebenen planerischen Gestaltungsfreiheit der zuständigen

Behörde, sieht die Rechtsprechung die Planrechtfertigung als eine nur bei groben und offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke an. Die Beurteilung, ob ein entsprechender Bedarf an einem neuen bzw. ausgebauten Verkehrsweg besteht, orientiert sich an den Belangen des allgemeinen, öffentlichen Verkehrs. Vor dem Hintergrund von Zweck und Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur als wesentlicher Grundlage einer modernen und auf eine angemessene Mobilität gestützten Gesellschafts- und insbesondere Wirtschaftsstruktur sowie den von den Straßengesetzen verfolgten öffentlichen Belangen ist es hierbei nicht zu beanstanden, wenn strukturpolitische Gesichtspunkte in die Betrachtungen mit einfließen. Maßgeblich sind jeweils die Umstände des konkreten Einzelfalls, aus denen sich zugleich die zur Bewältigung in Angriff genommene verkehrliche Aufgabenstellung erschließt. Im Hinblick insbesondere auf Eingriffe in privates Eigentum und in Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die mit einem Projekt verbunden sein können, ist jedoch nicht jegliches Interesse an einer Planung zur Begründung des Bedarfs ausreichend. Es sind sachliche Gründe erforderlich, um einen entsprechenden Bedarf darzutun. Hierzu bedarf es unter anderem eines schlüssigen Verkehrskonzepts, das sich nicht nur aus den Bedürfnissen der aktuellen Verkehrslage, sondern zugleich aus den zu erwartenden Entwicklungen und wertbestimmenden Zielsetzungen ableitet. Als relevante Planungsziele sind hierbei auch die Entlastung des innerörtlichen Verkehrs, die Erschließung eines bestimmten Gebietes oder allgemein die Erhöhung der Verkehrssicherheit anerkannt. Eine neue Straße kann demnach auch dann erforderlich sein, wenn sie die Zugänglichkeit weniger erschlossener Gebiete bzw. die Verbindung benachbarter Gebiete verbessert oder hilft, den Innenstadtbereich vom Durchgangsverkehr freizuhalten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.07.2009, 5 S 967/08 m. w. N.; Lorenz/Will, Straßengesetz Baden-Württemberg, 2. Auflage (2005); § 37, Rdnr. 78ff; Kodal, Straßenrecht, 7. Auflage (2010), Kapitel 36, Rdnr. 24.5, Rdnr. 27; vgl. auch OVG NRW, Urteil vom 13.04.2011 - 11 D 37/10.AK).

Hinsichtlich der vom Straßengesetz für Baden-Württemberg anerkannten öffentlichen Belange, die sich unter anderem aus der unterschiedlichen Funktion von Straßen ableiten, bleibt festzuhalten, dass es sich bei Landesstraßen gemäß § 3 Abs. 1 StrG um Straßen handelt, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Hiervon sind Kreisstraßen und Gemeindestraßen zu unterscheiden. Kreisstraßen dienen vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen, innerhalb eines Kreises sowie dem Anschluss der Gemeinden an überörtliche Verkehrswege im erforderlichen Umfang. Gemeindestraßen dienen insbesondere dem innerörtlichen Verkehr sowie dem Verkehr zwischen Ortsteilen bzw. benachbarten Gemeinden. Das Straßengesetz für Baden-Württemberg gibt mit seiner Regelungen zur Einstufung von Bestandteilen des Straßen- und Wegenetzes, den Vorschriften zur Nutzung sowie den Vor-

schriften zur Planung und Genehmigung der Infrastruktur ein Instrumentarium an die Hand, um die Belange des öffentlichen Straßenverkehrs auch mit Blick auf die gegebenen Strukturen und Mobilitätsbedürfnisse zu regulieren und zu entwickeln. Dies eröffnet, bezogen auf die Umstände des konkreten Einzelfalles, eine gewisse Bandbreite von Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf die jeweilige Verkehrsinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund kommt es nicht ausschlaggebend darauf an, ob und in welcher Weise andernorts Verkehrskonzepte oder sonstige verkehrlichen Lösungsansätze umgesetzt werden bzw. welche Erfahrungen aus der Situation andernorts abgeleitet werden. Zum Einen mangelt es regelmäßig an einer hinreichenden Vergleichbarkeit der Einzelfälle; zum Anderen gilt es, wie bereits ausgeführt, einzelfallbezogen den gegebenen Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit zu berücksichtigen. Gleiches gilt für den Verkehrsfluss im Zuge von Bauarbeiten, der für die Verkehrsteilnehmer erkennbar von temporärer Natur ist und deshalb keinen Aufschluss zu einem zu erwartenden Verkehrsverhalten bei dauerhaften Änderungen des Verkehrsnetzes gibt. Ein (vorrangig) zu berücksichtigender Ansatz, dass bei bestehender Vorbelastung mit einer Ergänzung des Straßennetzes eine eher gleichmäßige Verteilung der Verkehre zu beachten sei, besteht nicht. Das Vorhaben muss sich vielmehr an den Erfordernissen von Erforderlichkeit und Planrechtfertigung sowie den weiteren rechtlichen Anforderungen unter Einbeziehung insbesondere von Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit, einer ordnungsgemäßen Variantenbetrachtung, dem Grundsatz der Problembewältigung wie auch des Abwägungsgebots messen lassen. Die Betrachtung von Trassenalternativen, die eine andere Verkehrsverteilung aufweisen können als das beantragte Vorhaben, fließen im Sachzusammenhang ein (vgl. insbesondere Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie ergänzend unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), dort insbesondere unter Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse)).

Die vorliegende Planung wird den an Erforderlichkeit und Planrechtfertigung zu stellenden Anforderungen, insbesondere den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes gerecht. Während für den Durchgangsverkehr und Teile des Verkehrs der westlichen Ortslagen von Staufen die Stadt künftig eine zügige und hierdurch attraktive Umfahrung eröffnet ist, kann der verbleibende innerörtliche Verkehr mit seiner größeren Bandbreite unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Kapazität des vorhandenen Straßennetzes und insbesondere unbeeinträchtigt vom Durchgangsverkehr abgewickelt werden. Die gegen Erforderlichkeit und Planrechtfertigung vorgetragenen Kritikpunkte greifen im Ergebnis nicht durch.

Das konkrete Vorhaben erweist sich unter Berücksichtigung der maßgeblichen Aspekte als „vernünftigerweise geboten“. So ist es weitgehend Konsens und durch Anschauung vor Ort

unschwer ersichtlich, dass die verkehrliche Situation in der Ortsdurchfahrt von Staufen durch eine Überlastung gekennzeichnet ist und den Anforderungen an eine sichere und effiziente Abwicklung der Verkehrsströme nicht genügt. Dem steht nicht entgegen, dass es in Zeiten geringeren Verkehrsaufkommens durchaus störungsarme bzw. störungsfreie Phasen gibt. Die Phasen höheren Verkehrsaufkommens, beispielsweise zu den wochentäglichen Zeiten mit hohem Pendleraufkommen, lassen die L 123 in der Ortsdurchfahrt regelmäßig ihre Leistungsfähigkeit in erheblichem Maß überschreiten. Der - eher überschaubaren - Zahl von Einwendungen, die eine Problematik im Zuge der Ortsdurchfahrt nicht für gegeben erachten, kann vor diesem Hintergrund nicht gefolgt werden. Es sprechen vielmehr gewichtige Gründe der derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung für die Erforderlichkeit des Vorhabens. Indem die Ortsdurchfahrt von Staufen mit einer vollständigen Umfahrung weitestgehend vom Durchgangsverkehr und Teilen des innerörtlichen Verkehrs entlastet wird, trägt das Vorhaben maßgeblich zu einer Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei. Mit dem Projekt geht damit zugleich eine Entlastung der Anwohner insbesondere von Lärm und Luftschadstoffen einher. Die Trennungswirkung des Verkehrsweges im öffentlichen Raum wird durch das Vorhaben deutlich verringert. Das Vorhaben ist mit seiner entlastenden Wirkung somit auch ein grundlegender Baustein für die angestrebte planerische Konzeption der Stadt Staufen zur Aufwertung der zentralen Ortslagen, die westlich des Neumagens an den Altstadtbereich anschließen, und denen unter anderem auch Versorgungsfunktion zukommt. Die Stadt Staufen gewinnt in diesem Zuge die Möglichkeit, eine zentrale örtliche Lage mit den vorhandenen Einrichtungen (u. a. Keramikmuseum, Sparkasse und Kapuzinerhof) zu stärken und im Sinne einer höheren Attraktivität und Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln. Mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ist davon auszugehen, dass die bestehende Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße herabgestuft wird. Die Stadt Staufen hat durch ihren Rechtsbeistand im Erörterungstermin erklärt, dass bereits erste Überlegungen angestellt wurden, wie der innerörtliche Bereich nach dem Bau Ortsumfahrung gestaltet werden könnte. Detailliertere Schritte hin zu einer Beschlussfassung und Umsetzung sieht man jedoch auch in Abhängigkeit vom weiteren Fortgang bzw. Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Zum aktuellen Stand bleibt festzuhalten, dass der Gemeinderat der Stadt Staufen am 26.06.2012 den Beschluss gefasst hat, ein Gesamtverkehrskonzept für Staufen, beginnend mit einer detaillierten Bestandsaufnahme, in Angriff zu nehmen. Der hierzu eingerichtete Arbeitskreis „Gesamtverkehrskonzept“ hat mit der konstituierenden Sitzung am 20.09.2012 seine Arbeit aufgenommen. Eine abschließende Entscheidung zur Ortsumfahrung Staufen hat sich auch in diesem Zuge als maßgeblich für Art und Umfang der Aufgabenstellung gezeigt (vgl. Berichterstattung der Badischen Zeitung vom 22.09.2012, „Sauberer Fluss statt stinkender Stau“, vom 05.02.2013 „75 Prozent Durchgangsverkehr“, vom 28.09.2013 „Alles hängt an der Umfahrung“ - abzurufen im Internet unter www.badische-zeitung.de). So wird insgesamt jedoch ersichtlich, dass die Stadt Staufen eine Verbesserung der innerörtliche

Situation im Sinne einer Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit Nachdruck anstrebt.

Die Erschließung der Stadt Staufen und der Ortsteile ist grundlegend geprägt durch die naturräumlichen Gegebenheiten, die gegebenen Siedlungsschwerpunkte sowie die vorhandene Verkehrsinfrastruktur einschließlich deren Lage im Verkehrsnetz. Die Stadt Staufen liegt in der Rheinebene. Unmittelbar östlich erheben sich die Höhenzüge des Schwarzwalds. Südöstlich von Staufen befindet sich der Zugang ins Münstertal einschließlich einer populären und landschaftlich attraktiven Zufahrtsmöglichkeit zum Belchengebiet. Im Stadtgebiet von Staufen treffen die Landesstraßen L 123, L 125 und L 129 zusammen, wobei dem Bereich der Ortsdurchfahrt in zentraler Lage sowohl Bündelungs- wie auch Verteilerfunktion zukommt. Die L 123 verbindet das nordwestlich von Staufen befindliche Bad Krozingen mit der südöstlich liegenden Gemeinde Münstertal/Schwarzwald. In der Ortsdurchfahrt trägt die L 123 die Bezeichnung Neumagenstraße bzw. Münstertäler Straße. In Münstertal führt die L 123 weiter nach Wieden. Die L 130 zweigt dort nach Süden ab. Die L 125 verbindet Staufen in nördliche Richtung nach Ehrenkirchen, Pfaffenweiler und Schallstadt, in südliche Richtung mit dem Ortsteil Grunern, den Gemeinden Ballrechten-Dottingen bzw. Sulzburg sowie Laufen und Britzingen bis in die Stadt Müllheim. Die L 125 mündet an nördlichen Ortsausgang von Staufen in die L 123, durchmisst Staufen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt bis zur Grunerner Straße, die sodann den weiteren Verlauf der L 125 in Richtung Grunern darstellt. Etwa 200 m nördlich davon zweigt die L 129 in westliche Richtung von der L 123 ab und schafft in ihrem weiteren Verlauf bzw. über außerhalb des bebauten Stadtgebiets liegende Verzweigungen eine Verbindung in Richtung Bad Krozingen-Schmidhofen und Tunsel, in Richtung Heitersheim-Gallenweiler und Eschbach, in Richtung Heitersheim sowie den Staufener Ortsteil Wettelbrunn. Mit der Anbindung an Bad Krozingen stellt die L 123 eine kurzwegige Verbindung in den nächstgrößeren Ort sowie den vom Stadtgebiet aus nächstgelegenen Anschluss an die B 3 her. Die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen westlich der Neumagenstraße sind durch flächige Gewerbe- und Wohngebiete geprägt. In den Gewerbegebieten befinden sich Unternehmen mit Versorgungs- und Dienstleistungscharakter auch für die örtliche Gemeinschaft. Die lokale Verkehrsinfrastruktur weist zwischen Gewerbeflächen und den südlich daran anschließenden Wohngebieten nur wenige Querverbindungen auf. Vergleichbar, wenn auch etwas milder stellt sich die Situation zwischen den Wohngebieten dar. Mit zusätzlich trennender Wirkung kommt der Verlauf einer ehemals bestehenden Bahnlinie hinzu, die sich zwischen den Bebauungsplangebieten „Falkenstein“ und „Wolfacker“ befindet. Im Ergebnis führen diese Randbedingungen dazu, dass örtlicher Verkehr aus den beschriebenen westlichen Stadtbezirken in nicht unerheblichem Umfang den Weg über die Ortsdurchfahrt nimmt, um Strecken zwischen den einzelnen Bereichen zu überwinden. Als weiterer regionaler Verkehrsweg tritt die Münstertalbahn hinzu. Es handelt sich dabei um eine eingleisige Schienenverkehrs-

strecke mit einer Gesamtlänge von 11 km, die ausgehend von Bad Krozingen, die Stadt Staufen und die Gemeinde Münstertal erschließt. Sie umfasst neun Bahnhöfe und Haltepunkte, darunter den Bahnhof Staufen und den Haltepunkt Staufen-Süd. Zur Verbesserung des Nahverkehrsangebots im Rahmen des Projekts Breisgau-S-Bahn 2020 ist vorgesehen, die Schienenstrecke über verschiedene Teilmaßnahmen zu modernisieren und zu elektrifizieren. So wird in den Hauptverkehrszeiten auf der Gesamtstrecke ein 30-Minuten-Takt angestrebt. In den übrigen Verkehrszeiten soll zwischen Bad Krozingen und Staufen Süd im 30-Minuten-Takt und zwischen Staufen Süd und Münstertal im 60-Minuten-Takt verkehrt werden. Der Planfeststellungsbeschluss, mit dem eine erste Tranche von Maßnahmen genehmigt wurde, ist am 23.07.2012 durch das Regierungspräsidium Freiburg erlassen worden.

Die vorliegende Planung ist mit dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr das Ergebnis eines Jahre andauernden und intensiv geführten Entscheidungsprozesses. So wurde bereits in den 1970er Jahren Planungsüberlegungen zu einer neuen Umgehungsstraße angestellt mit dem Ziel einer Verbesserung der innerstädtischen Situation von Staufen. Im Auftrag der Straßenbauverwaltung wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt (Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988) und im Jahr 1990 ein Kartenentwurf erstellt. Auf Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung (2001) erfolgte eine Überarbeitung des Kartenentwurfs nach Maßgabe der dann aktuellen gesetzlichen und straßenbautechnischen Anforderungen. Die Antragsunterlagen in ihrer ursprünglichen Fassung wurden, wie dargelegt, Ende 2007 offengelegt. Im Jahr 2008 wurde erneut eine Verkehrszählung mit Befragung durchgeführt und das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung auf dieser Grundlage fortgeschrieben (Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008). Es dient als Grundlage für die überarbeitete Planung (1. Planänderung), die im Jahr 2009 offengelegt wurde.

Ausweislich des Verkehrsgutachtens (Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Analyse-Nullfall) kann hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Jahr 2008 in der Ortsdurchfahrt von Staufen, auf der Neumagenstraße nördlich der Einmündung in das Gewerbegebiet „Gaisgraben“, ein Wert von 16.800 Kfz/24h und zwischen den Einmündungen der L 129 und der L 125 (Grunerner Straße) von 15.200 Kfz/24h festgestellt werden. Im weiteren Verlauf, auf der Münstertäler Straße, bleibt ein Verkehrsaufkommen von 9.600 Kfz/24h nördlich der Einmündung Schladerer Straße/Auf dem Rempart festzuhalten. Im Bereich der Münstertäler Straße, südlich der Trasse der Münstertalbahn wurden noch 6.000 Kfz/24h ermittelt. Zu den Einzelheiten wird auf die Verkehrsuntersuchung Bezug genommen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 10: Analyse-Nullfall). Bei unverändertem Straßennetz sind in der Ortsdurchfahrt für das Prognosejahr 2025 bis zu 20.000 Kfz/24h zu er-

warten (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Stauten im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 12: Prognose-Nullfall). Auf der Neumagenstraße nördlich der Einmündung in das Gewerbegebiet „Gaisgraben“ wird hierbei ein Wert von 19.600 Kfz/24h und zwischen den Einmündungen der L 129 und der L 125 (Grunerner Straße) von 17.500 Kfz/24h erwartet. Im weiteren Verlauf, auf der Münstertäler Straße, bleibt ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen von 11.000 Kfz/24h nördlich der Einmündung Schladerer Straße/ Auf dem Rempart. Im Bereich der Münstertäler Straße, südlich der Trasse der Münstertalbahn sind 6.800 Kfz/24h prognostiziert.

Bereits mit der hohen Kfz-Dichte im Bestand wird die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erreicht bzw. überschritten. Im Sinne einer ersten und eher groben Orientierung wird vergleichsweise auf die durchschnittliche Belastung der Landesstraßen in Baden-Württemberg verwiesen, die im Jahre 2008 bei 4.800 Kfz/24h gelegen hat. Die Fahrbahnbreite der Ortsdurchfahrt beträgt teilweise weniger als 6,00 m (eine Engstelle befindet sich etwa auf Höhe des Kapuzinerhofs), was sich ebenfalls ungünstig auf Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit auswirkt. Im Zusammenspiel der genannten Faktoren werden Behinderungen im Verkehrsfluss bis hin zu Staus und allen damit einhergehenden nachteiligen Erscheinungen begünstigt. Hierzu zählt auch eine größere Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation, die sich insbesondere in einem erhöhten Risiko für schwächere Verkehrsteilnehmer ausdrückt. Gehwegbereiche entlang der L 123 erweisen sich in Teilbereichen als relativ schmal. Die unzureichende Situation wird verstärkt durch Anhalten und Parken am Straßenrand sowie durch Ein- und Ausparkvorgänge im Zuge von Einrichtungen, Betrieben und Wohngebäuden in der Ortslage. Erschwerend tritt die leichte Kurve hinzu, die sich über die Einmündungen von Wettelbrunner und Grunerner Straße erstreckt und welche die Übersicht mindert, sodass Abbiegebeziehungen teilweise erschwert sind. Hinzu kommen die beiden schienengleichen Kreuzungen der L 123 mit der Münstertalbahn innerhalb der Ortslage. Die Hindernisse bzw. Schließungszeiten an den Bahnübergängen hemmen den Verkehrsfluss zusätzlich und verursachen insbesondere zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens ebenfalls längere Staubereiche. Die gegebene und künftig zu erwartende Verkehrsbelastung bedingt unter anderem, dass die Ortsdurchfahrt von Fußgängern insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten nur an gesicherten Übergängen gefahrlos gequert werden kann. Im Lauf der Jahre wurden auf der insgesamt rund 2,23 km langen Ortsdurchfahrt fünf Ampelquerungen installiert, um die Sicherheit für querende Fußgänger zu verbessern. Die hohe Verkehrsbelastung führt zu entsprechenden Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Die Lärmbelastung entlang der Ortsdurchfahrt übersteigt im Prognose-Nullfall die Grenzwerte der 16. BImSchV (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) für Wohngebiete mit bis zu 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts deutlich. Mit dem Vorhaben kann erreicht werden, dass die Grenzwerte weitgehend eingehalten werden bzw. die Überschreitung der Grenzwerte merklich reduziert werden kann auf maximal

3 dB(A). Ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung zeigen sich im Analyse-Nullfall wie auch im Prognose-Nullfall insbesondere die Werte für Stickstoffdioxid dem Jahresmittelwert der 39. BImSchV zur Gesamtbelastung wie auch der erlaubten Überschreitungen im Kalenderjahr der über eine Stunde gemittelten Werte angenähert. Gleiches gilt bezüglich der erlaubten Überschreitungen im Kalenderjahr der über eine Stunde gemittelten Werte für Partikel (PM 10). Hierzu und bezüglich weiterer Werte (Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid, Schwefeldioxid und Benzol) trägt das Vorhaben zu einer merklichen Entspannung bei.

Ausweislich des Verkehrsgutachtens kann mit der beantragten Ortsumfahrung der Verkehrsentwicklung Rechnung getragen und insbesondere der Durchgangsverkehr in vollem Umfang aus dem Stadtgebiet ferngehalten werden. Es ist in der Folge - in einem separaten Verfahren der zuständigen Stellen - vorgesehen, die bisherige Ortsdurchfahrt Staufen zu einer Gemeindestraße abzustufen; analog sollen die Ortsdurchfahrten im Zuge der Landesstraßen L 129 (Wettelbrunner Straße) und L 125 (Grunerner Straße) von den jeweiligen Einmündungen in die bisherige Ortsdurchfahrt bis zur jeweiligen Anbindung an die neue Ortsumgehung ebenfalls zu Gemeindestraßen abgestuft werden. Als leistungsfähige Querverbindung ist das Vorhaben zugleich geeignet, den Ziel- und Quellverkehr der am Westrand von Staufen vorhandenen bzw. in Planung befindlichen Wohn- und Gewerbeflächen zu bündeln und ebenfalls von der bestehenden Ortsdurchfahrt fernzuhalten. Damit verbunden ist innerorts insgesamt eine erhebliche Verkehrsentlastung im Bereich von Neumagenstraße/ Münstertäler Straße sowie von L 125 (Grunerner Straße) und L 129 (Wettelbrunner Straße). Nach den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens verbleiben bei Umsetzung des Vorhabens auf der L 123 nördlich des Kreisverkehrsplatzes Gaisgraben noch ca. 22 % der Verkehrsbelastung ohne Ortsumfahrung, auf der L 123 (Neumagenstraße) zwischen der L 129 und der L 125 noch ca. 33 % der Verkehrsbelastung und auf der L 123 (Münstertäler Straße) südlich der Trasse der Münstertalbahn noch ca. 18 % der Verkehrsbelastung ohne Ortsumfahrung. In absoluten Zahlen ausgedrückt, kann die Stadt Staufen bei Umsetzung des Vorhabens im nördlichen Bereich der Ortsdurchfahrt um ca. 14.600 bis 15.400 Kfz/24h, im südlichen Bereich der Ortsdurchfahrt um rund 5.500 Kfz/24h für das Prognosejahr 2025 entlastet werden; so ist beispielsweise für die Neumagenstraße nördlich der Einmündung Belchenring dann lediglich noch mit 4.600 Kfz/24h (Planfall 2025), für die Münstertäler Straße südlich der Bahnlinie noch mit ca. 1.100 bis 1.200 Kfz/24h zu rechnen. Zu den Einzelheiten wird auf die Verkehrsuntersuchung Bezug genommen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, Plan 15 und 17).

Indem die Verkehrszahlen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt bei Umsetzung des Vorhabens deutlich reduziert werden, wird ein maßgeblicher Beitrag zur weitgehenden Entschär-

fung der derzeit bestehenden Verkehrsproblematik geleistet. So wird die wichtigste regionale Verbindung ins Münstertal einschließlich der über sie gebündelten von und nach Westen zu- und ablaufenden Verkehrsströme (L 125 und L 129) verbessert und um Staufen herum geführt, ohne dass weiterhin das Stadtgebiet gänzlich oder zumindest über eine Teilstrecke durchquert werden müsste. Mit der Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes verbessert sich die Verkehrssicherheit in der Ortslage; die dort im Bestand gegebenen Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffe werden erheblich verringert. Durch die Verkehrsberuhigung in der zentralen örtlichen Lage vermindert sich die trennende Wirkung des Verkehrsweges deutlich. Zugleich werden Attraktivität und Funktionsfähigkeit des öffentlichen Raums gesteigert. Es eröffnen sich städteplanerische Optionen zur Umgestaltung und Aufwertung der bislang durch Verkehrsbewegungen dominierten Bereiche mit dem Ziel einer deutlich verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität. So kann eine städtebauliche Aufwertung in fußläufiger Entfernung zur historischen Altstadt dazu beitragen, das Zentrum von Staufen für die Einwohner, aber auch unter touristischen Gesichtspunkten sinnvoll weiterzuentwickeln bzw. zu ergänzen und den Standort damit insgesamt zu stärken.

Die planfestgestellte Maßnahme sieht deshalb einen in seiner Dimensionierung und weiteren Ausgestaltung auf die künftige Funktion abgestimmten Neubau der L 123 als Ortsumfahrung der Stadt Staufen vor. Die Antragstrasse beginnt im Norden von Bad Krozingen kommend mit einem Kreisverkehrsplatz, der die heutige Lichtsignalanlage ersetzt und umfährt in der Folge in einem weiten Bogen im Westen das Gewerbegebiet Gaisgraben sowie die Wohngebiete Rundacker, Falkenstein und Wolfacker. Die von Westen kommende L 129 aus Richtung Heitersheim und die L 125 aus Richtung Ballrechten-Dottingen werden jeweils mit einem Kreisverkehrsplatz an die neue Ortsumfahrung angeschlossen. Im Süden auf Höhe des bestehenden Campingplatzes bindet die neue L 123 wieder an die bestehende L 123 mit Fahrtrichtung ins Münstertal an. Mit der baulichen Anbindung an die Neumagen- und die Münstertäler Straße über Einmündungen mit Abbiegebeziehungen stärkt die vorliegende Planung schlüssig und konsequent die angestrebte Bündelung der Verkehre. Die Gesamtbaulänge beträgt rund 4,12 km. In ihrem Verlauf wird die Ortsumfahrung über die vorhandene Brücke des Neumagens geführt, die in Lage und Höhe unverändert bleibt. Der Ausbauquerschnitt entspricht zwischen dem Knoten L 123/ L 125/ Krozinger Straße und der Anbindung der L 123 neu an die L 125 im Zuge eines Kreisverkehrsplatzes dem Regelquerschnitt 10,5 (RQ 10,5) mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,50 m. Der Ausbauquerschnitt vom Kreisverkehrsplatz L 123 neu/ L 125 bis zum Bauende ist gemäß dem Regelquerschnitt 9,5 (RQ 9,5) mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen. Dieser Querschnitt berücksichtigt das geringere zu erwartende Verkehrsaufkommen in diesem Teilabschnitt. Der Vorhabensträger hat bezüglich der verwendeten Trassierungselemente (z. B. Längs- und Querneigungen, Kurvenradien, Anpassung

ans Gelände, usw.) darauf geachtet, dass auf der Gesamtstrecke keine Unstetigkeiten auftreten, sondern eine ausgewogene Streckenqualität erreicht wird. Unter anderem beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit (V_e) 80km/h. Sie ist Grundlage der bautechnischen Bemessung einer Straße und soll insbesondere dazu beitragen, eine bestimmte Qualität des Verkehrsablaufs über längere Strecken und in Abhängigkeit von der Verkehrsfunktion einer Straße zu gewährleisten. Mit der Planung werden Mindestradien von 250 m eingehalten, die Längsneigung bewegt sich zwischen 0,9 und 1,6 %. Die Ermittlung der sogenannten Geschwindigkeit V_{85} ergibt einen Wert von 100 km/h. Mit der Berechnung der Geschwindigkeit V_{85} erfolgt eine Kontrolle der Planung unter fahrdynamischen Gesichtspunkten, die das tatsächliche Fahrverhalten wiedergeben sollen. Ermittelt wird hierzu die Geschwindigkeit, die von 85 % der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn voraussichtlich nicht überschritten wird. Der Vorhabensträger verfolgt mit der vorliegenden Planung somit erkennbar eine für Fahrzeugführer verlässlich vorhersehbare Gestaltung des Verkehrsweges verbunden mit einer flüssigen und zügigen Fortbewegung. Da der L 123 als Landesstraße, wie ausgeführt, vorrangig eine regionale, gegebenenfalls überregionale Straßenverbindungsfunktion zukommt, ist sie in Straßenkategorie A III eingestuft. Der gesamte Neubauabschnitt ist anbaufrei und verläuft außerhalb bebauter Gebiete. Zu den Einzelheiten der technischen Planung wird im Übrigen auf die Antragsunterlagen in ihrer aktuellen Fassung, die dieser Entscheidung zugrunde liegen, Bezug genommen. Von dem Projekt umfasst werden unter anderem notwendige Anpassungen am Straßen- und Wegenetz sowie die Anpassung weiterer öffentlicher und privater Anlagen.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich mit einer Umsetzung des Vorhabens die insgesamt flüssigere Abwicklung der Verkehre innerorts und über die Ortsumfahrung auch in Zeit- und Kraftstoffeinsparungen ausdrücken. Dies bestimmt sich neben den objektiven Streckenlängen jedoch unter anderem in Abhängigkeit beispielsweise von individueller Fahrweise und Motorisierung bzw. jeweils ersparten Stauzeiten. Eine exakte Bestimmung diesbezüglicher Auswirkungen ist mangels geeigneter Instrumentarien zur Bemessung nicht eröffnet. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesem Aspekt jedoch keine ausschlaggebende, sondern allenfalls ergänzende Bedeutung zu. Bereits aus den Antragsunterlagen ist zu erkennen, dass es sich insoweit lediglich um eine ergänzende Argumentation des Vorhabensträgers handelt. Es bleibt insbesondere festzuhalten, dass die Entlastungsfunktion der Ortsumfahrung einschließlich deren struktureller Wirkung über mögliche rechnerische Einspareffekte hinsichtlich gefahrener Streckenkilometer und Treibstoffverbrauch klar hinausgeht und die Erforderlichkeit der Maßnahme begründet. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass auch hinsichtlich Längenausdehnung und Ausbauzustand keine Zweifel bestehen, dass die geplante Ortsumfahrung ihrer angestrebten Funktion gerecht und von den Verkehrsteilnehmern angenommen werden wird. Wie bereits ausgeführt, beträgt die Gesamtbaulänge rund 4,12 km. Zwischen dem Baubeginn und der Achse L 123/ Neuma-

genstraße liegt eine Strecke von ca. 350 - 400 m, die der Wegführung im Bestand entspricht. Bezogen auf die Ortsdurchfahrt zwischen den Verknüpfungspunkten mit der Neumagenstraße im Norden und der Münstertäler Straßen in Süden stehen sich damit bezüglich einer künftig längeren Wegstrecke die bestehende Ortsdurchfahrt mit einer Länge von ca. 2,23 km und die Ortsumfahrung zwischen den genannten Verknüpfungspunkten mit einer Länge von 3,72 bis 3,77 km gegenüber. Die zusätzlich zu überwindende Streckenlänge von rund 1,5 km ist für die Fahrer von Kfz überschaubar. Es gilt überdies zu bedenken, dass nicht nur Streckenlänge bzw. absoluter Zeitgewinn relevante Größen darstellen. Die Attraktivität einer Strecke bemisst sich auch danach, ob dort durchgängig eine möglichst flüssige und weitgehend störungsfreie Fortbewegung gewährleistet ist. So bietet sich die geplante Ortsumfahrung dem Durchgangsverkehr und dem Ziel- und Quellverkehr der westlichen Teile Staufens als eine leistungsfähige und deutlich weniger störungsanfällige Verbindung an. Bei der Gestaltung der Kreisverkehrsplätze wurde darauf geachtet, dass diese den Erfordernissen sämtlicher Verkehrsteilnehmer gerecht werden und eine hinreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet ist. Querungen für Fußgänger und Radfahrer finden sich ausschließlich im Bereich von Kreisverkehrsplätzen bzw. im Bereich des Knotenpunkts zur Anbindung der Münstertäler Straße oder werden über Unterführungen gebündelt. Mögliche Hemmnisse für den Verkehrsfluss wurden damit vermieden bzw. Bereichen zugeordnet, die ohnehin durch eine reduzierte Geschwindigkeit geprägt sind.

Dem Vorhaben kommt überdies eine hohe Priorität unter den Straßenbauprojekten des Landes Baden-Württemberg zu. Es wird dabei nicht in Abrede gestellt, dass allgemeine Zielsetzungen des Bundes, des Landes oder auf kommunaler Ebene, die sich grundsätzlich mit der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten oder mit übergeordneten Zielen auseinandersetzen, beispielsweise einem Ausbau grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau geben und auf verkehrsarme, innovative und nachhaltige Strukturen abzielen. Dies entbindet jedoch nicht von der eingehenden Betrachtung und Beurteilung des konkreten Einzelfalls. Im Generalverkehrsplan von Baden-Württemberg (GVP 1995) wurde die konkret zu beurteilende Maßnahme in der Dringlichkeitsstufe „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Der an einer grundlegenden Erfassung und Bewertung orientierte Generalverkehrsplan 2010 (GVP 2010) des Landes Baden-Württemberg führt aus, dass Ortsumfahrungen im Bedarfsplan für Landesstraßen zur Entlastung der Anwohner an hoch belasteten Durchfahrtsstraßen einen wichtigen Schwerpunkt bilden (vgl. S. 48). Zunehmender Flächenverbrauch wird hierbei als Problematik aufgenommen. Unter dem Gesichtspunkt einer flächenschonenden Vorgehensweise wird Ausbaumaßnahmen grundsätzlich der Vorrang vor Neubaumaßnahmen eingeräumt und das vorrangige Ziel der Substanzerhaltung formuliert. Zugleich wird zum Ausdruck gebracht, dass beim Aus- und Neubau von Straßen, insbesondere bei Autobahnen, Ortsumgehungen und außerörtlichen Bundes- und Landesstraßen, aber dennoch oftmals die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten

Flächen unausweichlich ist (vgl. S. 49, 59, 90). Insbesondere im Hinblick auf Anforderungen einer an Kriterien der Nachhaltigkeit orientierten Entwicklung der Infrastruktur und sinnvollen Verwendung von Haushaltsmitteln, die an Effizienz- und Sparsamkeitszielen ausgerichtet ist, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Sommer 2012 begonnen, nach den baureifen Bundesfernstraßenprojekten auch die geplanten Bauvorhaben im Landesstraßenbau zu bewerten. Der Entwurf zum Maßnahmenplan Landesstraßen zum GVP 2010 wurde dem Landtag am 29. Juni 2012 übermittelt mit anschließender Anhörungsphase bis Ende September 2012. Der Schwerpunkt soll künftig auf dem Erhalt des Landesstraßennetzes liegen; hinzu kommen Projekte, die als besonders wichtig eingestuft sind. So sollen nach der Zielsetzung der Landesregierung entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel notwendige Ausbaumaßnahmen umgesetzt und dort Ortsumfahrungen realisieren werden, wo der Bedarf am größten ist (Pressemitteilung vom 29.06.2012 einschließlich Entwurf Maßnahmenplan Landesstraßen und eine nähere Erläuterung der zur Anwendung gekommenen Kriterien, abzurufen im Internet unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de; Beschluss des Landtags vom 27. Juli 2011 - Drucksache 15/233 Abschnitt II). Um einen finanzierbaren und ökologisch vertretbaren Maßnahmenplan zu entwickeln, wurden die über 700 Aus- und Neubaumaßnahmen an Landesstraßen, die für den Generalverkehrsplan 2010 (GVP 2010) angemeldet worden waren, nach einem nutzwertanalytischen Verfahren bewertet und priorisiert. Differenziert nach Baumaßnahmen mit neuer Trassierung (Neubaumaßnahmen und Ortsumfahrungen) und solchen auf bestehender Trasse (Ausbaumaßnahmen) erfolgten weitere Prüfschritte. Dies umfasste sowohl bei Aus- als auch bei Neubaumaßnahmen eine Mängelanalyse unter Gesichtspunkten u. a. von Ausbau-, Zustands-, Sicherheits-, Belastungs- und Umweltwert. Hinzu trat für Neubaumaßnahmen eine Zielanalyse zur Beurteilung des zu erwartenden Nutzens unter Gesichtspunkten der Entlastung (Mensch), Flächenverbrauch, Kosten, Ökologie und Verkehrsverlagerung. Es wurde vorgesehen, bei den Neu- und den Ausbaumaßnahmen der ersten Kategorie die am besten bewerteten Projekte in den Maßnahmenplan Landesstraßen zum GVP 2010 aufzunehmen. Der Maßnahmenplan ist für einen Zeitraum von 10 Jahren konzipiert (vgl. Landtag von Baden-Württemberg, Mitteilung der Landesregierung vom 29.06.2012 - Drucksache 15/1999). Das Ergebnis des Priorisierungsverfahrens wurde am 20.11.2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Generalverkehrsplan 2010 Baden-Württemberg - Maßnahmenplan Landesstraßen (Stand: 20.11.2013; abzurufen im Internet unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de) enthält unter seiner Ziffer 1 „Neubaumaßnahmen entsprechend Priorisierung“ (21 Projekte). Unter diesen, und damit mit hoher Priorität versehen, befindet sich das vorliegend zu beurteilende Vorhaben. Es ist zugleich als Maßnahme mit weit fortgeschrittener Planung gekennzeichnet. Der Maßnahmenplan enthält überdies unter seiner Ziffer 2 „Neubaumaßnahmen im Maßnahmenplan mit weit fortgeschrittener Planung“ (10 Projekte) sowie 73 Ausbaumaßnahmen (Ziffer 3), 19 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Bahnübergänge, Ziffer 4) sowie nachrichtlich verschiedene

Großprojekte (Ziffer 5). In Anbetracht der bereits laufenden Maßnahmen und Programme wird nach Einschätzung der Landesregierung der Bau neuer Maßnahmen voraussichtlich erst von 2015 an möglich sein.

2.2 Verkehrsgutachten

Soweit in Einwendungen bzw. Stellungnahmen ausgeführt wird, dass die Verkehrsuntersuchung, auf die sich die Planung stützt, gravierende Mängel aufweise, kann dem im Ergebnis nicht gefolgt werden. Zweifel hinsichtlich der fachlichen Qualifikation, der Fachkunde und der Neutralität des mit dem Gutachten beauftragten Fachbüros sind weder ersichtlich noch substantiiert vorgetragen. Das Erfordernis einer erneuten Begutachtung bzw. zu weiteren Gutachten, sonstigen Untersuchungen oder der Vorlage zusätzlich oder ergänzender Unterlagen stellt sich nicht.

Soweit zur Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988 und deren Fortschreibungen vor dem Jahr 2008 deren Aktualität und Belastbarkeit hinterfragt wurden, ist dem mit der Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008 (Stand: 10.03.2009) Rechnung getragen. Die Aktualisierung der Daten aus dem Jahr 1988 erfolgte im Zuge von Fortschreibungen vor dem Jahr 2008 lediglich anhand von Querschnittszählungen. Von gutachterlicher Seite wurde deshalb zutreffend empfohlen, mittels Verkehrsbefragungen und analog zur Bestandsaufnahme 1988 die Herkunft-Ziel-Beziehungen der Verkehrsteilnehmer neu zu erheben und so die vorhandene Matrix qualifiziert fortzuschreiben. Gegenstand der Fortschreibung 2008 war damit in einem ersten Schritt die Bestandsaufnahme der Verkehrssituation 2008 mit Analyse des Ist-Zustandes, differenziert nach dem Verkehrsaufkommen an Personen- und Güterverkehr sowie nach Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr der Stadt Staufen. Hieraus entwickelt wurde sodann eine Verkehrsprognose auf den Zeithorizont 2025 unter Berücksichtigung der gemäß Flächennutzungsplan vorgesehenen siedlungsstrukturellen Entwicklung im Stadtgebiet und im benachbarten Umland sowie der noch zu erwartenden Mobilitätsentwicklung. Hieran schließt sich eine verkehrliche Bewertung der geplanten Ortsumfahrung hinsichtlich Antragstrasse sowie alternativer Planungsvorschläge an. Die Verkehrsuntersuchung wurde von einem anerkannten Fachbüro nach den eingeführten Richtlinien erarbeitet. Die zugrunde liegende Verkehrszählung und -befragung erfolgte nach den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und wurde ergänzend und in nicht zu beanstandender Weise Plausibilitätsbetrachtungen unterzogen. Für die Verkehrsprognose wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung maßgebenden Einflussgrößen aus struktureller Entwicklung wie Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung sowie Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung berücksichtigt.

Durchgreifende Bedenken bezüglich Methodik, getroffener Annahmen und im Hinblick auf das jeweilige Prognoseergebnis der Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, somit insgesamt hinsichtlich der Richtigkeit der durchgeführten Untersuchungen und der hierbei gewonnenen Erkenntnisse hat die Planfeststellungsbehörde nicht. Durchführung und Darstellung entsprechen den aktuellen und in Fachkreisen allgemein anerkannten Standards für Verkehrsuntersuchungen. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass das Gutachten auf unrealistischen Annahmen beruht oder durchgreifende Zweifel am Prognoseergebnis angezeigt wären. Zweifel zum gewählten Prognosehorizont stellen sich nicht und sind im Übrigen auch nicht substantiiert dargetan. Die Ergebnisse des Gutachtens werden nachfolgend mit ihren wesentlichen Aussagen zusammengefasst (Ziffer 2.2.1) und verschiedene Kritikpunkte im Sachzusammenhang behandelt. In der Folge wird insbesondere auf zentrale Kritikpunkte und weitere grundlegende Aspekte eingegangen, soweit sich hierzu im Verfahren Fragen ergeben haben (Ziffer 2.2.2). Auf die weiter ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), hier insbesondere Ziffer 3.4.19.3.2 (Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte) wird im Übrigen verwiesen.

Zu Aspekten des Verkehrs- sowie des Lärmgutachtens wird ergänzend auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) verwiesen.

Das Verkehrsgutachten wurde eingehend im Erörterungstermin dargestellt und mit den Beteiligten diskutiert bzw. ergänzende Erläuterungen gegeben.

2.2.1 Wesentliche Inhalte des Verkehrsgutachtens

2.2.1.1 Untersuchungsgebiet und Verkehrserhebungen

In der Verkehrsuntersuchung (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008) wurden in das Untersuchungsgebiet mit der Kernstadt Staufen sämtliche klassifizierte Ein- bzw. Ausfallstraßen einbezogen unter Berücksichtigung der Verknüpfungen über die Straßen „Im Steiner“, die Krozinger- und die Kirchhofener Straße. Das Untersuchungsgebiet wurde im Hinblick auf gegebene Infra- und Siedlungsstruktur sowie die jeweilige Lage im Straßennetz in nachvollziehbarer Weise in Verkehrszellen bzw. Großbezirke aufgeteilt. Wie die Einheiten zum Zweck der Darstellung zusammengefasst wurden, ist im Gutachten mit der nötigen Transparenz aufgezeigt (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Anlage 1 und 2). Das Gutachten gibt an, dass am 30.09.2007 in der Kernstadt rd. 6.200 Einwohner, in den Stadtteilen Grunern rd. 930 Einwohner und Wettelbrunn rd. 640 Einwohner wohnten. Es wurde richtig erkannt, dass sich in der Ortsdurch-

fahrt Staufen der Verkehr der Landesstraßen L 123, L 125 und L 129 im Zuge der Neumagen-/Münstertäler Straße überlagert.

Zur Ermittlung der Verkehrsstruktur wurden im Einklang mit den gängigen fachlichen Standards an einem repräsentativ ausgewählten Zähltag Befragungen, Querschnittszählungen und Knotenpunktzählungen durchgeführt. Die Zählergebnisse wurden auf 24-Stunden-Tagesverkehrsmengen hochgerechnet. Es wurde darauf geachtet, dass die Zählungen an einem Werktag außerhalb der Ferienzeiten liegen und nicht durch Feiertage beeinflusst sind mit dem Ziel, näherungsweise den durchschnittlichen Verkehr der Werktage (DTV-W) abzubilden. Zu den Einzelheiten der Erhebungen wird auf Ziffer 1.2 der Verkehrsuntersuchung (Fortschreibung 2008, S. 3f) Bezug genommen. Das Gutachten weist ausdrücklich und in der Sache ebenfalls zutreffend darauf hin, dass ein Vergleich mit den landesweit vorliegenden DTV-Werten (z. B. DTV 2005) nur bedingt möglich ist, da diese aus stichprobenhaften Zählungen an verschiedenen Tagen ermittelt und mittels Ansatz von gewichteten Faktoren (Werktage, Sonntage, Feiertage, Urlaubstage usw.) als Mittelwert des Jahres berechnet werden.

Das Ergebnis der Verkehrserhebung zeigt anhand der Zählstellen am Außenkordon des Untersuchungsgebiets jeweils über 21.000 ein- und ausfahrende Kfz bei einem darin enthaltenen und eher geringen Güterschwerverkehrsanteil (über 3,5 t) von jeweils rund 450 Kfz, was ca. 2,2 % am Gesamtaufkommen entspricht. Die an ausgewählten Knotenpunkten und Querschnitten durchgeführten Erhebungen geben detaillierter Auskunft über die Verkehrsbelastung an bestimmten Punkten einschließlich des jeweils separat erhobenen Aufkommens an Güterschwerverkehr und Fahrradverkehr.

Als die am stärksten belastete Ausfallstraße hat sich die L 123 nach Bad Krozingen mit insgesamt rund 16.450 Kfz/24h erwiesen. In Richtung Münstertal zeigte sich die L 123 mit ca. 7.570 Kfz/24h mit der zweithöchsten Belastung. Während auf der L 125 nach Müllheim noch ca. 7.360 Kfz/24h festgestellt werden konnten, ist die L 129 nach Eschbach mit ca. 4.400 Kfz/24h deutlich geringer belastet. Die am stärksten belasteten Knotenpunkte finden sich im Zuge der L 123 Ortsdurchfahrt, angeführt von der Einmündung „Im Gaisgraben“ und dem Knotenpunkt Neumagen-/Krozingener Straße mit jeweils deutlich über 20.000 Kfz/24h, gefolgt von den Knotenpunkten Wettelbrunner Straße und Grunerer Straße mit jeweils rund 17.500 bzw. 17.100 Kfz/24h. Der Anteil des Güterschwerverkehrs liegt bei den einzelnen Knotenpunkten jeweils im Bereich von ca. 2 %. Hinsichtlich der gesondert erfassten Radfahrer zeigt sich ein vergleichsweise hohes Aufkommen im Zuge der Grunerer Straße mit über 300 Radfahrern/24h und an den Knotenpunkten nördlich und südlich der Innenstadt. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen des Verkehrsgutachtens (vgl. Ziffer 2 der Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, S. 4ff sowie Plan 3 -5) Be-

zug genommen. Die Ergebnisse der Knotenpunktzählungen bilden im Einklang mit der üblichen Methodik zur Erstellung von Verkehrsgutachten eine Grundlage für die Eichung der Verkehrsmodelle und die Berechnung der Straßenbelastungen des Analyse-Nullfalls.

Über den Tagesverlauf zeigen sich, maßgeblich beeinflusst von den Pendlerströmen, ausgeprägte Verkehrsspitzen vormittags, nachmittags und in der Mittagszeit. Zu den Einzelheiten wird auf das Verkehrsgutachten (vgl. Ziffer 2.3 der Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, S. 8 und die Anlagen 3.1 bis 3.4) verwiesen. Aus den Befragungsstellen am Rand des Untersuchungsgebietes mit ca. 7.800 befragten Kfz-Teilnehmern konnte abgeleitet werden, dass der Durchgangsverkehr einen Durchschnittswert von ca. 58 % des Verkehrsaufkommens umfasst. Mit 61 % überwiegen hierbei die Fahrten zum Arbeitsplatz und zu dienstlichen Erledigungen bzw. zur Ausbildung. Lediglich rund 22 % des Verkehrsaufkommens auf den Ausfallstraßen ist von Verkehrsteilnehmern veranlasst, die in der Kernstadt von Staufen wohnen.

In der detaillierten Betrachtung erweisen sich die L 123, die L 125 und die Straße „Im Steiner“ mit Werten von 62 bis 76 % als überdurchschnittlich vom Durchgangsverkehr geprägt. Die L 129 (37 %) und die Krozinger Straße (5 %) blieben dahinter deutlich zurück. Zugleich weist die L 123 auch in absoluten Zahlen die höchsten Verkehrszahlen auf. So bleibt im Ergebnis festzuhalten, dass die Verkehrsströme in erheblichem Umfang von Durchgangsverkehr bestimmt sind, wobei der L 123 eine zentrale Funktion in den Relationen von und nach Münstertal sowie von und zur L 125 zukommt. Im Bereich der Zählstelle L 123 Nord (Nr. 5; Neumagenstraße) zeigt sich anhand der absoluten Zahlen die Bündelungsfunktion der L123. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt dort bei 62 %, also nahe dem Durchschnittswert. Vor diesem Hintergrund lässt sich die allgemeine Aussage treffen, dass die L 123 nahezu zwei Drittel des Durchgangsverkehrs aufnimmt. Der südwestliche (L 125) und der südliche (L 123 Süd, Münstertaler Straße) „Zulauf“ weisen mit ca. 3.700 bzw. 3.800 ausfahrenden Kfz nahezu gleichwertige Verkehrszahlen auf. Bemerkenswert ist, dass im Vergleich der Bereich der L 123 Süd (Münstertaler Straße) mit ca. 2.800 Kfz (entspricht 74 %) ein in absoluten wie auch in relativen Zahlen höheren Anteil an Durchgangsverkehr als die L 125 mit rund 2.400 Kfz (entspricht 65 %) umfasst. Die Ergebnisse spiegeln sich unter dem Gesichtspunkt der Zielgebiete wider. Markante Bedeutung haben die L 123 im Sinne einer Nordsüd-Ortsdurchfahrt und der (etwas geringere) Verkehrsfluss von der L 125 Müllheim zur L 123 Nord. Aus Richtung Münstertal treten Verkehre hinzu, die zu den westlich verlaufenden Landesstraßen und zur Straße „Im Steiner“ orientiert sind. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung im Verkehrsgutachten verwiesen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 2.4, S. 8 ff sowie Anlage 4 und die Pläne 6 und 7). Unschwer zu erkennen sind dabei unter anderem die Schwerpunkte der Verkehrsbeziehungen im Durchgangsverkehr. Betrachtet

nach Bezirken zeigen sich die wesentlichen Ausprägungen bezüglich der Relationen Münstertal - Freiburg und Münstertal - Bad Krozingen sowie Sulzburg - Freiburg. Daneben besteht - mit jeweils eher untergeordneter Bedeutung - eine Mehrzahl weitere Beziehungen in dem Raum, der sich von Nordwesten bis in den Südwesten von Münstertal erstreckt, wobei insgesamt die überschaubaren Distanzen überwiegen. Bei einer auf die Zählstellen bezogenen Betrachtung treten die Relationen zwischen Münstertal und Bad Krozingen (L 123) sowie zwischen Müllheim und Bad Krozingen (L 125) dominierend hervor. Erkennbar ist auch hier der höhere Anteil am nach Westen und Südwesten orientierten Aufkommen aus Richtung Münstertal. Das Verkehrsgutachten kommt in der Folge nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die Lage der geplanten L 123-neu Ortsumgehung am Westrand der Stadt und ihrer hierdurch eröffneten Verknüpfung mit allen übrigen Einfallstraßen die Voraussetzung schafft, künftig den gesamten Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet heraus zu verlagern und damit zugleich eine erhebliche Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt herbeizuführen.

Zum Ziel- und Quellverkehr zeigen sich als wichtige Destinationen außerhalb des Untersuchungsgebietes an vorderster Stelle Bad Krozingen und Freiburg, gefolgt von Münstertal und mit nahezu gleichwertigen Anteilen Ehrenkirchen, Heitersheim und Müllheim/Neuenburg. Der Ziel- und Quellverkehr der Kernstadt ist ersichtlich nach Norden orientiert. Alleine die beiden nördlichen Ausfallstraßen übernehmen davon ca. 54 %. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung im Verkehrsgutachten verwiesen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 2.4, S. 12f sowie Anlage 5 und die Pläne 8 und 9). Von Interesse sind insbesondere auch die Verflechtungen des Gewerbegebiets Gaisgraben am westlichen Stadtrand sowie die ebenfalls westlich gelegenen Wohngebiete, sämtlich in der Verknüpfung mit Münstertal, Müllheim, Eschbach und Bad Krozingen. Die hier angesprochenen Verkehrsbeziehungen des Ziel- und Quellverkehrs am Westrand von Staufen, so insbesondere auch das Gewerbegebiet Gaisgraben, liegen verkehrsgünstig zu der geplanten Ortsumfahrung. Vor diesem Hintergrund kommt das Verkehrsgutachten zutreffend zu der Bewertung, dass neben dem Durchgangsverkehr auch ein wesentlicher Teil des Ziel- und Quellverkehrs auf die Ortsumgehung verlagert werden kann.

Die Eingangszahlen des Verkehrsgutachtens und das übereinstimmende methodische Grundgerüst der weiteren vorliegenden Untersuchungen (beispielsweise: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes - Außenkordon; vgl. Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988, Plan 2) ermöglichen in der Gesamtschau ergänzende Einschätzungen zu Veränderungen im Verkehrsgeschehen (Verkehrszahlen, Anteil der unterschiedlichen Verkehre am Gesamtaufkommen, maßgebliche Relationen, usw.). Danach hat der Verkehr im Zeitraum von rd. 20 Jahren insgesamt um durchschnittlich 16 % zugenommen, wobei der Durch-

gangsverkehr mit 20 % den stärksten Zuwachs aufweist. Die Steigerung des Durchgangsverkehrs auf der L 125 fällt dabei überdurchschnittlich aus. Im Vergleich mit der Untersuchung im Jahr 2000 zeigt sich eine Verkehrszunahme mit deutlichen Steigerungen im Bereich des Stadtgebietes (Ortsdurchfahrt/Stadtmitte) bezüglich der L 123, L 125 und L 129 mit Werten zwischen 9 % und 17 %. Hingegen zeigt sich zu dem am Nordrand über die L 123 Neumagenstraße und die Krozinger Straße ein- und ausfahrenden Verkehr in der Tendenz eine Stagnation und den Trend zu einer Verlagerung von der Neumagenstraße zur Krozinger Straße. Hervorzuheben ist die sehr deutliche Verkehrsentwicklung im Gewerbegebiet Gaisgraben mit einer Steigerung um über 200 % seit 1988. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung im Verkehrsgutachten verwiesen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 2.6, S. 14f). Mit Blick insbesondere auf den im Verfahren umstrittenen Teilabschnitt zwischen L 125 und Münstertäler Straße hat sich das Verkehrsgutachten den aktuellen Ergebnissen zur L 123 Münstertäler Straße im südlichen Bereich zugewendet und eine ergänzende Betrachtung im Sinne einer Schlüssigkeitprüfung vorgenommen. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008 hat hier rd. 7.600 Kfz/24h ermittelt (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Tabelle auf S. 5, Zählstelle Nr. 1, Summe Kfz). Sie liegt damit um rd. 300 Kfz niedriger als im Jahr 1988 (vgl. Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988, S. 8). Ein Ansatzpunkt, der Bedenken hinsichtlich der Belastbarkeit der aktuell vorliegenden Verkehrsuntersuchung begründen könnte, folgt hieraus jedoch nicht. Zunächst bleibt festzuhalten, dass es sich bei den jeweils gewählten Tagen zur Datenerhebung 1988 und 2008 um Zeitpunkte handelt, die zur Ermittlung von Normalwerktagsverkehr geeignet sind. In der Folge setzt sich das Gutachten nachvollziehbar mit Einflussfaktoren auseinander, die im konkreten Einzelfall typischerweise Wirkung entfalten können. So sprechen wegen der Erhebung im April (Jahr 2008) und Mai (Jahr 1988) gute Gründe für eine nähere Betrachtung, ob die unterschiedlichen Zahlenwerte auf eine unterschiedlich starke Überlagerung mit Freizeitverkehr zurückzuführen sein könnte. Zur weiteren Prüfung dieses Ansatzes wurden in der Folge in nicht zu beanstandender Weise die Ergebnisse der Dauerzählstelle L 123 Münstertal (DZ 8113/1200) herangezogen, die eine Aussage zu den durch den Freizeitverkehr verursachten täglichen und monatlichen Verkehrsschwankungen eröffnen. Es wird im aktuellen Gutachten ausdrücklich auf die Lage der Dauerzählstelle (Obermünstertal/Obergaß) Bezug genommen und zutreffend darauf hingewiesen, dass ihr daher keine Aussagekraft für das normalwerktägliche Verkehrsaufkommen auf der Münstertäler Straße in Staufen zukommt. Die Dauerzählstelle erlaubt jedoch eine Einschätzung zum Anteil des Freizeitverkehrs, so insbesondere auch im zeitlichen Umfeld des Zähltages im April 2008. Für das 1. Halbjahr 2008 weisen die Monatsmittelwerte in den Wintermonaten in der Tendenz geringere Verkehrszahlen als im Frühling/Sommer mit jeweils saisonalen Ausprägungen aus. Das Verkehrsaufkommen an Sonn- und Feiertagen liegt deutlich über den Belas-

tungen an Werktagen, jeweils ebenfalls in der Tendenz mit geringeren Verkehrszahlen im Winter als im Frühjahr/Sommer und mit saisonalen Ausprägungen, etwa im Februar und im Mai. Das Ergebnis bestätigt sich unter genauerer Betrachtung der Woche vom 14. - 20. April 2008 (die Verkehrszählung fand am 16.04.2008 statt). So kann im Ergebnis festgehalten werden, dass der Zähltag im Vergleich mit den Zahlen über die gesamte Woche, im Verhältnis zu den Zahlen des Monats April wie auch im Verhältnis zu den Zahlen des 1. Halbjahrs 2008 das Aufkommen an Freizeitverkehr in einem eher unterdurchschnittlichen Umfang repräsentiert. Aus der Bandbreite der erkennbaren werktäglichen Abweichungen wurde aus den Ergebnissen des 1. Halbjahres 2008 näherungsweise abgeleitet, dass bei der gegebenen Sachlage grundsätzlich ein zusätzlicher Durchgangsverkehr Nord-Süd von 300 bis 500 Kfz zu berücksichtigen wäre. Zugleich gilt es zu bedenken, dass in den Verkehrsuntersuchungen der Jahre 2001 und 2007 entsprechend des Erhebungszeitraums (Mai bzw. Oktober) ein Freizeitverkehrsaufkommen von rd. 600 Kfz/24h in der Verkehrsmatrix enthalten war. Vor diesem Hintergrund kommt das Gutachten in schlüssiger Weise zu dem Ergebnis, dass sich damit Belastungsdifferenzen u. a. im Verhältnis zum Analyse-Nullfall 2000 erklären lassen. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung im Verkehrsgutachten verwiesen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 2.6 und 2.7, S. 14ff).

Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2.2.2.2 (Relevanz automatischer Zählungen (Dauerzählstellen)) und Ziffer 2.2.2.3 (Zahlen der automatischen Verkehrszählung/ Freizeitverkehr) wird ergänzend verwiesen.

2.2.1.2 Verkehrsprognose (Grundlagen)

Als Grundlage für die zu erstellende Verkehrsprognose wurde im Einklang mit der bei Verkehrsuntersuchungen üblichen Vorgehensweise aus den vorliegenden Ergebnissen der Analyse-Nullfall entwickelt. Die aus der Befragung am Rande des Untersuchungsgebietes ermittelte Matrix der Herkunfts-/Zielbeziehungen wurde hierzu mithilfe von Verkehrsmodellen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt und zunächst der seinerzeitige Verkehrszustand nachvollzogen. Mittels vergleichender Betrachtung der berechneten mit den aus den Querschnitt- bzw. Knotenpunktzählungen ermittelten Belastungszahlen und weiterer iterativer Prüfungs- und Abstimmungsschritte wurden die Verkehrs- und Netzdaten geeicht. Zu den Einzelheiten wird auf die diesbezüglichen Ausführungen des Verkehrsgutachten Bezug genommen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 3, S. 18).

In einem nächsten Schritt wurden als prognostizierbare Einflussgrößen auf das künftige Verkehrsaufkommen zutreffend die siedlungsstrukturellen Entwicklungen in der Stadt Stau-

fen sowie in den angrenzenden Räumen des Untersuchungsgebietes, die voraussichtliche Motorisierungsentwicklung und die Entwicklung der Mobilität sowie solche Einflussgrößen einbezogen, die das Verkehrsverhalten der Bevölkerung beeinflussen. Als Prognosehorizont wurde das Planjahr 2025 gewählt. Es wurde darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls zu erwartende Auswirkungen etwa aus Benzinpreiserhöhungen, der Ölreserven und weiteren Faktoren im Hinblick auf die Schwankungsbreiten der Prognose diskutiert werden, jedoch nicht Bestandteil der Verkehrsprognose wurden.

- Die Annahmen zur Siedlungsstruktur stützen sich bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung auf den Flächennutzungsplan des Gemeindeverwaltungsverbandes Staufen – Münstertal (1. Fortschreibung, genehmigt am 19.01.1999). Bis zum Jahr 2025 wird darin für Staufen mit einer Bevölkerungszunahme von 5 % gerechnet. Hinsichtlich der gewerblichen Entwicklung wird eine Zunahme der Arbeitsplätze um rd. 540 mit einem Schwerpunkt im Gewerbegebiet Gaisgraben angenommen. Hinsichtlich der Gemeinde Münstertal wird eine Bevölkerungszunahme von 2 % (von 5.100 auf 5.200 Einwohner) sowie eine Zunahme der Gewerbeflächen von 8,4 auf 14,3 ha (entspricht einem Zuwachs von 5,9 ha) unterstellt. In der Überprüfung hat sich gezeigt, dass der hier angenommene Zuwachs (nach Lage der Dinge wohl durch ein Schreibversehen) deutlich geringer ist und sich im Bereich von ca. 0,59 bzw. 0,6 ha bewegt. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu eine gutachterliche Einschätzung zur Erheblichkeit der insoweit geänderten Basiszahlen und die Auswirkungen auf die Verkehrsprognose angefordert. Die veränderten, reduzierten Ansätze für die Gewerbeflächen Münstertal wurde daraufhin vom Gutachter in der Verkehrserzeugung berücksichtigt und im Verkehrsmodell gerechnet. Hierbei hat sich gezeigt, dass sich die Veränderungen auf die Ortsumfahrung konzentrieren und dort in eher untergeordnetem Umfang Auswirkungen zeigen (max. ca. 400 – 500 Kfz/24h im südlichen Teil, nach Norden hin weiter abnehmend bis max. ca. 200 Kfz/24h). Die L 125 und der südliche Anschlussast der L 123 (neu) zwischen der L 125 und der Anbindung in Richtung Münstertal bleiben im Verhältnis insbesondere zur L 129 die beiden verkehrsstärksten Relationen. Signifikante Auswirkungen auf die zu erwartende Verkehrsbelastung in der Münstertäler Straße und der Neumagenstraße haben sich nicht gezeigt. Wegen der überschaubaren Auswirkungen und um mögliche Irritationen durch das Anführen unterschiedlicher Zahlwerte zu vermeiden, sieht die Planfeststellungsbehörde in der Folge davon ab, jeweils die korrigierten Zahlen zu verwenden. Gleichwohl fließen diese in die Überlegungen mit ein.
- Die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Baugebiete wurden bei der Prognose mit ihrer vorgesehenen Lage berücksichtigt. Mit eingeflossen ist überdies die Entwicklung des Gewerbeparks Breisgau mit den in Staufen zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen (ca. 300 - 320 Kfz/24h).

- Zur Beurteilung der zu erwartenden Entwicklung von Motorisierung und Mobilität als wichtige Einflussgröße wurden die Veränderungen im Pkw-Motorisierungsgrad der zurückliegenden Jahre im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald sowie in der Bundesrepublik herangezogen. Es zeigt sich, dass der Motorisierungsgrad im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit 586 Pkw/1.000 Einwohner erheblich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme der Motorisierung aus, allerdings mit abnehmenden jährlichen Zuwachsraten. Im Ergebnis wird für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald bis 2025 eine Zunahme bei den Pkw von 11 % abgeschätzt. In die Überlegungen wurde eingestellt, dass sich von einer Zunahme des Motorisierungsgrades erfahrungsgemäß nicht direkt proportional auf eine zu erwartende Zunahme des Verkehrsaufkommens schließen lasse; vielmehr wurde die Einschätzung formuliert, dass mit wohl steigendem Zweitwagenanteil die durchschnittliche Pkw-Einzelfahrleistung in der Tendenz zurückgehen werde. Das Verkehrsgutachten verkennt nicht, dass neben einem höheren Motorisierungsgrad auch Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung, im Freizeitangebot und weiterer Aspekte jeweils bezogen auf einzelne Fahrtzwecke zu einer unterschiedlichen Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung beitragen können. Dem wurde durch einen Zuwachsfaktor aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung Rechnung getragen.

Im Ergebnis leitet das Verkehrsgutachten ab, dass für Staufen bis zum Jahr 2025 eine Verkehrszunahme von durchschnittlich rd. 17 % zu erwarten sei. Mit ca. 20 % wird dabei eine größere Steigerung beim Ziel- und Quellverkehr unterstellt; die angenommene Steigerung beim Durchgangsverkehr beträgt hingegen 12 %. Das Gutachten weist darauf hin, dass im Vergleich zu bisherigen Prognoseberechnungen der Durchgangsverkehr zu- und der Ziel- und Quellverkehr der Stadt abgenommen hat, was auf strukturelle Entwicklungen zurückgeführt wird.

Die prognostizierten Verkehrsbeziehungen für das Jahr 2025 wurden nachfolgend auf das derzeit vorhandene Straßennetz (Prognose-Nullfall) und auf die zu untersuchenden Planungsfälle umgelegt. Durch die Anwendung derselben Verkehrsmatrix als Bezugsfall bezüglich Prognose-Nullfall und den Planungsfällen wurde die Grundlage für vergleichende Betrachtungen geschaffen. Geringe Unschärfen beim direkten Vergleich der absoluten Zahlen im Verhältnis zu den errechneten Differenzwerten folgen aus der Berechnungsmethodik, so beispielsweise Rundungsvorgängen. Sie erreichen kein Ausmaß, das Zweifel an der Verkehrsuntersuchung begründen würde. Ein durch die Ortsumfahrung zu erwartender primär induzierter Verkehr, somit als unmittelbare Wirkung der Maßnahme, ist nach Einschätzung des Gutachtens kurz nach Eröffnung des Verkehrswegs in einer Größenordnung von ca. 3 bis 4 %, längerfristig jedoch im Umfang von ca. 1 bis 2 % zu erwarten. Mit

Blick auf die eher untergeordneten Raten und die generelle Schwankungsbreite der Prognose- und Modellansätze ist es nicht zu beanstanden, dass der Anteil des primär induzierten Verkehrs in der Betrachtung vernachlässigt wurde. Sekundär induzierter Verkehr, der sich erst mittelbar, somit überwiegend durch langfristige siedlungsstrukturelle Veränderungen ergibt, ist ausweislich des Gutachtens mit der für den Untersuchungsraum aufgestellten Verkehrsprognose berücksichtigt. Dies folgt unter anderem aus den Grundlagendaten, die in das Gutachten eingeflossen sind, so z. B. die absehbare städtebauliche einschließlich der damit verbundenen strukturellen Entwicklung.

Zu den Einzelheiten wird auf das Verkehrsgutachten (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 4, S. 19ff) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.1 (Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Mobilitätsentwicklung, wirtschaftliche Faktoren) verwiesen.

2.2.1.3 Planungsfälle, Wirkungsanalysen

Das Verkehrsgutachten ermittelt auf Grundlage der vorstehend ermittelten Einflussgrößen zunächst zutreffend den sogenannten Prognose-Nullfall 2025, der eine Aussage zu den zu erwartenden Verkehrsbelastungen trifft, wenn keine Netzergänzungen und Umbaumaßnahmen erfolgen. Im Vergleich mit dem Analyse-Nullfall 2008 sind stärkere Belastungszunahmen im nördlichen Bereich der L 123 (ca. 17 bis 18 % für die L 123 Neumagenstraße auf Höhe des Gewerbegebietes Gaisgraben) sowie für die Zufahrt zum Gewerbegebiet Gaisgraben (28 %) zu erwarten. Etwas geringer als im nördlichen Bereich fällt die Zunahme im südlichen Bereich der L 123 aus (ca. 12 bzw. 14 %). Im Bereich der L 123 Nord (Neumagenbrücke) umfasst der zu erwartende Durchgangsverkehr ca. 49 % des Gesamtaufkommens. Der Durchgangsverkehr verteilt sich zu etwa gleichen Teilen (je ca. 21 %) auf die Ortsdurchfahrt und die Relation zur L 125. Die verbleibenden 7 % des Durchgangsverkehrs entfallen auf die Relation zur L 129. Im Bereich der L 123 Süd (Münstertäler Straße) entfallen 48 % des Gesamtaufkommens auf den Durchgangsverkehr im Zuge der L 123 sowie zusammen 25 % auf die Relationen zur L 129 und L 125. Lediglich 27 % des Aufkommens entfallen auf Ziel- und Quellverkehr der Stadt Staufen von und nach Süden. Insgesamt sprechen auch die hier gewonnenen Erkenntnisse dafür, dass eine am Westrand geführte Ortsumfahrung geeignet ist, den Durchgangsverkehr in vollem Umfang und nach Lage der Dinge auch Ziel- und Quellverkehr aus dem westlichen Stadtgebiet einschließlich des Gewerbegebietes Gaisgraben aufzunehmen. Zugleich wird deutlich, dass schon mit Blick auf die sehr erheblichen Verkehrszahlen Maßnahmen, die sich im Schwerpunkt auf die Ortsdurchfahrt beziehen, mit Zweifeln behaftet sind. Erreichbar wäre zwar eine gewisse Verflüssigung des Verkehrs. Damit würde jedoch die Grundlast, die mit einer entsprechend hohen Verkehrsbelastung einschließlich der damit einhergehenden Folge-

wirkungen unvermeidlich verbunden ist, nur in verhältnismäßig geringem Umfang gemindert. Zu den Einzelheiten wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 5.1 und 5.2, S. 24f, Plan 12 und 13 sowie die Anlagen 6 bis 9).

Für den Planfall 2025, der die Antragstrasse in ihrer aktuellen Fassung zugrunde legt, bestätigt sich, dass die Ortsumfahrung in erheblichem Umfang Verkehr aufnehmen und damit die Ortsdurchfahrt Staufen weitgehend entlasten wird. Die im Lauf des Verfahrens umgesetzten Optimierungen und Anpassungen der Antragstrasse gehen mit einer zusätzlich verbesserten Verkehrsabwicklung im Bereich der Anschlussstellen sowie einem erleichterten Verkehrsfluss und der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zuge der geplanten Ortsumfahrung einher; sie haben jedoch keinen Einfluss auf die für den Planungsfall 1 prognostizierten Straßenbelastungen im Planjahr 2025. Die bestehende L 123 würde nach dem aktuellen Verkehrsgutachten für den Planfall 2025 im Bereich nördlich der L 125 (Gruner Straße) eine Minderung des Verkehrsaufkommens um 68 bis 77 % (ca. 11.700 bis ca. 15.400 Kfz/24h) erfahren. Im Abschnitt südlich der L 125 (Gruner Straße) umfasst die zu erwartende Entlastung zwischen 5.300 bis zu 5.700 Kfz/24h, was einem Anteil am Gesamtaufkommen von bis zu 82 % entspricht. Entsprechende Effekte zeigen sich im Zufahrtsbereich zum Gewerbegebiet Gaisgraben, sowie bei der L 125 und L 129 im Siedlungsbereich. Hinzu tritt, teilweise auch überlagernd, eine Umlagerung von Ziel- und Quellverkehr aus den westlichen Quartieren zur Ortsumfahrung. Im Ergebnis führt die Ortsumfahrung Staufen mit der Bündelung von 15.000 bis 20.600 Kfz/24h im nördlichen und 7.900 Kfz/24h im südlichen Abschnitt zu einer hohen Entlastungswirkung im Kernort. Die vorliegenden Ergebnisse sprechen dafür, dass die Ortsumfahrung den Durchgangsverkehr vollständig und überdies Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den westlichen Stadtgebieten aufnehmen wird. Das Verkehrsgutachten kommt überdies zu dem Ergebnis, dass im südöstlichen Abschnitt der Straße „Im Steiner“ lediglich ein geringer Eigenverkehr von ca. 100 bis 300 Kfz/24h zu erwarten ist. Ein Rückbau wird daher unter verkehrlichen Gesichtspunkten für sinnvoll erachtet und lässt mit der Rückbaumaßnahme noch eine Verkehrsmenge von ca. 100 Kfz/24h erwarten. Zu den Einzelheiten wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 5.3, S. 26ff, die Pläne 14 - 16 und insbesondere Plan 17 sowie die Anlagen 10 bis 13).

2.2.2 Vorgetragene Bedenken zum Verkehrsgutachten

Wie bereits ausgeführt, wurde Bedenken bezüglich der Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988 und deren Fortschreibungen vor dem Jahr 2008 hinsichtlich deren Aktualität bzw. Belastbarkeit mit der Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008 Rechnung getragen. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis,

dass das Verkehrsgutachten in seinen wesentlichen Aussagen nicht zu beanstanden ist. Unabhängig davon ist bereits im Bestand eine Situation gegeben, die Abhilfe erfordert. Es folgt bereits aus den Einschätzungen zur allgemeinen Mobilität, dass die für den Prognose-Nullfall angenommene Steigerung realistisch ist und den Handlungsbedarf weiter begründet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf sämtliche vorangegangenen Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele)) Bezug genommen.

2.2.2.1 Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Mobilitätsentwicklung, wirtschaftliche Faktoren

Die Aussagen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung in Staufen und Umgebung mit einem angenommenen Bevölkerungswachstum für Staufen von 5 % und Münstertal von 2 % bis zum Jahr 2025 werden in Einwendungen kritisch hinterfragt. Das Einwohnermeldeamt der Stadt Staufen habe über mehr als 4 Jahren rückläufige Einwohnerzahlen festgestellt. Für das Münstertal sei nach Angaben des Statistischen Landesamtes ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten. Hinzu komme für die Stadt Staufen ein überproportionaler Anteil von Einwohnern in den höheren Altersgruppen. Dies wirke sich zukünftig sowohl auf die Bevölkerungsentwicklung als auch auf die Mobilitätsentwicklung aus. Es wird überdies vorgetragen, insbesondere die Prognoseannahmen seien unrealistisch. Das Verkehrsgutachten gehe für das Jahr 2025 von einer Verkehrszunahme um 17 % aus. Die Zunahme des Durchgangsverkehrs betrage hierbei 12 %, die Zunahme des Quell- und Zielverkehrs betrage 20 %. Diese Wachstumsprognosen stützten sich auf Annahmen zur zukünftigen Siedlungsstruktur bzw. -entwicklung sowie auf Annahmen zur zukünftigen Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung. Bereits heute zeige sich aufgrund der vorgenannten Faktoren jedoch ein sinkendes Verkehrsaufkommen. Ausweislich der Dauerzählstelle L 123 Münstertal sei dort der jahresdurchschnittliche Verkehr von 1.956 Kfz/24h im Jahr 2003 auf 1.831 Kfz/24h im Jahr 2007 gesunken. Gleiches gelte beispielsweise für die B 317 bei Schönau. Vor diesem Hintergrund sei die Annahme einer Trendumkehr nicht plausibel. Es wird dargelegt, die fehlerhaften Prognoseannahmen und die daraus abgeleiteten Verkehrszuwächse seien insbesondere für den Vergleich zwischen der Antragstrasse und der Variante „Erweiterte Westtangente“ von Bedeutung. Das Augenmerk gelte hierbei dem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Durchgangsverkehr. Der Frage, ob gerade dieser Verkehr zunehme oder eher abnehme, sei für den Vergleich der Planungsalternativen mit von ausschlaggebender Bedeutung. Es wird überdies bemängelt, das Verkehrsgutachten berücksichtige nicht hinreichend die Auswirkungen der globalen Weltwirtschafts- und Finanzkrise auf das künftige Verkehrsaufkommen. So habe der Güterverkehr zuletzt binnen weniger Monate in Deutschland um über 20 % abgenommen. Ein Ansteigen der Arbeitslosigkeit führe zu einer Abnahme des Pendler- wie auch des Freizeitverkehrs. Hinzu komme der zu erwartende Mangel an Treibstoff und die damit verbundenen Preiserhöhungen, die

ebenfalls einer Steigerung des Verkehrsaufkommens entgegenwirkten. In diesem Zusammenhang wird bemängelt, dass die Szenarien und Vorhersagen angesehener und unabhängiger Experten nicht einbezogen seien und hierzu beispielhaft Aussagen zu künftigen Auswirkungen der geringer werden globalen Ölreserven sowie bezüglich eines konsumorientierten Lebensstils angesichts endlicher Ressourcen angeführt. Der Trend zu Fahrgegemeinschaften oder umweltfreundlicheren Mobilitätsansätzen werde zu wenig berücksichtigt. Kritisch hinterfragt wird überdies die Berücksichtigung der Entwicklung des Gewerbeparks Breisgau als wenig fundierte Annahme ohne ausreichende statistische Grundlage. Verschiedentlich wird die Annahme zum Ausdruck gebracht, dass Staufen weniger von Pendlerbeziehungen betroffen sein dürfte, weil künftige Pendler sich näher am Arbeitsplatz niederlassen würden. Zudem erfolge eine Zufahrt zum Gewerbepark aus der Kernstadt Staufen heraus auf der L 129 ohne Benutzung einer Umfahrung.

Der Vorhabensträger gibt zu bedenken, dass allgemeine Aussagen zum Trend der Verkehrsentwicklung nicht pauschal auf den für die Beurteilung des Vorhabens maßgeblichen Raum übertragbar seien. So seien in der Verkehrsprognose die Einflussgrößen auf kleinräumiger Basis und gerade nicht aufgrund globaler bzw. bundes- und landesweiter Trends unterstellt worden. In der vorliegenden Verkehrsprognose seien bezüglich der strukturellen Entwicklungen die verfügbaren und auf die konkrete Situation bezogenen Informationsquellen, so unter anderem der Flächennutzungsplan des Gemeindeverwaltungsverbandes Staufen - Münstertal, herangezogen und kleinräumig berücksichtigt worden. Es wird dargelegt, dass Einwohner- und Beschäftigtenzunahmen in Staufen selbst und in der Region Freiburg zu einer weiteren, wenn auch gedämpften, Verkehrszunahme führten. Der Landkreis Breisgau - Hochschwarzwald weise in den letzten Jahren eine kontinuierliche Zunahme der auf die Einwohnerzahl bezogenen Pkw-Dichte auf. Hervorgehoben wird die Entwicklung im Gewerbegebiet Gaisgraben mit einem deutlichen Zuwachs an Arbeitsplätzen. Hier sei im Zeitraum von 1988 bis 2008 bereits eine Verkehrszunahme um mehr als 200 % eingetreten. Ergänzend wird ausgeführt, dass hohe Treibstoffpreise lediglich von temporärem Einfluss seien. Langfristig seien neue Antriebstechnologien zu erwarten. Überdies sei anzunehmen, dass sich die derzeit hohe Kfz-Mobilität vor allem der Altersgruppe von 45 - 60 Jahren, hier insbesondere auch der Frauen, in die höheren Altersklassen verschieben werde und somit keine Verkehrsabnahmen zu erwarten seien. Der Entwicklung des Güterverkehrs komme im konkreten Fall keine erhebliche Bedeutung zu. Bei einem Anteil von knapp über 2 % betrage die Schwankungsbreite der Verkehrsprognose bei einem angenommenen Rückgang des Schwerlastverkehrs um 20 % in absoluten Zahlen lediglich ca. 20 Lkw-Fahrten am Tag.

Die in Einwendungen und Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken gegen das Verkehrsgutachten greifen nicht durch.

Der Kritik, das Verkehrsgutachten treffe gänzlich oder überwiegend pauschalisierte Aussagen in der Verkehrsprognose mit dem Ergebnis, dass es damit an der Möglichkeit einer eingehenderen Beurteilung einzelner Streckenabschnitte und Verkehrsachsen fehle, kann nicht gefolgt werden. Das Verkehrsgutachten nennt einleitend Mittelwerte zur Entwicklung des künftigen Verkehrsumfangs (vgl. Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, S. 22). Damit ist jedoch keine Aussage zu einer pauschalen Anwendung insgesamt verbunden. Das Gutachten erläutert nachfolgend den Prozess der Verkehrsumlegung. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es der gängigen und anerkannten Methodik entspricht, dass aus der Verkehrserhebung ein Analysefall entwickelt wird, der die Verkehre im konkreten Fall modellhaft abbildet. Auf dessen Grundlage können für den Untersuchungsraum mittels entsprechender Rechenverfahren differenzierte Aussagen etwa zur künftigen Entwicklung ohne weitere bauliche Maßnahmen oder den zu erwartenden Auswirkungen von Veränderungen im Verkehrsnetz getroffen werden. Mit den Darstellungen des Verkehrsgutachtens und den Erläuterungen insbesondere des Erörterungstermins ist verdeutlicht, dass bei den Untersuchungen kleinräumige Beziehungen innerorts einbezogen wurden (vgl. Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, Anlagen 1, 2, 4 und 5). Insgesamt ist mit den detaillierten Darstellungen im Anhang sowie den Plänen zum Verkehrsgutachten eine differenzierte Betrachtung eröffnet. So hat der Gutachter im Erörterungstermin nochmals ausdrücklich bestätigt, dass der Wert einer Verkehrszunahme von 17 % alle Straßen insgesamt betrifft, dass aber jede Straße eine individuelle Entwicklung nimmt. Es entspricht der fachlich anerkannten Methodik zur Erstellung von Verkehrsgutachten, Entwicklungsflächen in die Prognose einfließen zu lassen. Aus der Natur der Sache sind exakte Erhebungen zu Entwicklungen, die sich erst künftig einstellen werden, nicht möglich. Als bewährte und anerkannte Vorgehensweise haben sich Einschätzungen aufgrund von Erfahrungswerten herausgebildet, die insbesondere an der Nutzung der Entwicklungsflächen (beispielsweise Wohn- oder Gewerbeflächen) und ihrer Lage im Verkehrsnetz anknüpfen. Dies gilt auch für den Gewerbepark Breisgau, der mit einer Annahme von 10 % des Einzugsbereichs von Staufen einbezogen wurde. Anhaltspunkte, die über die Kritik zur Methodik hinausgehen und durchgreifenden Bedenken an diesem eher moderaten Ansatz begründen könnten, sind konkret weder ersichtlich noch vorgetragen. Im Übrigen ist in Anbetracht der sehr unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen nicht ersichtlich, aus welchen Gründen sich Verkehre in der Relation von und zum Gewerbepark ausschließlich auf der L 129 und ohne Bezug zu einer Ortsumfahrung abwickeln sollten.

Bedenken hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung, die auf das Verkehrsgutachten durchschlagen könnten, sind nicht begründet. Im Rahmen einer zunächst weiträumigeren Betrachtung kann festgestellt werden, dass Baden-Württemberg zu den Bundesländern gehört, die weiterhin und trotz bundesweiten Bevölkerungsrückgangs Zuwächse verzeichnen.

Dieser Trend hat sich auch in den Jahren 2011 und 2012 bestätigt (vgl. Statistisches Landesamt; Pressemitteilungen vom 16.07.2012 und vom 20.08.2013). Bei regionaler Betrachtung für die Stadt Freiburg und das Umland im Bereich des Landkreises Breisgau - Hochschwarzwald zeigt sich kein gänzlich einheitliches Bild. Die Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2000 und 2010 hat im Stadtkreis Freiburg +0,6 bis +1,2 % betragen, die des Landkreises lag bei +0,4 bis +0,6 % (vgl. Oberrhein - Zahlen und Fakten 2012; Veröffentlichung der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberrheinkonferenz; herausgegeben von den statistischen Ämtern am Oberrhein im Juni 2012). Die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs wird bei Betrachtung der längerfristigen Entwicklung im Zeitraum zwischen und 2008 und 2030 nach Schätzungen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (sämtliche Informationen sind über das Internet abzurufen unter www.statistik-bw.de bzw. www.statistik.baden-wuerttemberg.de) für das Land Baden-Württemberg eher moderate -3,5 % betragen. Noch milder wird nach amtlicher Schätzung die rückläufige Entwicklung im Landkreis Breisgau - Hochschwarzwald (-1,8 %) und insbesondere in der Stadt Freiburg (-0,4 %) verlaufen. So weist das Land Baden-Württemberg seit den 1990er Jahren jeweils einen Wanderungsgewinn auf, der jedoch jährlich unterschiedlich ausfallen kann und im letzten Jahrzehnt in der Tendenz geringer ist als zu Beginn der 1990er Jahre (vgl. Wanderungsgewinne Baden-Württemberg seit 1990; Statistisches Landesamt 2012). Für die Jahre 2011 und 2012 war hingegen ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen (Statistisches Landesamt; Pressemitteilungen vom 16.07.2012 und 20.08.2013). Auch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Informationen abzurufen im Internet unter www.bbsr.bund.de) sieht die maßgeblichen Räume (Kleinräumige Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2025; Wachsende und schrumpfende Gemeinden) auch künftig unter Gesichtspunkten der Bevölkerungsentwicklung als wachsend in einer Spannweite zwischen +3 bis unter 10 % eingeordnet (auf Grundlage von Strukturindikatoren der Jahre 2004 bis 2009). Der Bereich ist unter siedlungsstrukturellen Gesichtspunkten dem Kreistyp eines städtischen Kreises zugeordnet. Auf Grundlage von betrachteten Strukturindikatoren der Jahre 2004 bis 2009 wird von einer Entwicklung im Sinne einer wachsenden Arbeitsmarktregion ausgegangen. Im Rahmen der Bevölkerungsvorausrechnung bis 2030 für Gemeinden ab 5.000 Einwohner gibt das Statistische Landesamt Baden-Württemberg einen Ansatz zur Einschätzung der künftigen Entwicklung, die an die relative Entwicklung der Jahre 2000 bis 2008 einschließlich Wanderungsfaktoren anknüpft und diese fortsetzt. Für die Stadt Staufen und die umliegenden Kommunen wie Bad Krozingen, Heitersheim und Ehrenkirchen ist vor diesem Hintergrund bis Mitte der 2020er Jahre ein anhaltend schwacher Zuwachs ausgewiesen, der in der Folge stagniert bzw. von leicht zurückgehenden Einwohnerzahlen abgelöst wird. Lediglich für die Gemeinde Münstertal ist dauerhaft ein leichter Bevölkerungsrückgang ersichtlich. Allen Berechnungen gemein ist, dass der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen kontinuierlich abnimmt.

(Annahmen zum Stand der Bevölkerung vor dem Zensus 09.05.2013)

Für Staufen hat die Gesamtsumme der Einwohner, die mit dem Basisjahr 2008 zugrunde gelegt wurde, 7.685 Personen betragen (Statistisches Landesamt). Für das Jahr 2011 wurde ein Anstieg auf 7.778 Einwohner prognostiziert (Voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung bis 2013). Ausweislich der Internet-Seite der Stadt Staufen hatte die Stadt auf Grundlage der Meldedaten zum Stichtag 30.06.2011 eine Einwohnerzahl von 7.608 Personen. Das Verkehrsgutachten (Fortschreibung 2008) gibt an, dass am 30.09.2007 in der Kernstadt rd. 6.200 Einwohner wohnten, in den Stadtteilen Grunern rd. 930 Einwohner und Wettelbrunn rd. 640 Einwohner, somit insgesamt 7.770 Einwohner. Dies steht im Einklang mit den Angaben des Statistischen Landesamtes für das Jahr 2008. Im Vergleich der Jahre 2007 und 2011 und ohne Berücksichtigung weiterer Faktoren wäre demnach eine Reduzierung um ca. -1,2 % in 4 Jahren gegeben. Diesen Trend mit -1,2 bis 2 % für die Zukunft unterstellt, wäre im Jahr 2023 noch mit rund 7.200 bis 7.340 Einwohnern zu rechnen. Mit der im Gutachten angenommenen Steigerung um 5 % bis zum Jahr 2025 würden demgegenüber 8.159 Einwohner korrespondieren (zum Vergleich: Annahme der Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamtes: 8.026 Einwohner im Jahr 2025). Hierauf kann jedoch noch nicht gestützt werden, dass das Verkehrsgutachten von unrealistischen Annahmen ausgeht und in der Folge zu nicht verwertbaren Ergebnissen gelangt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei kleineren Einheiten bereits überschaubare Änderungen in absoluten Zahlen zu merklichen statistischen Ausschlägen bezüglich der prozentualen Anteile führen. Dies verdeutlicht sich beispielsweise, wenn im Gutachten des Jahres 2009 für die Gemeinde Münstertal als eine der Grundannahmen für die Prognose 2025 eine Bevölkerungszunahme von 2 % veranschlagt wird, was einer Steigerung von 5.100 auf 5.200 Einwohner entspricht (zur Ergänzung: im Internet abrufbare Statistik der Gemeinde Münstertal zum 31.12.2010: 5.064 Einwohner; gemäß der Statistischen Berichte Baden-Württemberg - Bevölkerung und Erwerbstätigkeit - Stand 16.08.2012: 5.157 Einwohner am 31.12.2011). Dies wiederum in Relation zu den erheblichen Verkehrsmengen, die mit dem konkreten Vorhaben in Rede stehen. Es gilt insbesondere zu berücksichtigen, dass Entwicklungen der Bevölkerungszahlen bezogen auf einzelne Regionen und wegen der Vielzahl der Einfluss nehmenden Faktoren aus der Natur der Sache eine nicht unerhebliche Schwankungsbreite aufweisen können. So ist es jeder Prognose immanent, dass sie die künftigen Verhältnisse nicht deckungsgleich mit der zukünftig tatsächlich eintretenden Situation abbildet, sondern mit einer gewissen Varianz eine Einschätzung zur künftigen Entwicklung gibt. In nachvollziehbarer Weise greift das Verkehrsgutachten in der gegebenen Situation zur Einschätzung der Bevölkerungsentwicklung nicht nur auf die Aufzeichnungen zur statistischen Entwicklung der vorangegangenen Jahre und deren Fortschreibung zurück, sondern bezieht zutreffend weitere verfügbare Informationen zur lokalen Entwicklung mit ein. Ein wichtiger zu berücksichtigender Ansatz ist hierbei die kommunale Bauleitplanung. Mit den im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Entwicklungsflächen erwartet die

Stadt Staufen eine Zunahme an Einwohnern. Die Vertreter der Stadt Staufen haben insbesondere im Erörterungstermin nachvollziehbar verdeutlicht, dass die Bevölkerungsentwicklung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung im Auge behalten wurde. So wird ein der örtlichen Struktur angemessenes Wachstum angestrebt, das der Nachfrage nach Gewerbe- und Wohnflächen gerecht wird und zugleich die örtliche Charakteristik wahrt. Im Erörterungstermin hat der Vertreter der Stadt Staufen ausdrücklich erklärt, dass mit Umsetzung der baulichen Erweiterungsflächen nach einer Phase, die eher von Stagnation geprägt war, dann von einer Steigerung der Bevölkerungszahlen auf 7.700 bis 8.500 Einwohner ausgegangen wird. Diese Zahlen umfassen den Bereich des Ansatzes, den auch das Verkehrsgutachten mit seinen Annahmen trifft. So hat die Stadt Staufen im Sommer/Herbst 2012 die Umsetzung des Baubauungsplangebietes „Rundacker II“ in Angriff genommen. Hinweise zu einer verstärkt negativen Bevölkerungsentwicklung ergeben sich auch nicht aus dem Umstand, dass die baulichen Entwicklungsflächen im Einzugsbereich der Ortsumfahrung liegen. Ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung ist dort nicht mit Lärmbelastungen zu rechnen, die sich nachhaltig auf die Attraktivität der Wohnlage auswirken. Gleiches gilt für Auswirkungen der Ortsumfahrung unter ästhetischen Gesichtspunkten. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur künftigen Lärmbelastung auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm), zur Einbindung der Ortsumfahrung in die Landschaft auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen. (Sachstand unter Einbeziehung des Zensus 09.05.2011)

Ausweislich der Internet-Seite der Stadt Staufen hatte die Stadt zum Stichtag 30.06.2012 eine Einwohnerzahl von 7.660 Personen, was im Verhältnis zu den Meldedaten des Jahres 2011 (7.608 Personen) eine Zunahme von 52 Personen (+0,7 %) beinhalten würde. Die Regionaldaten des Statistischen Landesamtes haben für das Jahr 2010 (auf Basis der Volkszählung 1987) einen (fortgeschriebenen) Bevölkerungsstand von 7.628 ausgewiesen. Die Fortschreibung des Bevölkerungsstandes ab 2011 ist auf Basis des Zensus 09.05.2011 vorgenommen worden und kommt für Staufen zu einem Bevölkerungsstand für Staufen von 7.381 Personen, der für das Jahr 2012 auf 7.490 Personen (Zunahme um 109 Personen, entspricht +1,5 %) fortgeschrieben wurde. Es wird zu verschiedenen Übersichten des Landesamtes ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aufgrund der unterschiedlichen Fortschreibungsbasis der Vergleich zwischen den Jahren 2010 und 2011 nur eingeschränkt aussagekräftig ist. Dies ist nachvollziehbar, nachdem mit den aktualisierten Ansätzen der Ausgangspunkt für künftige Berechnungen gewissermaßen neu kalibriert und damit wieder näher an die reale Entwicklung herangeführt wurde. Stellt man im Sinne einer groben Abschätzung dennoch die Regionaldaten auf vormaliger und aktueller Grundlage gegenüber, zeigen sich Abweichungen von ca. 320 – 400 Personen. Im Vergleich der aktuellen Regionaldaten mit den Angaben der Stadt Staufen im Internet betragen die Abweichungen für die Jahre 2011 und 2012 ca. 170 – 230 Personen. In der Tendenz kann daher angenommen werden, dass bisherige Annahmen in den absoluten Zahlenwerten etwas zu hoch ge-

griffen sein dürften. In Anbetracht des Umstandes, dass frühere Zahlenwerte auf einer zeitlich deutlich zurückliegenden Basis fortgeschrieben wurden, kann allerdings zugleich festgehalten werden, dass sich die festgestellte „Missweisung“ in einem verhältnismäßig überschaubaren Rahmen hält. Die aktualisierten Ansätze stellen daher keine überraschenden Werte dar, die bereits in Angriff genommene Planungen bezüglich der grundlegenden Annahmen zur Bevölkerung grundsätzlich infrage stellen würden. Es gilt zu bedenken, dass sich entsprechende Entwicklungen regelmäßig schleichend über einen längeren Zeitraum einstellen. In gleicher Weise geht die Erkenntnis einer zu lösenden Verkehrsproblematik auf die jahrelange Anschauung der in der Realität feststellbaren Probleme in der bestehenden Ortsdurchfahrt zurück. Der gegebene Handlungsbedarf hat sich von daher bereits vor dem Hintergrund der tatsächlich wohl etwas geringeren Einwohnerzahlen Staufens und der umliegenden Kommunen gezeigt. Die weiteren Einflussgrößen, wie insbesondere weitere Wanderungsgewinne im Großraum Freiburg und dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald bleiben in der groben Tendenz erhalten. Gleiches gilt für die geplante bauliche Entwicklung in den Kommunen und die hier zu erwartende Entwicklung der Einwohner wie auch der Beschäftigtenzahlen. Im Ergebnis bleiben die getroffenen Grundaussagen daher belastbar, wenn auch die absoluten Zahlen nach Lage der Dinge wohl insgesamt etwas niedriger liegen dürften als seinerzeit angenommen. Eine aktuelle Nachfrage hat bestätigt, dass die Stadt Staufen nach Verwirklichung des Bebauungsplans „Rundacker II“ von künftig ca. 8.000 Einwohnern ausgeht, was weiterhin in der Spannweite der bisherigen Annahmen liegt.

Eine Aussage zu Bevölkerungsentwicklung im Sinne einer Trendaussage und in direkter Korrelation hierzu Rückschlüsse auf die Verkehrsentwicklung zu ziehen, wie dies vielfach in Einwendungen erfolgt, greift auch unter weiteren Gesichtspunkten zu kurz. Neben den Auswirkungen der kommunalen Bauleitplanung würden hierbei unter anderem Entwicklungen auf dem Wohn- und Arbeitsmarkt oder im Mobilitätsverhalten nur unzureichend abgebildet. So stellt die Bevölkerungsentwicklung einen Faktor unter einer Vielzahl von Datengrundlagen dar, die in den komplexen Prozess der Gutachtenserstellung Eingang finden. Zu den nachfolgenden Betrachtungen hierzu wird darauf hingewiesen, dass sich die Überlegungen mit Blick auf den eher untergeordneten Anteil des Schwerverkehrs auf Aspekte des Pkw-Verkehrs als maßgebliche Einflussgröße konzentrieren. In einer Ausarbeitung des Jahres 2007 geht das Statistische Landesamt davon aus, dass sich der Pkw-Bestand weiter erhöhen wird, was auch für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald angenommen wird (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 5/2007). Es hat sich gezeigt, dass die Stadtkreise durchweg die geringste und die Landkreise im unmittelbaren Einzugsgebiet einer großen Stadt sowie die ländlichen geprägten Landkreise eine jeweils hohe Pkw-Dichte aufweisen. Auswirkungen auf den Pkw-Bestand hat insbesondere die Bevölkerungsentwicklung unter Berücksichtigung von erwachsenen Personen, die über ein Einkommen ver-

fügen, das einen Pkw erlaubt sowie das Verbraucherverhalten. Vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung wird eine weiter zunehmende Motorisierung von Frauen und Senioren für plausibel erachtet. Die Ausarbeitung aus dem Jahr 2007 geht in der Tendenz (noch) davon aus, dass mit steigendem Motorisierungsgrad die Fahrleistung je Fahrzeug sinkt. Die Aufstellung des Statistischen Landesamtes zum Bestand an Kraftfahrzeugen im Landkreis Breisgau - Hochschwarzwald zeigt seit 2008 bis zum Jahr 2011 im Einklang mit der landesweiten Entwicklung eine leicht steigende Tendenz (Quellen: Statistisches Landesamt; Straßenverkehr in Baden-Württemberg - Jahresvergleich 2010/2009, herausgegeben vom Regierungspräsidium, Tübingen - Landesstelle für Straßentechnik; Hinweis: Durch eine Umstellung in der Berechnungsgrundlage - vorübergehend stillgelegte Kfz werden nicht mehr einbezogen - ist ein Vergleich zu den Vorjahren seit 2007 nicht mehr eröffnet). Gleiches gilt für eine Zunahme der mittleren Verkehrsbelastung sowie der Jahresfahrleistung (vgl. Statistisches Landesamt: Jahresfahrleistungen im Straßenverkehr in Baden-Württemberg seit 1980 nach Straßenkategorien und Fahrzeugarten). Der Verkehrszuwachs im Jahr 2009 resultiert vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise fast alleine aus der Zunahme des Pkw-Bestands bei anhaltender Zunahme der Jahresfahrleistung (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 11/2011). Der Trend hat sich 2010 fortgesetzt, was auf die weiter angestiegene Bevölkerungszahl und die noch deutlichere Zunahme der Zahl privater Haushalte zurückgeführt wird. Unter Verweis auf das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Wochenbericht 48/2011) wird ausgeführt, dass es Hinweise gibt, wonach eine gesteigerte Kraftstoffeffizienz der Fahrzeuge bei sonst unveränderten Bedingungen eine Erhöhung der Mobilitätsnachfrage und damit eine Steigerung der durchschnittlichen Fahrleistung begünstigt (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 3/2012). Die Ergebnisse der Berufspendlerrechnung für Baden-Württemberg zeigen steigende Pendlerzahlen und eine Zunahme der durchschnittlichen Pendelentfernung. Pendelverkehr zum Arbeitsplatz ist neben Fahrten zu Freizeitaktivitäten der zweitwichtigste Grund für Personenverkehrsleistungen und bei Fahrten über die Gemeindegrenze hinweg weit überwiegend durch das Auto als Verkehrsmittel dominiert. Parallel dazu sinkt kontinuierlich der Anteil an Erwerbstätigen, die in ihrer Wohngemeinde arbeiten. Die Entwicklung zeigt sich bislang robust gegenüber Kostensteigerungen; dies kann auf die steuerliche Belastung der motorisierten Verkehrsteilnehmer übertragen werden. Zwar würde die Preis- und Einkommensentwicklung der letzten Jahre eher gegen einen Anstieg der Mobilität sprechen. Trotz steigender Mineralöl- und sonstiger Verbraucherpreise bei (preisbereinigt) in der Tendenz eher stagnierenden bzw. rückläufigen Einkommen wurde für Mobilität mehr Geld ausgegeben. Die Erklärungsansätze bewegen sich im Bereich steigender Erwerbstätigkeit von Frauen, einer höheren Zahl von Haushalten mit mehr als einem Erwerbstätigen, Zwängen bzw. Chancen, die sich aus der Arbeitsmarktsituation ergeben, und weiteren denkbaren Faktoren (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 7/2011). Bei genauerer Betrachtung zeigt sich ein komplexes Bild, das so-

wohl von der Bevölkerungsentwicklung wie auch der Entwicklung der Arbeitsmarktsituation sowohl in den Kernstädten, den sonstigen Arbeitsmarktzentren und den Umlandgemeinden beeinflusst ist und in der Tendenz insgesamt ein Pendeln zum Arbeitsplatz begünstigt (vgl. Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 2/2012). So ist beispielsweise eine Reurbanisierung bezüglich des Wohnorts spürbar. In den Kernstädten hält die Arbeitsmarktentwicklung damit jedoch nicht Schritt, sondern kann durchaus Entwicklungsschwerpunkte im Umland aufweisen. Im Ergebnis sind damit auch keine signifikanten Trends zu einer Abkehr von einer Kfz-basierten Mobilität ersichtlich. Dies findet Bestätigung in Erkenntnissen, die im Lauf des Jahres 2013 zur Zunahme der Jahresfahrleistung (Pressemitteilung des Statistischen Landesamtes vom 22.07.2013) und zum Bestand an Kraftfahrzeugen (Statistische Berichte Baden-Württemberg, Artikel-Nr. 3563 13001 vom 15.05.2013) verfügbar waren.

Diese Erkenntnisse in ihrer Summe stützen im Ergebnis die Aussagen des Verkehrsgutachtens (vgl. auch: Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 vom Dezember 2010, Ziffer 3.1.2, S. 31ff). Sie zeigen auf, dass alleine von Schwankungen in der aktuellen Bevölkerungsentwicklung und der fortschreitenden Verschiebungen in der Altersstruktur nicht direkt proportional auf mindernde Einflüsse bezüglich der Mobilitätsentwicklung geschlossen werden kann. Neben den bereits dargestellten Faktoren, können überdies Auswirkungen einer Veränderung des Renteneintrittsalters und sonstige Veränderungen in der Beschäftigungsdauer nicht ausgeschlossen werden. Hinzu kommt, dass sich die höheren Altersgruppen zunehmend von Personengruppen speisen, deren Leben in nicht unerheblichem Umfang durch eine autonome Mobilität geprägt war, was voraussichtlich auch das künftige Verhalten im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten beeinflusst.

Soweit auf Experten Bezug genommen wird, die vor dem Hintergrund auch der globalen Entwicklungen und des fortschreitenden Ressourcenverbrauchs Bedenken an einer langfristig kontinuierlichen Entwicklung auf Basis des derzeit erkennbaren Trends formulieren, sind die Ausführungen in ihrem Grundanliegen und der darin zum Ausdruck kommenden Besorgnis nachvollziehbar. Gleiches gilt für Ausarbeitungen, die sich grundlegend mit der Wirksamkeit und den möglichen Projektfolgen von Straßen (auch Ortsumgehungen) auseinandersetzen. Zugleich gilt es die rechtlichen Rahmenbedingungen des Verfahrens zu bedenken. Hieraus bestimmen sich Verfahrensgegenstand, die jeweiligen Umstände des konkreten Einzelfalls, die es zu betrachten gilt und die Anforderungen, die an ein Verkehrsgutachten zu stellen sind, das der Beurteilung eines konkreten Vorhabens dient. Es wird darauf hingewiesen, dass mit dem Prognosehorizont 2025 ein zur Beurteilung des Vorhabens geeigneter Zeitraum zugrunde gelegt wurde. Normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunkts fehlen. So kommt es insbesondere darauf an, dass der Prognosehorizont zeitlich nicht zu kurz gewählt wird oder Ausdruck einer unsachlichen Erwägung

wäre. Anhaltspunkte hierfür sind weder ersichtlich noch vorgetragen. Die Erfahrungen im Planfeststellungsrecht sprechen dafür, dass sich bezogen auf einen 15-Jahreszeitraum noch zuverlässige Abschätzungen treffen lassen. Über deutlich längere Zeiträume ist es hingegen nur schwerlich leistbar, brauchbare Prognosen zu erstellen. In das Verkehrsgutachten sind die verfügbaren und hinreichend belastbaren Erkenntnismittel unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden bzw. eingeflossen. Bezogen auf den Prognosezeitraum trifft das Verkehrsgutachten plausibel begründete und ausreichend belastbare Aussagen, um das Vorhaben mit dem Umgriff der damit verbundenen Wirkungen beurteilen zu können (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.08.2009 - 5 S 2348/08 m. w. N.). Wie bereits ausgeführt, hat das Verkehrsgutachten für den zu beurteilenden Zeitraum die insoweit verfügbaren und hinreichend belastbaren Erkenntnisquellen einbezogen. Dabei hat setzt sich das Verkehrsgutachten in nicht zu beanstandender Weise auch mit Fragen der Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung, Entwicklungen zur Mobilität und insbesondere auch der Situation zu Kraftstoffpreisen auseinandergesetzt und hierzu Einschätzungen getroffen. Übergeordnete Ansätze, die in einem weiteren Rahmen Auswirkungen haben können, wurden aufgenommen, um sie im gebotenen Umfang auf den konkret zu beurteilenden Untersuchungsraum „zu übersetzen“. So wurden, wie bereits ausgeführt, gegebenenfalls zu erwartende Auswirkungen etwa aus Benzinpreiserhöhungen, der Ölreserven und weiteren Faktoren als Aspekte im Hinblick auf die Schwankungsbreiten der Prognose erkannt. Für eine weitergehende Berücksichtigung fehlt es unter anderem an der erforderlichen Belastbarkeit vorausschauender Einschätzungen. Die in Einwendungen teilweise bezeichneten Äußerungen von Experten in Medien beschreiben die aktuelle Problematik und zeigen das Gefahrenpotential von Ressourcenverbrauch und Klimawandel auf. Die aufgezeigten Handlungsansätze und Zielbestimmungen weisen jedoch nicht selten in Zeiträume, die deutlich jenseits des relevanten Prognosezeitraums liegen. Soweit in den Äußerungen aktueller Handlungsbedarf zum Ausdruck gebracht wird, wäre die Herausbildung politischer und rechtlicher Leitlinien auf nationaler und internationaler Ebene durch die verantwortlichen Kräfte gefordert. Dies auch in Anbetracht der breit gefächerten Handlungsansätze, die hier unter anderem den gesetzgeberischen Spielraum prägen. Hinzu kommen schwer vorhersehbare Faktoren wie beispielsweise die fortschreitende technische Entwicklung, die zu sprunghaften oder überraschenden Änderungen der Gesamtsituation beitragen können. So bringen auch die angeführten Experten zum Ausdruck, dass neue Techniken oder politische Grundsatzentscheidungen die Entwicklung vollkommen anders verlaufen lassen können, als es heute vorstellbar ist und der künftigen Entwicklung ein ganz anderes, heute noch nicht vorhersehbares Gesicht verleihen (vgl. beispielhaft und auch in Einwendungen benannt: Das verheizte Klima - Optionen einer sparsamen Energiepolitik der Zukunft -(Schlusssatz), ausgestrahlt am 22.11.2007 - abzurufen im Internet unter www.dradio.de).

Es ist nicht zu erwarten, dass ein Ausbau des ÖPNV sowie eine konsequente Stärkung alternativer Konzepte zur Mobilität im Prognosezeitraum geeignet sind, maßgebliche Änderungen herbeizuführen und damit das Ergebnis des Verkehrsgutachtens zu erschüttern. Im Interesse einer Mobilitätsentwicklung, die an Kriterien der Nachhaltigkeit ausgerichtet ist, ist es grundsätzlich zu begrüßen, wenn es gelingt, Verkehr von der Straße auf die Schienen zu verlagern oder insgesamt innovative Konzepte zu entwickeln, zunehmend zu etablieren und zu vernetzen, um unter anderem den Individualverkehr zu reduzieren. Mit der Elektrifizierung der Münstertalbahn ist ein Schritt getan, der zwischen Münstertal und Bad Krozingen über weite Strecken des Tages einen Halbstundentakt anbieten wird. Nach überschlägiger fachgutachterlicher Einschätzung wird mit einer verbesserten Attraktivität der Münstertalbahn zwar ein Beitrag zu einer gewissen Entlastung geleistet. Selbst nach den aus Ballungsräumen mit leistungsfähigem ÖPNV-Netz vorliegenden Erfahrungen ist damit jedoch keine signifikante Reduzierung des Individualverkehrs verbunden, sobald randliche Lagen des Ballungsraums betroffen sind. Belastbare Ansatzpunkte, dass im vorliegenden Fall die verkehrliche Fragestellung durch den absehbaren Ausbau des ÖPNV durchgreifend bewältigt werden könnte, sind damit nicht ersichtlich. Es ist überdies allgemein bekannt, dass beim ÖPNV neben der Vertaktung einer möglichst umsteigefreien Beziehung eine erhebliche Bedeutung zukommt. Umsteigefrei ist die Münstertalbahn, bis auf wenige Direktverbindungen zwischen Münstertal und Freiburg, nur auf der Relation Bad Krozingen - Staufen – Münstertal. Darüber hinausgehende Verbesserungen sind an den künftigen Ausbau der Rheintalbahn gebunden. Auch weitere Ansätze für eine nachhaltige Mobilität wie Car-Sharing, Konzepte eines leihweisen Gebrauchs von Kfz, die im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt und etwa über das Handy gebucht werden können, oder die flexible Verbindung unterschiedlichster Mobilitätsansätze führen im vorliegenden Fall zu keinem anderen Ergebnis. Sie sind in unterschiedlichen Zusammenhängen konzeptionell angedacht oder teilweise bereits in einer Erprobungs- oder Umsetzungsphase angekommen. Hierbei zeigt sich jedoch, dass - der zu erwartenden bzw. nötigen Zahl und Akzeptanz möglicher Nutzer folgend - die städtischen Ballungsräume hierfür die Keimzellen darstellen und selbst dort, und insbesondere vernetzte Konzepte, eher noch in den Anfängen begriffen sind. Nach derzeitigem Stand wird es voraussichtlich noch mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen, um in bestimmten Bereichen zu einem breiteren Angebots- und Vernetzungsgrad zu gelangen. Eine Einschätzung bezüglich nennenswerter Wirkungen zu Gebieten außerhalb der Ballungsräume ist mit Blick auf den aktuellen Stand der Entwicklung hingegen kaum eröffnet (vgl. lediglich exemplarisch: Badische Zeitung vom 04.10.2012 „Da soll noch viel mehr laufen“- abzurufen im Internet unter www.badische-zeitung.de; Institut für Mobilitätsforschung: Zukunft der Mobilität - Szenarien für das Jahr 2030, München 2012 - abzurufen im Internet; Serie - 2032 - Ein Blick in die Zukunft Deutschlands, Teil 5: Individuelle Mobilität, ausgestrahlt am 29.08.2012 - abzurufen im Internet unter www.dradio.de).

Soweit die Ergebnisse automatischer Zählstellen angesprochen wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.2 (Relevanz automatischer Zählungen (Dauerzählstellen)) verwiesen.

2.2.2.2 Relevanz automatischer Zählungen (Dauerzählstellen)

In Einwendungen und Stellungnahmen werden dem Ergebnis des Verkehrsgutachtens die Ergebnisse verschiedener Zählstellen (u. a. Pfaffenweiler, Gallenweiler, Bad Krozingen) entgegengehalten und ausgeführt, dass sich hieraus ein sinkendes Verkehrsaufkommen ergäbe. Damit seien die zu hohen Annahmen des Verkehrsgutachtens zur künftigen Verkehrsentwicklung belegt. Insbesondere die Verkehrsbelastung der Münstertäler Straße sei zu korrigieren.

Die Bedenken greifen nicht durch. Der Fachgutachter hat überzeugend dargelegt, dass die Nennung von Dauerzählstellen lediglich beispielhaft erfolgt ist, um übergreifende Entwicklungen aufzuzeigen. Die Verkehrsentwicklung bis zum Planjahr 2025 wurde, wie bereits dargelegt, nicht aus dem bisherigen Trend, sondern insbesondere anhand der Einflussgrößen zur strukturellen Entwicklung im Untersuchungsgebiet und unter Berücksichtigung der kleinräumigen Beziehungen vor Ort abgeleitet.

Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass die Dauerzählstellen aufgrund ihrer Lage und der unterschiedlichen Methodik nur schwerlich geeignet sind, Aussagen zur kleinräumigen Verkehrsverteilung im Untersuchungsgebiet zu treffen.

Mehrfach wurde in kritischen Ausführungen auf die Dauerzählstelle im Bereich Münstertal/Obergaß (DZ 8113/1200) verwiesen. Diese war Gegenstand einer gesonderten Auswertung, weil der hier abzuleitende Dauerpegel eines Jahres die L 123 in Münstertal hinsichtlich des Freizeitverkehrs charakterisiert. Eine Aussagekraft über das normalwerktägliche Verkehrsaufkommen auf der Münstertäler Straße in Staufen hat die Dauerzählstelle nicht. Zu den diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3 (Zahlen der automatischen Verkehrszählung/ Freizeitverkehr) verwiesen.

2.2.2.3 Zahlen der automatischen Verkehrszählung/ Freizeitverkehr

Einwendungen und Stellungnahmen befassen sich damit, dass die Dauerzählstelle Münstertal/Obergaß (DZ 8113/1200) herangezogen wurde, um das Aufkommen an Freizeitverkehr abzuschätzen. Es wird vorgetragen, der Rückgang dieser aktuell gemessenen Zahlen belege, dass die der Planung zugrunde gelegten Zahlen und damit auch die Hochrechnun-

gen für den nördlichen Beginn der Ortsdurchfahrt quantitativ falsch und signifikant überhöht seien. Sie belegten weiter, dass die vom Planungsträger unterstellte ungebremste Zunahme des Kfz-Verkehrs sich tatsächlich bereits in das Gegenteil verkehrt habe und bis zum Jahr 2025 in eine Abnahme übergehen werde. Die Annahme, dass die Zählstelle keine Aussagekraft für das normalwerttägliche Verkehrsaufkommen auf der Münstertaler Straße in Staufen habe, sei unzutreffend und vernachlässige beispielsweise Berufspendler aus Hofgrund oder Wieden aus nicht nachvollziehbaren Gründen. Es wird kritisch ausgeführt, das Gutachten unternehme den Versuch, den Verkehrsrückgang bzw. ein unterproportionales Wachstum beim Durchgangsverkehr durch eine speziell auf den Freizeitverkehr bezogene Analyse für die L123 Münstertal zu relativieren. Die pauschale Übertragung der für die Dauerzählstelle L123 Münstertal ermittelten Belastungsdifferenzen auf die Ortsdurchfahrt Staufen sei nicht nachvollziehbar. Der Vorgehensweise sei deshalb zu widersprechen. Schon die Datengrundlage, basierend auf Ergebnissen des 1. Halbjahrs 2008, sei nicht hinreichend repräsentativ. Da der Freizeitverkehr erheblichen Schwankungen unterliege, könnten damit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Vor allem berücksichtige das Gutachten hierbei nicht, dass sich das für die Dauerzählstelle L 123 Münstertal festgestellte zusätzliche Verkehrsaufkommen in sehr unterschiedlicher Weise über die verschiedenen Straßen der Gemeinde Staufen verteilen könne. Die festgestellten Schwankungen erlaubten deshalb keine Aussage darüber, in welcher Weise sich dieser (Freizeit-) Verkehr über die L 123, die L125, die L129 sowie die Straße „Im Steiner“ verteile. So sei insbesondere die Straße „Im Steiner“ dazu geeignet, einen erheblichen Anteil des (vermeintlichen) zusätzlichen Freizeitverkehrs in Richtung Müllheim, Eschbach etc. abzuleiten. Im Gutachten werde nicht berücksichtigt, dass sich ein etwaiger zusätzlicher Freizeitverkehr sehr unterschiedlich über einzelne Wochentage verteile und dabei mit einem sehr unterschiedlichen sonstigen Verkehr überlagere. An Tagen erhöhten Freizeitverkehrs sei das sonstige Verkehrsaufkommen, insbesondere der Berufsverkehr, deutlich unterdurchschnittlich. Dementsprechend könne der Freizeitverkehr nicht einfach einem für den sonstigen Verkehr festgestellten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) zugeschlagen werden.

Der Vorhabenträger tritt dem entgegen. Die Ergebnisse der Dauerzählung auf der L 123 Obermünstertal/Obergaß seien lediglich bezüglich der Verkehrsschwankungen des Freizeitverkehrs vergleichsweise zur Einordnung des Zähltags herangezogen worden. Der in der Verkehrsuntersuchung angegebene Freizeitverkehr habe auf der L 123 Münstertaler Straße lediglich einen Anteil von 5 % und liege damit im Bereich der täglichen Verkehrsschwankungen. Im Prognose-Nullfall und in den Planungsfällen sei er deshalb vernachlässigt worden. Der normalwerttägliche Verkehr auf der L 123 Münstertaler Straße sei im Übrigen durch Befragung der Verkehrsteilnehmer am südlichen Stadtrand erfasst. Dazu gehörten alle Berufspendler, die über die Münstertaler Straße ein- und ausfahren, der Ausbil-

dungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie der Verkehr zu sonstigen privaten Erledigungen.

Durchgreifende Bedenken der Planfeststellungsbehörde zur Betrachtung von Ergebnissen der Dauerzählstelle im Bereich Münstertal/Obergaß (DZ 8113/1200) im Zuge der im Gutachten vorgenommenen Betrachtungen und Erläuterungen unter Plausibilitäts Gesichtspunkten bestehen nicht. Es wird zur Ausgangssituation darauf hingewiesen, dass das aktuelle Verkehrsgutachten vom 10.03.2009 für sich genommen bereits geeignet ist, als Grundlage zur Beurteilung des Vorhabens zu dienen. Dabei ist es nicht zu beanstanden, wenn aus früheren Gutachten das vorhandene methodische Grundgerüst zum Untersuchungsraum als Basis für die aktuelle Untersuchung herangezogen wird. Die Ausführungen im Bezug auf frühere Gutachten und Fortschreibungen sind insbesondere mit Blick auf das große Interesse der Bevölkerung an verschiedenen Teilaspekten zu verstehen. Die Ausführungen sollen erkennbar zu einem besseren Verständnis des Verkehrsgutachtens beitragen.

Die Vorgehensweise im konkreten Fall ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die genannte Dauerzählstelle liegt östlich der Gemeinde Münstertal und aus Richtung Münstertal kommend vor der Einmündung der K 4957. Die K 4957 stellt über die K 4958 eine Verbindung zur L 124 und dem Gipfelbereich des Schauinsland her. Die L 123 führt jenseits der Einmündung der K 4957 weiter bis Wieden und darüber hinaus. Im Bereich Oberwieden zweigt die K 6341 von der L 123 ab und führt bis zum oberen, mit dem Kfz noch erreichbaren, Teil des Belchens hinauf. Zusammen mit der dort anschließenden L 142 werden so verschiedene Gaststätten bzw. Beherbergungsbetriebe und die Freizeiteinrichtungen im Bereich des Belchens (Belchenbahn) erschlossen. Durch ihre Lage deutlich außerhalb der Siedlungsbereiche der Gemeinde Münstertal auf der Seite, die der Stadt Staufen abgewandt ist, ist es nachvollziehbar, dass der Dauerzählstelle keine Aussagekraft für den normalwerktäglichen Verkehrsfluss auf den relevanten Destinationen in Bezug auf die Müns tertäler Straße zwischen Staufen und Münstertal zukommt. Weiter entfernt liegende Siedlungsbereiche, wie etwa Wieden und Hofgrund mit jeweils ca. 600 Einwohnern, wurden mit Blick auf die geografische Lage und die Lage im Verkehrsnetz zu Recht nicht einbezogen. Zugleich ist es nicht von der Hand zu weisen, dass die Zählstelle in einem Bereich liegt, der eine der populären Zufahrten zum Belchengebiet und der umliegenden Bereiche darstellt. Bedeutung und Attraktivität des Belchengebiets für Freizeit und Tourismus sind allgemein bekannt. Das Verkehrsgutachten zieht diese Zahlen zutreffend heran, um einen Bereich der Ortsdurchfahrt, der eine Abweichung von der sonst in der Tendenz festzustellenden Verkehrszunahme aufweist, vor dem Hintergrund weiterer vorliegender Untersuchungen auf Schlüssigkeit und Aussagekraft näher zu betrachten. So ist mit dem vorgenommenen Vergleich nicht etwa eine nachträgliche Erhöhung der durch Verkehrszählung

ermittelten Eingangsdaten bzw. der darauf aufbauenden Ableitungen zu den Verkehrszahlen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Fall 2025 verbunden. Dass hier keine Erhöhung stattgefunden hat, ist den Darstellungen der Querschnittsbelastungen am Außenkordon (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 2) und dem Analyse-Nullfall 2008 (Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 10) zu entnehmen. Es wird somit ein Teilbereich der Eingangsdaten vor dem Hintergrund des jahreszeitlich/saisonal schwankenden Verkehrsaufkommens auch in Bezug auf den Freizeitverkehr betrachtet, um insoweit einen Eindruck von der möglichen „Streuungsbreite“ zu erhalten, die im konkreten Untersuchungsgebiet mit korrekt erfassten Daten auftreten kann. Detailliertere Betrachtungen oder über längere Zeiträume sind nicht geboten, weil sich aus den vorliegenden Erkenntnissen für den Zweck einer Schlüssigkeitprüfung hinreichende Ergebnisse ableiten lassen. Bereits das Gutachten aus dem Jahr 1988 befasst sich mit jahreszeitlichen Verkehrsschwankungen (Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988, Ziffer 2.5, S. 13f). Anhand der für die Jahre 1987, Monate 01 - 12, und 1988, Monate 01 - 06, ermittelten Zahlen der Dauerzählstelle kann ein vergleichbares Muster mit Spitzenwerten an Sonntagen festgestellt werden, wobei an den Sonntagen wie auch sonst das Verkehrsaufkommen saisonale Spitzen im Winter sowie vom Frühsommer bis in Herbst aufweist (Verkehrsuntersuchung Staufen/Breisgau 1988, Anlage 5). Anhand der insoweit vorliegenden Werte erscheint der April nicht als der verkehrsstärkste Monat, sondern im Aufkommen an Freizeitverkehr eher gemäßigt. Nichts anderes stellt das aktuelle Verkehrsgutachten unter Betrachtung der Monatsmittelwerte, der Wochenpegel wie auch zur Einordnung des Zähltages mit hinreichender Genauigkeit fest. Ein ähnliches Bild ergibt sich auch mit Blick auf die Monatszählwerte der Dauerzählstelle Münstertal/Obergaß (DZ 8113/1200) für die Monate Januar bis Dezember der Jahre 2009 bis 2011 und die Monate Januar bis Juli des Jahres 2012, die die Planfeststellungsbehörde in ihre Betrachtungen einbezogen hat. Auch diese Monatszählwerte weisen in der Tendenz eine kleinere saisonale Spitze im Winter und ein ausgeprägteres Verkehrsaufkommen vom Frühsommer bis in den Herbst auf. Der April zeigt sich mit eher moderatem Verkehrsaufkommen, das in der Tendenz hinter dem Wert für Mai zurückbleibt, dies jedoch in Anhängigkeit von der jeweiligen Wetterlage (als Informationsquelle herangezogen: Deutscher Wetterdienst, abrufbar unter www.dwd.de). Zugleich bestätigt sich damit die Vorgehensweise des Gutachtens, über eine Betrachtung des Zähltages im zeitlichen Kontext zu einer genaueren Einschätzung zu gelangen. Im Ergebnis handelt es bei den vorgenommenen Betrachtungen zum Südrand von Staufen somit um einen gedanklichen Ansatz, der nachfolgend (theoretisch) auch auf die Ortsdurchfahrt übertragen wurde. Da damit jedoch keine Erhöhung der mit der Verkehrserhebung und -befragung 2008 ermittelten Verkehrszahlen vorgenommen wird, können Aspekte, wie dieser Verkehr sich in der weiteren Folge auf das Straßennetz im Zuge der L 123, der L 125, der L 129 oder der Straße „Im Steiner“ verteilen und mit weiteren Verkehren überlagern würde, da-

hingestellt bleiben. Wie das Verkehrsgutachten auf S. 17 am Ende ausführt, ist es ausdrückliche Zielrichtung der Betrachtungen, unter einem anhand der praktischen Gegebenheiten theoretisch gewählten Ansatz die Belastungsdifferenzen der Werte aus den Jahren 2000 und 2008 zu betrachten und zu erklären. Analyse-Nullfall und die anschließenden Ausarbeitungen des Verkehrsgutachtens stützen sich ausschließlich auf die Erhebung aus dem Jahr 2008.

Soweit auf die Ergebnisse der Dauerzählstelle im Bereich Münstertal/Obergaß (DZ 8113/1200) Bezug genommen wird, um unter anderem Aspekte der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung zu hinterfragen, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.1 (Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Mobilitätsentwicklung, wirtschaftliche Faktoren) Bezug genommen.

2.2.2.4 Mobiles Messgerät

In Einwendungen wird auf die abweichenden Ergebnisse aus dem Einsatz des mobilen Geschwindigkeitsmessgerätes der Stadt Staufen verwiesen. Das Gerät sei geeignet, die Zahl der Kraftfahrzeuge, die einen ausgewählten Punkt passierten, zu ermitteln. Es messe über Erfassungszeiträume von mehreren Tagen und biete damit eine wesentlich bessere Datengrundlage als die Eingangsdaten des Verkehrsgutachtens, die aus Verkehrszählungen an einem einzigen Tag (16.04.2008) und während des Zeitraums von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr beruhten. Nach den Ergebnissen des mobilen Messgerätes aus dem Jahr 2007 (Februar bis Juni), die sich bei einer nachfolgenden Prüfung bestätigt hätten, seien die Zahlen des Verkehrsgutachtens überhöht. Es wird vorgetragen, im Ergebnis überschätze das Verkehrsgutachten die Belastung in der Neumagenstraße um ca. 4.000 Kfz/24h und in der Münstertäler Straße um ca. 500 Kfz/24h.

Soweit Bedenken zur Methodik des Verkehrsgutachtens (Erhebung an einem Tag und in einem bestimmten Zeitraum) vorgetragen wurden, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen vorstehend unter Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten), insbesondere Ziffer 2.2.1 (Wesentliche Inhalte des Verkehrsgutachtens), verwiesen.

Die Ergebnisse des mobilen Messgerätes sind nicht geeignet, das Verkehrsgutachten zu erschüttern. Zählungen mittels mobiler Geschwindigkeitsmessgeräten dienen ausschließlich der statistischen Auswertung von Geschwindigkeitsmessungen. Dabei wird die Häufigkeit von Geschwindigkeitsübertretungen auf die in ausgewählten Messintervallen vorbeifahrenden Fahrzeuge bezogen. Eine exakte Zuordnung des Verkehrs nach Fahrzeugarten ist jedoch nicht eröffnet. So sind in der vorliegenden Auswertung aus dem Jahr 2007 sämtliche Fahrzeuge unter dem Begriff „Pkw“ erfasst. Von fachgutachterlicher Seite wurde zu-

treffend darauf hingewiesen, dass hierbei teilweise auch Zweiräder (z. B. Moped) einbezogen wurden und beim Lkw-Verkehr bzw. Fahrzeugen mit Anhänger nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese entsprechend der Achsen zum Teil als zwei Fahrzeuge erfasst wurden. Dies wird durch das Ergebnis der nachfolgenden Überprüfung durch Einwender im Ergebnis auch bestätigt. Es ist überdies zu berücksichtigen, dass der Einsatz von mobilen Messgeräten im Jahr 2007 zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Lauf des Jahres, über mehrere Tage und an unterschiedlichen Örtlichkeiten eine Verkehrszählung mit Befragung und Erhebungen zu bestimmten Querschnitten und Knotenpunkten an einem repräsentativen Tag als bedeutsame Grundlage für den Analyse -Nullfall und die nachfolgende Verkehrsprognose weder methodisch noch in der gebotenen Detailtiefe erreicht. Sie sind für den zu beurteilenden normalwerktäglichen Verkehr nicht repräsentativ. Die Erhebungen decken mehrtägige Messreihen mit und ohne Tage des Wochenendes ab. Hinzu treten Messreihen, die in die Ferienzeit fallen und/oder im Einflussbereich von Feiertagen liegen. Ein für die Neumagenstraße, die Wettelbrunner und die Grunerner Straße aus den unterschiedlichen Einzelergebnissen ermittelter Durchschnittswert wurde den Zahlen des Verkehrsgutachtens gegenübergestellt. Ausweislich der vorliegenden Messreihen kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Zählgerät während der Messreihen der Geschwindigkeitsmessung, die nach Fahrtrichtung getrennt durchgeführt wird, umgesetzt wurde. In dieser Zeitspanne kann keine Messung erfolgen. Wohl nicht völlig auszuschließen war überdies ein zeitweiser Ausfall des Geräts. Im Übrigen sind keine Aussagen zum Anteil von Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr möglich. Genauso fehlen Erkenntnisse zu den maßgeblichen Relationen von Durchgangsverkehr und Ziel- und Quellverkehr. Mit einer ergänzenden Zählung durch Einwender im Jahr 2010 sollen Aussagen zur besseren Einschätzung der Genauigkeit des Messgerätes und der Verteilung nach Fahrzeugarten eröffnet werden. Die zuletzt genannten Defizite können hierdurch jedoch nicht behoben werden. Die Zählung befasst sich mit dem Verkehr von und nach Münstertal. Gezählt wurde am 16.09.2010 in der Zeit von ca. 16.00 Uhr bis ca. 19.00 Uhr. Unabhängig von den bereits insoweit ersichtlichen methodischen Unterschieden zur Verkehrserhebung des Jahres 2008, zeigt eine grobe Gegenüberstellung der Zählergebnisse mit den entsprechenden Teilergebnissen der Tagespiegel des Verkehrsgutachtens keine so signifikanten Unterschiede, als dass dies geeignet wäre, grundlegende Bedenken gegen das Verkehrsgutachten zu begründen.

2.2.2.5 Zählung durch Schüler

Es wird vorgetragen, die mit der Zählung beauftragten Schüler aus Staufen seien mit ihren Familien als Befürworter oder Gegner der Umfahrung seit Jahren in die Auseinandersetzungen um das Vorhaben verwickelt und daher grundsätzlich als Zählpersonen ungeeignet. Dies sei dem Gutachter bekannt gewesen. Es sei problemlos möglich gewesen, nicht

befangene Schüler aus Umlandgemeinden zu beauftragen. Es bestünden Anhaltspunkte dafür, dass das eingesetzte Zählpersonal teilweise bewusst fehlerhaft überhöhte Fahrzeugzahlen an einzelnen Messpunkten ermittelt habe, um den Bau der Umfahrung zu begünstigen. Die Eingangsdaten der Verkehrsprognose seien deshalb nicht verwertbar.

Die Durchführung der Verkehrserhebung durch Staufener Schüler begründet nach eingehender Prüfung der Planfeststellungsbehörde keine durchgreifenden Bedenken hinsichtlich des Verkehrsgutachtens. Weitere Nachforschungen haben sich nicht als erforderlich erwiesen. Die Argumente stützen sich teilweise auf eine grundlegende Besorgnis aufgrund der örtlichen Situation zu dem kontrovers diskutierten Vorhaben. Teilweise wird auf Äußerungen von Schülern Bezug genommen, die sich entsprechend geäußert hätten bzw. die sich auf Äußerungen von für die Zählung vorgesehenen Mitschülern beziehen. In Einwendungen wurde angeboten, im weiteren Verfahren die Zeugen zu benennen. Im Erörterungstermin, wo die Benennung von Schülern bzw. konkreter Ansatzpunkte angeregt wurde, wurden Kritikpunkte oder Personen jedoch nicht näher bestimmt.

Ausweislich des Verkehrsgutachtens, einer Stellungnahme des Fachgutachters vom 22.12.2009 wie auch der Erläuterungen im Erörterungstermin liegt der Verkehrsuntersuchung eine Bestandsaufnahme mittels Verkehrsbefragung von ca. 7.800 befragten Kfz-Fahrern sowie Querschnitts- und Knotenpunktzählungen zugrunde. Zweifel hinsichtlich dieses Aspekts wurden nicht vorgetragen. Die Durchführung der Verkehrsbefragung erfolgte gemäß den einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Wie der Fachgutachter schlüssig aufgezeigt hat, wurden unter anderem die Straßenbelastungen in den Ortsdurchfahrten an mehreren Zählstellen, wie im Gutachten dargestellt, erfasst. Hieraus folgt, dass zu den Ergebnissen der einzelnen Punkte Plausibilitätskontrollen eröffnet sind, nachdem die Zahlen des fließenden Verkehrs aus der Natur der Sache von einem Punkt zum nächsten und auch über Abbiegebeziehungen hinweg in einem kontinuierlichen Zahlenverhältnis zueinander stehen. Es ist nachvollziehbar, dass Unstimmigkeiten in den Verkehrszahlen vor diesem Hintergrund erkannt werden können. Der Fachgutachter hat im Lauf des Verfahrens deutlich gemacht, dass er sich im gebotenen Umfang mit menschlichem Handeln als nicht vollständig auszuschließender Fehlerquelle auseinandergesetzt und die notwendigen Maßnahmen ergriffen hat, damit die Erhebung professionell durchgeführt wird und die Ergebnisse einer Prüfung zugänglich sind.

So waren an 20 Zählpunkten insgesamt rd. 115 Schüler tätig. Zählungen durch Schüler entsprechen einer gängigen und grundsätzlich bewährten Vorgehensweise. Die Schüler wurden zeitnah, nämlich am Tag vor den Zählungen, in die Tätigkeit eingewiesen. Am Tag der Zählung wurden sie vom Ingenieurbüro beaufsichtigt. Bereits die Zahl der insgesamt eingesetzten Schüler spricht dagegen, dass in großer Zahl ein abgestimmtes Verhalten an

den Tag gelegt werden konnte, das zu unzutreffenden Ergebnissen hätte führen können, ohne dass hierfür Anhaltspunkte hätten erkennbar werden können. Bei einer entsprechend hohen Zahl von Beteiligten stellt sich nämlich bereits der Aspekt der Abstimmung und der Geheimhaltung als wenig beherrschbar dar. Es gilt zu bedenken, dass das Vorhaben in Stufen umstritten ist. Zugleich wäre es erforderlich, die Ergebnisse so abzustimmen, dass sie untereinander harmonisch sind und in der Summe nicht zu stark von dem typischerweise zu erwartenden Gang der Tagespegel abweichen. Mit Blick auf die konkrete Situation spricht die allgemeine Lebenserfahrung wie auch die überwiegende Wahrscheinlichkeit dagegen, dass Mitglieder aus befürwortenden Familien in so großer Zahl zum Einsatz gekommen wären, um unbemerkt auf das Gesamtergebnis einwirken zu können. Unabhängig davon wäre es lebensfremd, davon auszugehen, dass nicht auch Mitglieder aus kritisch eingestellten Familien in nicht unerheblicher Zahl eingesetzt waren. Sofern an der Zählweise von Schülern aus „befürwortenden“ Familien gezweifelt wird, müsste dies in der logischen Konsequenz auch für Schüler aus „ablehnenden“ Familien gelten. Ein Erfahrungssatz oder hinreichende Hinweise im konkreten Einzelfall, dass Verdachtsmomente sich ausschließlich auf den Kreis von Projektbefürwortern beschränken ließen, sind weder ersichtlich noch vorgetragen. Die Diskussion vor Ort hätte sich unter hypothetischer Annahme der in Einwendungen geäußerten Vermutungen dann wohl eher in divergierenden Werten geäußert, die sich nur schwerlich plausibilisieren ließen. Alledem steht das weitgehend homogene Ergebnis der Verkehrsbefragung entgegen. Wie bereits ausgeführt, ist infolge des vorgegebenen Zählprogramms eine Plausibilitätskontrolle benachbarter Zählungen eröffnet. Unter anderem im Erörterungstermin hat der Gutachter nachvollziehbar aufgezeigt, dass Verkehr, der an einem Punkt abfährt, an einem anderen Punkt wieder ankommen muss und dies durch einen Abgleich zwischen den Pegeln überprüft werden kann. Markante Brüche in den Erhebungen, auch wenn diese in größerer Zahl aufgetreten wären, und die insbesondere mit den Erfahrungswerten zum Gang der Tagespegel im Widerspruch gestanden hätten, wären also mit großer Wahrscheinlichkeit aufgefallen. Dasselbe gilt, wenn eine geringe Zahl von Schülern nicht korrekt gezählt hätte. Der Gutachter hat erläutern ausgeführt, dass lediglich die übliche Harmonisierung an den 20 Zählpunkten in der Matrix vorgenommen wurde und der Verlauf der Zählung wie auch die Gesamtheit der Zählungsergebnisse für eine ordentliche Arbeit der eingesetzten Schüler sprechen. So hat sich die Aussonderung besonders auffälliger Ergebnisse nicht als nötig erwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass eine eingehendere Prüfung mangels substantiiertes Hinweise nicht möglich und nach den schlüssigen Darstellungen des Fachgutachters auch nicht erforderlich ist.

2.2.2.6 Weitere Argumente

2.2.2.6.1 Erhebung von Daten

In Einwendungen wird kritisch ausgeführt, dass das Verkehrsgutachten nicht den wissenschaftlichen Anforderungen an eine belastbare Erhebung entspreche. So wird es als nicht nachvollziehbar angesehen, wenn am Zähltag in einer Schlange von ca. 10 Fahrzeugen nur ein Fahrzeuglenker befragt werde. Das statistische Ergebnis sei hier nur von sehr geringer Signifikanz. Eine Untersuchung mit exakt erhobenen Verkehrsdaten sei zu fordern; dies gelte insbesondere bezüglich der Daten zur Verbindung ins Münstertal. Es wird weiter ausgeführt, die Planung des Verkehrsgutachtens, die Auswahl der mit der Durchführung vertrauten Personen und die Methodik der Auswertung der Verkehrszählung seien nicht ausreichend transparent. Die Bewertungen des Gutachtens würden so unverständlich getroffen, dass der Verdacht der Willkür angebracht sei. So werde beispielsweise nicht begründet, weshalb die Verkehrszählungen und die Befragungen der Verkehrsteilnehmer zu unterschiedlichen Zeiten und Zeiträumen erfolgten. Genauso wenig werde erläutert, weshalb sie in exakt der Weise umgesetzt wurden wie die Erhebung dann tatsächlich erfolgt sei. Auch sei die Umrechnung der ermittelten Verkehrsfrequenzen auf längere Zählintervalle mit dem genannten Umrechnungsfaktor (1.15) nicht nachvollziehbar.

Den vorgetragenen Bedenken kann nicht gefolgt werden. Das Verkehrsgutachten einschließlich der Umsetzungsschritte und der angewandten Methodik sowie die Auswahl, Schulung und Überwachung der Verkehrserhebung erfolgten durch eine fachkundige Stelle nach den gültigen Anforderungen. Es wird darauf hingewiesen, dass mit der einschlägigen Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine Handreichung gegeben ist, die auf den Erfahrungen der Praxis sowie der wissenschaftlichen Erkenntnis beruht und Standards formuliert, die in Fachkreisen als geeignet anerkannt sind. Dies umfasst auch Erfassungszeiten und Umrechnungsfaktoren sowie weitere Aspekte des Vorgehens. Aus den Erkenntnissen zur Erfassung von Daten zu statistischen Zwecken ist bekannt, dass für eine repräsentative Erhebung gerade nicht eine vollständige Erfassung sämtlicher Einzelfälle erforderlich ist, um zu belastbaren Aussagen zu gelangen. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass sich Fachgutachten in den Verfahren zulässiger Weise der jeweiligen Fachsprache bedienen dürfen und es möglichen Betroffenen zumutbar ist, erforderlichenfalls fachkundige Unterstützung beizuziehen. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass - wie bereits ausgeführt - die Planfeststellungsbehörde unabhängig hiervon an das Vorbringen in Einwendungen und Stellungnahmen keine allzu strengen Anforderungen stellt.

2.2.2.6.2 Binnenverkehr

Soweit vorgetragen wird, ein Schwachpunkt des Gutachtens bestehe darin, dass der Binnenverkehr innerhalb von Staufen als gesonderter Faktor bei der Berechnung der prognos-

tizierten Verkehrsbewegungen weitgehend unberücksichtigt bleibe, kann dem nicht gefolgt werden. Die Ausarbeitung umfasst, wie ausgeführt, eine Verkehrserhebung und -befragung, die Aufschluss über das Gesamtaufkommen wie auch insbesondere die Anteile von Durchgangs-, sowie Ziel- und Quellverkehr gibt. Sie sind wichtig zur Beurteilung des Straßenvorhabens als Verbindung mit regionaler Bedeutung. Das Gutachten legt hierauf also zu Recht den Schwerpunkt seiner Betrachtungen. Dass der Binnenverkehr im gebotenen Umfang in den Blick genommen wurde, zeigt sich etwa in den Ausführungen unter Ziffer 2.5 (S. 13) und Ziffer 4.3 (S. 23) des Gutachtens.

2.2.2.6.3 Verkehrsinduzierende Wirkung

In Einwendungen wird vielfach ausgeführt, dass mit neuen Straßen zugleich weiteres Verkehrsaufkommen generiert würde. Dies hat sich bezogen auf den konkreten Fall nicht bestätigt. Ausweislich des Verkehrsgutachtens wird weit überwiegend eine Verkehrsverlagerung stattfinden. So setzt sich das Verkehrsgutachten auch mit der verkehrsinduzierenden Wirkung der Ortsumfahrung auseinander und kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass diese mehr als überschaubar ausfallen wird. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.1.2 (Verkehrsprognose (Grundlagen)) wird verwiesen.

2.3 Weitere Aspekte

2.3.1 Südlicher Teilabschnitt

In Einwendungen und Stellungnahmen wird insbesondere die Erforderlichkeit des Teilbereichs zwischen L 125 und der Anbindung an die Münstertäler Straße hinterfragt. Weit überwiegend wird dies mit den geringeren Verkehrszahlen und in Anbetracht der mit der Ortsumfahrung verbundenen Kosten und Belastungen begründet. Hinzu treten Argumente bezüglich der Einwohnerzahl in Münstertal und der dortigen Zahl der Pendler.

Entgegen der insoweit zum Ausdruck gebrachten Bedenken ist die Erforderlichkeit des südlichen Teilabschnitts gegeben. Soweit mit Blick auf die Einwohnerzahl von Münstertal und die absolute Zahl der Pendler aus Münstertal die Planrechtfertigung für den südlichen Teilbereich der Ortsumfahrung hinterfragt wird, greift dies zu kurz. Es kann festgehalten werden, dass über die Jahre die Zahl der Berufspendler aus Münstertal trotz leicht sinkender Einwohnerzahlen weitgehend stabil bei ca. 1.500 verblieben ist (vgl. Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald: Auszug aus dem Wirtschaftsbericht 2010/2011 für den Kreistagsausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Umwelt am 19.03.2012; Berechnungen bezogen auf den Stand 2009 - Bericht kann im Internet abgerufen werden). Der von und nach Münstertal auf der L 123 anflutende Verkehr beinhaltet überdies ein erhebliches Entlastungspotential, das Bedeutung für die gesamte Ortsdurchfahrt und auch für die Straße „Im Steiner“ hat. Vor dem Hintergrund der bereits ausführlich unter Ziffer 2.1 (Einführung (Aus-

gangssituation, allgemeine Grundlagen)) dargestellten Grundsätze zu Erforderlichkeit und Planrechtfertigung sowie mit Blick auf die Projektziele ist es sinnvollerweise geboten, auch den Verkehr des südlichen Teilbereichs mit der Ortsumfahrung zu erfassen. Ausweislich des Verkehrsgutachtens ist dieser Abschnitt im Analyse-Nullfall mit 7.700 Kfz/24h belastet. Für den Prognose-Nullfall sind 8.800 Kfz/24h zu erwarten (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 10 und 12). Wie bereits aufgezeigt, handelt es dabei um Verkehre, die durch einen verhältnismäßig hohen Anteil an Durchgangsverkehr geprägt sind. Nach der Verkehrserhebung stellt die L 123 nach Bad Krozingen die am stärksten belastete Ausfallstraße dar, gefolgt von der L 123 in Richtung Münstertal und mit geringem Abstand der L 125 in Richtung Müllheim. In Rahmen einer detaillierten Betrachtung erweisen sich die L 123, die L 125 und die Straße „Im Steiner“ mit Werten von 62 bis 76 % als überdurchschnittlich vom Durchgangsverkehr geprägt. Die L 125 und die L 123 Süd (Münstertäler Straße) zeigen mit ca. 3.700 bzw. 3.800 ausfahrenden Kfz nahezu gleichwertige Verkehrszahlen auf, wobei die L 123 Süd (Münstertäler Straße) in absoluten wie auch in relativen Zahlen einen höheren Anteil an Durchgangsverkehr umfasst als die L 125. Die Schwerpunkte der Verkehrsbeziehungen im Durchgangsverkehr sind maßgeblich durch die Relationen Münstertal - Freiburg und Münstertal - Bad Krozingen sowie Sulzburg - Freiburg geprägt. Dies setzt sich fort im Prognose-Nullfall. Im Bereich der L 123 Süd (Münstertäler Straße) ist zu erwarten, dass 48 % des Gesamtaufkommens auf den Durchgangsverkehr im Zuge der L 123 sowie zusammen 25 % auf die Relationen zur L 129 und L 125 entfallen. Lediglich 27 % des Aufkommens sind als Ziel- und Quellverkehr der Stadt Staufen von und nach Süden zu erwarten. Sämtliche Erkenntnisse sprechen dafür, dass mit dem Vorhaben rund 7.900 Kfz/24h im südlichen Abschnitt gebündelt werden können und damit einen nicht unerheblichen Beitrag zur Entlastung im Kernort leisten. Im südöstlichen Abschnitt der Straße „Im Steiner“ wird nach gutachterlicher Einschätzung und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rückbaumaßnahme noch eine Verkehrsmenge von ca. 100 Kfz/24h zu erwarten sein. Bereits aus den hohen Verkehrsbelastungen im Bestand sowie nach dem Prognose-Nullfall wird deutlich, dass eine wirksame Entlastung, die insbesondere Raum für eine Aufwertung des innerörtlichen Bereichs schafft, den Umgriff des sich sachlich anbietenden Entlastungspotentials ausschöpfen sollte. Selbst in diesem Fall verbleiben - trotz sehr erheblicher Entlastung - noch über 5.000 Kfz/24h in den innerörtlichen Lagen, die an die Altstadt anschließen. Wie aufgezeigt, würde ohne das Vorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung ein beträchtlicher Teil des Verkehrsaufkommens aus dem südlichen Teilbereich der L 123 hinzutreten und die Spielräume für Konzepte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität mindern. Dies gilt sinngemäß auch für die angestrebten Verbesserungen für die Sicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmern wie auch hinsichtlich der Belastungen durch Lärm und Schadstoffe. Unter Berücksichtigung der korrigierten Werte zur Entwicklung von Gewerbegebietsflächen in Münstertal rücken die südlichen Relationen (L 125 und L 123) in ihrer

Bedeutung etwas näher zusammen. Durchgreifend andere Gewichtungen oder Größenordnungen bezüglich Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt oder der Bündelungswirkung der Ortsumfahrung folgen hieraus nicht. Zu diesem Aspekt und soweit Überlagerungen mit Freizeitverkehr angesprochen wurden, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2.2.1 (Wesentliche Inhalte des Verkehrsgutachtens), Ziffer 2.2.2.2 (Relevanz automatischer Zählungen (Dauerzählstellen)) sowie Ziffer 2.2.2.3 (Zahlen der automatischen Verkehrszählung/ Freizeitverkehr) verwiesen.

Zur ergänzenden Information wird darauf hingewiesen, dass demgegenüber eine bauliche Umsetzung des Gesamtprojekts unter Wahrung der Identität des konkreten Vorhabens in baulichen Teilabschnitten den Praktikabilitäts- und Effizienzerwägungen des Vorhabens-trägers in Abstimmung mit den bauausführenden Firmen und gegebenenfalls zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange überlassen ist bzw. auch durch in Tranchen zur Verfügung gestellte Haushaltsmittel bedingt sein kann. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5 (Sonstiges) wird ergänzend verwiesen.

2.3.2 Bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt

Soweit der Erforderlichkeit des Vorhabens Ansätze zu baulichen Veränderungen oder verkehrslenkenden Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt, teilweise in Verknüpfung mit weiteren innovativen Maßnahmen zur Verkehrsbewältigung entgegengehalten werden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), insbesondere Ziffer 3.1.2.1 (Ausbau der Ortsdurchfahrt; verkehrslenkende Maßnahmen) und die in diesem Zusammenhang ebenfalls ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten), hier insbesondere Ziffer 2.2.2.1 (Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur, Mobilitätsentwicklung, wirtschaftliche Faktoren) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen. Bereits mit Blick auf die Verkehrszahlen ist hier kein Anhaltspunkt ersichtlich, der so gravierend bzw. offensichtlich wäre, als dass er relevante Zweifel an der Erforderlichkeit des Vorhabens begründen könnte.

2.3.3 Verkehrssicherheit

Soweit Aspekte der Verkehrssicherheit kritisch hinterfragt werden, kann dies der Erforderlichkeit des Vorhabens nicht mit ausschlaggebender Wirkung entgegengehalten werden. Um eine ungünstige Situation bezüglich der Verkehrssicherheit anzunehmen, ist es nicht erforderlich, dass sich die Gefahrensituation bereits in Unfallzahlen manifestiert hat (Hinweis: Ein Unfall mit Todesfolge ereignete sich beim Überqueren der Münstertäler Straße im Jahr 2009). Es liegt auf der Hand, dass zu Zeiten hoher Auslastung bereits mit dem dichten Verkehr, den innerörtlichen Abbiegebeziehungen und der Gestalt der vorhandenen Verkehrsflächen eine Situation gegeben ist, die insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer mit Gefährdungen einhergeht. Es gilt überdies zu bedenken, dass nach den gän-

gigen Erfahrungswerten eine allseits als unübersichtlich und nicht ungefährlich empfundene Verkehrssituation zu einem insgesamt achtsameren Verkehrsverhalten beiträgt. Dies führt nicht selten zu dem günstigen Effekt einer erhöhten Wachsamkeit, die hilft Unfälle zu vermeiden. Hieraus kann jedoch noch nicht geschlossen werden, dass kein Handlungsbedarf bestünde. So hat die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald das Vorhaben ausdrücklich begrüßt, weil es zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) wird Bezug genommen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Untere Straßenverkehrsbehörde - mit Schreiben vom 12.07.2012 mitgeteilt hat, dass im Bereich L 123/ L 125/ Krozinger Straße in Staufen eine Unfallhäufungsstelle im Sinne der Kriterien vorliegt. Aus Sicht der Unfallkommission, der auch die Polizeidirektion Freiburg angehört, ist der Knotenpunkt im Bestand gut ausgebaut, übersichtlich und die vorhandene Ampelanlage optimiert. Vor diesem Hintergrund seien aktuell weitere Verbesserungen nicht möglich. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Untere Straßenverkehrsbehörde – hat mit Schreiben vom 04.09.2013 die im Vorjahr mitgeteilte Sachlage erneut bestätigt. Zugleich wurde angeregt, die Möglichkeit einer Einrichtung eines provisorischen Kreisverkehrsplatzes zu prüfen. Mit Blick auf die bisherige Dauer des Planfeststellungsverfahrens werde dies im Knotenpunkt B 3/ K 4982 umgesetzt. Die Stellungnahme der Unteren Verkehrsbehörde bestätigt den Handlungsbedarf im Knotenpunkt L 123/ L 125/ Krozinger Straße und die mit der Planung verfolgte Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes.

2.3.4 Kommunale Aspekte, Beschlussfassung

Bedenken hinsichtlich einer nicht ordnungsgemäßen Meinungsbildung und Beschlussfassung in den zuständigen kommunalen Gremien ergeben sich nicht und sind im Übrigen nicht detailliert vorgetragen. Wie bereits ausgeführt, ist das beantragte Projekt Ergebnis eines über Jahre dauernden und intensiv geführten Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesses. Von den in diesem Zusammenhang den Projektgegnern zur Verfügung stehenden Mitteln des Kommunalrechts haben diese keinen Gebrauch gemacht. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), insbesondere Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) wird verwiesen.

2.3.5 Sonstiges

Die Planrechtfertigung für ein Projekt wäre dann nicht gegeben, wenn es aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden kann. Anhaltspunkte für Bedenken sind vorliegend nicht ersichtlich. Das Vorhaben ist im Generalverkehrsplan - Maßnahmenplan für Landesstraßen mit hoher Priorität versehen (vgl. Ziffer 2.1 Einführung (Ausgangssituation, allgemeine Grundlagen)). Mängel am Finanzierungskonzept und den errechneten Kosten sind vorlie-

gend ebenfalls nicht ersichtlich und im Übrigen nicht substantiiert vorgetragen. Eine über die erstellte Kostenbetrachtung hinausgehende Berechnung unter Berücksichtigung weiterer Faktoren, etwa der Energiekosten unter Einbezug von Steigungsstrecken, ist mangels allgemein anerkannter und belastbarer Standards, insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigungsfähigkeit und Gewichtung einzelner Aspekte, nicht geboten. Der Vorhabensträger hat sich im Übrigen über die gesamte Dauer des Verfahrens ernsthaft mit dem Vorhaben auseinandergesetzt, die Bewältigung von Problemen angestrebt und zum Ausdruck gebracht, dass er das Vorhaben als Ganzes verfolgt.

Es wird einbezogen, dass der Maßnahmenplan Landesstraßen eine Konzeption beinhaltet, die ca. ab dem Jahr 2015 auf einen Zeitraum von 10 Jahren angelegt ist. Darüber hinaus sind derzeit keine Aussagen getroffen, zu welchem Zeitpunkt mit einer Mittelbereitstellung für einzelne Projekte zu rechnen ist. Im ungünstigsten Fall könnte damit eine Fertigstellung des Vorhabens an den Zeitpunkt (ca. 2025) heranrücken, der dem Prognosehorizont des Verkehrsgutachtens entspricht, auf das sich der Vorhabensträger u. a. zur Begründung der Erforderlichkeit wie auch bezüglich der zu erwartenden Immissionen stützt. Hieraus ergeben sich keine durchgreifenden Bedenken. Eine gesetzliche Vorgabe dazu, welchen Zeitraum die Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung der Verkehrsentwicklung zugrunde zulegen hat, existiert nicht. Die Wahl der richtigen Erhebungsart und des Prognosezeitraums liegt im Ermessen, wobei der Prognosezeitraum grundsätzlich nicht zu kurz bemessen sein darf, sondern die für die anstehende Planungsentscheidung (abwägungs-)relevanten Entwicklungen umfassen muss. Das gilt sowohl für die Frage, ob eine Straßenbaumaßnahme im Hinblick auf die absehbare Verkehrsentwicklung "vernünftigerweise geboten", die Planung also gerechtfertigt ist, als auch für die Bewältigung etwaiger Verkehrslärmprobleme. So ist es regelmäßig erforderlich, dass der Prognosezeitraum insbesondere den Zeitpunkt der voraussichtlichen Verkehrseröffnung der Straße umfasst. Die in der Praxis etablierten Zeiträume von ca. 10 - 15 Jahren können schon wegen insoweit fehlender normativer Vorgaben weder als strikte Richtwerte noch als Mindestwerte verstanden werden. Auch ein Prognosehorizont, der (knapp) unter zehn Jahren bleibt, kann für die Beurteilung der planungsrechtlichen Rechtfertigung einer Straßenbaumaßnahme noch ausreichend sein, wenn (auch) bezogen auf diesen Zeitraum die wesentlichen abwägungsrelevanten Umstände erfasst werden können (vgl. OVG Schleswig-Holstein Urteil vom 19.01.2012 - 1 KS 4/11 und Beschluss vom 28.06.2010 - 1 LA 24/10 jeweils m.w.N). So wäre eine Entscheidung, weiterhin auf eine Prognose mit kürzerer Laufzeit abzustellen, nur dann zu beanstanden, wenn sich dies als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe (vgl. BVerwG Urteil vom 21. März 1996 - 4 A 10.95; BVerwG Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20/08). Als unsachgemäß käme etwa die Beschränkung auf einen Prognosehorizont in Betracht, für den im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bereits verlässlich absehbar ist, dass das Vorhaben bei seinem Eintritt noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen

sein wird. Hintergrund ist, dass die Verkehrsprognose u. a. die Grundlage zur Bewältigung der Probleme schaffen soll, die etwa durch den Betrieb der geplanten Strecke aufgeworfen werden. Eine Prognose, von der von vornherein feststeht, dass ihr für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt, wäre für diesen Zweck ungeeignet (vgl. BVerwG Beschluss vom 25.05.2005 - 9 B 43/04). Das ist vorliegend nicht der Fall. Das Vorhaben steht am Beginn des von der Landesregierung ins Auge gefassten Umsetzungszeitraums. Es steht in einer Reihe mit weiteren Vorhaben, für die sämtlich noch nicht geklärt ist, zu welchem Zeitpunkt eine Umsetzung in Angriff genommen werden kann. Zugleich handelt es sich um eine vergleichsweise überschaubare Maßnahme mit einer Gesamtbauzeit für die Trasse von ca. 2 Jahren. Eine hinreichend sichere Annahme, dass das konkrete Vorhaben so spät umgesetzt wird, dass einer vorliegenden Prognose keine Aussagekraft mehr zukäme, kann aktuell daher nicht getroffen werden. Insbesondere kann derzeit keine Rede davon sein, dass ein solcher Verlauf „von vornherein“ feststünde. So ist auf einen hinreichend überschaubaren Zeitraum die Beurteilung des Vorhabens sowie die Abwägung aller relevanter Aspekte eröffnet. Es wird einbezogen, dass sich die verkehrlichen wie auch die sonstigen Rahmenbedingungen bislang in der Tendenz als eher stabil und in einer kontinuierlichen Entwicklung befunden haben. Die verkehrliche Situation ist durch zu- und ablaufende Verkehrswege mit auch längerfristig klar erkennbaren und plausiblen Nutzungsmustern geprägt. Vor diesem Hintergrund ist die Annahme begründet, dass die Aussagekraft des Verkehrsgutachtens nicht unmittelbar mit dem Prognosehorizont 2025 „abbricht“, sondern über - geringer zu bemessende - Zeiträume darüber hinaus als fachlicher Anhalt bedeutsam sein kann. Unabhängig hiervon wird ergänzend darauf hingewiesen, dass sich der Prognosezeitraum vorliegend faktisch im Einklang mit den zeitlichen Vorstellungen zum Maßnahmenplan des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg befindet. Dem Generalverkehrsplans Baden-Württemberg als langfristig angelegter Leitlinie liegen u. a. Prognosen zum Personenverkehrsaufkommen wie auch zur Verkehrsleistung zugrunde. Die dort skizzierten Annahmen zur Verkehrsentwicklung bestätigen zumindest bezüglich der groben Rahmenbedingungen die Annahmen des Verkehrsgutachtens. Mit der Aufnahme in den Maßnahmenplan ist das Einzelvorhaben vor dem Hintergrund der Generalverkehrswegeplans des Landes überdies als umsetzungswürdig bestätigt. Zur Information wird darauf hingewiesen, dass eine fortdauernde Pflicht zur Anpassung bereits ergangener Planfeststellungsbeschlüsse an veränderte Prognosen gesetzlich nicht vorgesehen ist und in der Rechtsprechung überdies als mit einer funktionsfähigen Planung schwerlich zu vereinbaren erachtet wird. Je nach Umständen des Einzelfalls können jedoch die Regelungen des § 74 Abs. 3 VwVfG und des § 75 Abs. 2 VwVfG bzw. des § 38 Abs. 2 StrG zum Zuge kommen.

Im Rahmen insbesondere der Anhörung zur ursprünglichen Planung wurde vorgetragen, dass sich seit geraumer Zeit Zweifel am Sinn von Umgehungsstraßen mit ihrem großen

Flächenverbrauch und ihrer neuen Belastung von Wohn- und Erholungsgebieten mehrten. So wird unter Bezugnahme auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen bemängelt, dass es kein amtliches Prüfverfahren für Umfahrungsstraßen gebe und ein sorgfältiges gestuftes Prüfungsverfahren angemahnt. Für eine Umfahrung eigne sich im Ergebnis häufig "nur" der Durchgangsverkehr. Staufen mit seiner hohen Attraktivität im Kernbereich weise hohen Ziel- und Quellverkehr auf. Diesen Bedenken ist mit der Verkehrsuntersuchung (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008) Rechnung getragen. Dort hat sich ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr erwiesen. Es hat sich gezeigt, dass die Ortsumfahrung geeignet ist, die Ortsdurchfahrt vollständig von Durchgangsverkehr zu entlasten und überdies Ziel- und Quellverkehr aus den westlichen Bereichen von Staufen aufzunehmen. Zu den Einzelheiten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere unter Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten), verwiesen.

Zu den zu erwartenden Verkehrsbelastungen und -verlagerung bei Verwirklichung anderer Handlungsansätze, wie beispielsweise eines Ausbaus der Ortsdurchfahrt oder Umsetzung der Variante Erweiterte Westtangente wird zur Vermeidung von Wiederholungen ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 Trassenvarianten und Nullvariante sowie ergänzend auf die Ausführungen insbesondere unter 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

3. Abwägung

Soweit ausgeführt wird, für die Planung, insbesondere die gebotene Alternativenprüfung und die Abwägung der widerstreitenden Belange, fehle es bereits an einer belastbaren Datengrundlage bezüglich des künftig zu erwartenden Verkehrs, wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) Bezug genommen.

3.1 Trassenvarianten und Nullvariante

Die vom Vorhabensträger betrachteten Varianten insbesondere die Antragstrasse und die weiteren ins Verfahren eingebrachten Varianten waren über die gesamte Dauer des Verfahrens Gegenstand einer lebhaften Diskussion. Der Vorhabensträger hat sich mit den vorgeschlagenen Trassenalternativen auseinandergesetzt. So wurden Aspekte der Variantenauswahl in vielfältigen Kontakten im Vorfeld sowie im Zuge des Verfahrens, unter anderem im Erörterungstermin, eingehend besprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit sämtlichen relevanten Aspekten intensiv auseinandergesetzt.

Nach eingehender Prüfung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sich im Verhältnis zu dem beantragten Projekt eine andere Ausgestaltung nicht als vorzugswürdig aufdrängt. Nach Auswertung aller vorliegenden Erkenntnisse zeigt sich, dass die Antragstrasse im Einklang mit den Zielvorgaben des Projektes, insbesondere unter Gesichtspunkten einer attraktiven und leistungsfähigen Verkehrsverbindung mit hoher Akzeptanz und Entlastungswirkung, unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes, wie auch unter Berücksichtigung von Umweltaspekten den Anforderungen an eine sachgerechte und ausgewogene Planung am besten gerecht wird.

In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im Lichte der einzelnen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten Trasse ist dann nicht gegeben, wenn eine Alternative sich als die eindeutig vorzugswürdige aufdrängt. Es müssen hierbei allerdings nicht alle denkbaren Varianten einer detaillierten Abwägung zugeführt werden. Vielmehr können Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Die jeweilige Untersuchungstiefe hängt hierbei vor allem vom Grad der Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange ab; je schwerwiegender die Beeinträchtigung anderer Belange ist, um so weitergehender sind die Anforderungen an die Alternativenprüfung (vgl. VGH BW, Urt. v. 17.11.1995 - 5 S 334/95; BVerwG, Beschl. v. 24.09.1997 - 4 VR 21.96 - UPR 98,72 ff; VGH BW, Urt. v. 17.07.2007 - 5 S 130/06 m. w. N.). Von einer Alternative kann nicht mehr gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft. Dies ist namentlich der Fall, wenn ein mit dem Vorhaben verbundenes wesentliches Ziel mit einer Alternative nicht erreicht werden kann (so u. a. BVerwG, Beschluss vom 16.07.2007 - 4 B 71/06). Zwar kommen gewisse hinnehmbare bzw. zumutbare Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit als typische Folge des Abwägungsgebots, Alternativen zu nutzen, in Betracht. Zu messen ist dies jedoch stets an der Frage, ob es sich dann um ein „anderes Projekt“ handeln würde (VGH BW, Urt. v. 17.07.2007 - 5 S 130/06 m. w. N.). In der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil v. 9.11.2000 - 4 A 51/98; VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 14.12.2000 - 5 S 2716/99) ist anerkannt, dass Kostengesichtspunkten bei der Variantenauswahl zulässigerweise eine entscheidende Bedeutung zukommen kann, auch wenn die kostengünstige und hinsichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, welche durch die teurere Variante vermieden werden könnten. Ein Mangel in der Betrachtung ist überdies auch dann nicht gegeben, wenn eine verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen planerischer Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, 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 Behörde hätte aufdrängen müssen. (vgl. VGH BW, Urt. v. 17.07.2007 - 5 S 130/06 m. w. N.). Der Grundsatz, dass Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden dürfen, gilt nicht nur für (großräumige) Trassenalternativen, sondern auch für Varianten im Bereich ein- und derselben Trasse. Wenn sich ein Lösungs-Ansatz bereits im Rahmen einer Grobanalyse als klar nachteilig erweist, scheidet dieser Lösungs-Ansatz zu Recht aus der weiteren Betrachtung aus.

Zu Aspekten der Erforderlichkeit und der Planrechtfertigung, insbesondere den mit dem Projekt verfolgten Zielen wird zunächst zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) Bezug genommen. Dies gilt insbesondere auch zu Fragen, die das Verkehrsgutachten betreffen. Vor dem Hintergrund der Planziele, so vor allem die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit neben einer erheblichen Verbesserung der Immissionssituation zugleich Entwicklungsmöglichkeiten im innerörtlichen Bereich zu eröffnen, sowie mit Blick auf die maßgeblichen Verkehrsströme und die Gegebenheiten der Raumschaft wurde der Schwerpunkt der Betrachtungen aus der Natur der Sache auf die Bereiche westlich von Staufen gelegt. Die hohe Belastung der Ortsdurchfahrt ist maßgeblich durch Durchgangsverkehr begründet, der die L 123 nutzt, sowie über die L 125 und die L 129 von Westen auf die L 123 zuläuft. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass Alternativen östlich des Neumagens nicht näher in Betracht gezogen wurden. Es wurde vielmehr zutreffend der Ansatz verfolgt, den Nord-Süd-Verkehr sowie die damit verflochtenen zu- und ablaufenden Verkehre aus Westen frühzeitig aufzunehmen und um Staufen herumzuführen.

3.1.1 Lösungsansätze des Vorhabensträgers

Die Überlegungen des Vorhabensträgers zu möglichen Trassenvarianten, zunächst im Rahmen einer groben Abschichtung, sind zutreffend geprägt durch die nördliche und südliche Anbindung der Ortsumfahrung an den Bestand der L 123. Hinzu treten die Anbindungen der Landesstraßen L 125 (von Ehrenkirchen kommend wie auch in Richtung Ballrechten-Dottingen) und L 129 sowie Verknüpfungspunkte mit dem örtlichen Verkehrsnetz. Bedeutung kommt, von Norden ausgehend, dem Anschluss an die Krozinger Straße und die Neumagenstraße mit Funktion als Zufahrt in die östlichen bzw. zentralen örtlichen Lagen zu. Hinzu kommen überdies die Anbindung des Gewerbegebiets Gaisgraben und des Ortsteils Grunern einschließlich der Siedlung „Im Steiner“. Auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht wird Bezug genommen (Unterlage 1 c der Antragsunterlagen, Ziffer 3, S. 22 ff) soweit die nachfolgenden Ausführungen keine abweichenden Feststellungen und Bewertungen treffen. Die Betrachtung der Varianten ist vor dem Hintergrund der verkehrlichen Aufgabenstellung insbesondere geprägt von der Lage der bebauten Flächen. Nord-

westlich und westlich von Staufen eröffnen sich hier weitere Spielräume als das im Bereich zwischen Staufen und dem Ortsteil Grunern einschließlich der Siedlung im Bereich „Im Steiner“ der Fall ist. Diesen Randbedingungen folgend hat der Vorhabensträger in nicht zu beanstandender Weise den Schnittpunkt seiner Betrachtung von Teilbereichen im Raum zwischen Staufen und Grunern lokalisiert (nordwestlich der Siedlung „Im Steiner“; vgl. Darstellung im Erläuterungsbericht, Unterlage 1 c der Antragsunterlagen, S. 22). Der Bereich nördlich davon umfasst den deutlich längeren Streckenanteil. Bei den hier betrachteten Lösungsansätzen (Varianten 1 bis 6) wurde ersichtlich der Lage der Bebauung, der Lage möglicher Anbindungen im Verkehrsnetz, unterschiedlichen Streckenlängen, durch bereits bestehende Verkehrsstrassen beanspruchten Flächen sowie einer möglichen Schonung der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ Beachtung geschenkt. Der südliche und deutlich kürzere Teilabschnitt lässt bereits aufgrund der Streckenlänge sowie mit der Anbindung an den Bestand als markanten Orientierungspunkt nur geringere Spielräume für unterschiedliche Lösungsansätze zu (Variante mit leicht geschwungenem Verlauf und Variante „A“), die sich zutreffend an den Erfordernissen des Verkehrsweges, den bebauten Bereichen wie auch einer möglichen Berücksichtigung vorhandener Verkehrswege orientieren. Die Berücksichtigung bereits vorhandener Verkehrsflächen kann sich in sämtlichen Teilbereichen und insbesondere im Hinblick auf die Eingriffssituation günstig auswirken. Die Lösungsansätze für den nördlichen und südlichen Teilbereich haben, wie bereits dargelegt, einen gemeinsamen Schnittpunkt nordwestlich der Siedlung „Im Steiner“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 22; Schnittpunkt von rotem und blauem Rahmen). Bezogen auf diesen sind die Lösungsansätze der Teilbereiche miteinander kombinierbar.

Es nicht zu beanstanden, dass im Bereich südlich der L 125 einem geradlinigen Verlauf der Trasse der Vorzug gegeben wurde (Variante „A“). Die Teilvariante mit einem leicht geschwungenen Verlauf entspricht wegen einer Abfolge kleinerer Radien nicht der Streckencharakteristik und weist damit eine verminderte Verkehrssicherheit auf. Bei Planung und Umsetzung von Straßenbauvorhaben werden unter dem Begriff der Streckencharakteristik die wesentlichen, den Verkehrsweg prägenden Merkmale zusammengefasst. Darunter fallen unter anderem auch die typischen Neigungsverhältnisse und Kurvenradien der konkreten Strecke. Um für die Verkehrsteilnehmer berechenbare und damit verkehrssichere Verkehrswege zu verwirklichen, wird bei Umsetzung von Straßenbauvorhaben deshalb regelmäßig angestrebt, eine auf anderen Teilstrecken bereits vorhandene Streckencharakteristik auf dem neu zu bauenden oder auszubauenden Teilstück fortzuführen bzw. beizubehalten. Die jeweilige Streckencharakteristik eröffnet den Verkehrsteilnehmern, sich auf die Anforderungen einer Strecke einstellen und das Fahrverhalten entsprechend vorausschauend gestalten zu können. Dies trägt nicht unerheblich zur Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs bei. Demgegenüber beinhaltet eine unstete Trassierung mit aus Sicht der Verkehrsteilnehmer so nicht erwartbaren Radien auf der freien Strecke eine Minderung der

Verkehrssicherheit, die es im überwiegenden Interesse von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer zu vermeiden gilt. Hinzu tritt, dass bei einem geradlinigen Verlauf ein größerer Abstand von der Randbebauung des Ortsteil Grunern eingehalten und damit dem nicht unbedeutenden Belang des Schutzes vor Lärmimmissionen in größerem Umfang Rechnung getragen werden kann. Unter übergreifenden Gesichtspunkten wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Kreisverkehrsplätze zwar auch die Antrags-trasse insgesamt im Straßenverlauf unterbrechen. Sie sind im Ausbauzustand jedoch auf die Gesamtstrecke angepasst und treten als Verknüpfungspunkte im Verkehrsnetz so deutlich hervor, dass sich Verkehrsteilnehmer unschwierig darauf einstellen können. Der Vollständigkeit halber wird überdies darauf hingewiesen, dass auch eine Verschwenkung in Richtung der Münstertäler Straße als ungünstigerer Ansatz ausscheidet. Es bestünde zwar gegebenenfalls der Vorteil, die Trasse auf der Linie des örtlichen Wirtschaftswege-netzes führen zu können und damit Zerschneidungswirkungen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen zu verringern. Wegen der kurzen Entwicklungslängen stehen hier jedoch in gleicher Weise wie vorstehend beschrieben trassierungstechnische Bedenken mit Sicherheitsrelevanz entgegen. Zugleich würde eine solche Trassenführung mit höheren Lärmbe-lastungen der Bebauung entlang der Münstertäler Straße einhergehen, die künftig ohnehin von zwei Seiten Lärmwirkungen ausgesetzt sein wird. Ein planerischer Ansatz, der eine günstige Trassierung und zugleich insbesondere auch die Immissionssituation aller be-troffener Bereiche im Auge behält, erweist sich daher als sachlich zutreffend.

Zum nördlich daran anschließenden Teilbereich nehmen die Varianten 1, 2, 5, und 6 den Kreuzungspunkt mit der L 125 (aus Richtung Ehrenkirchen; Bauanfang) auf und folgen bis zur Anbindung des Gewerbegebietes „Gaisgraben“ ein- und derselben Trasse. Sie verlaufen nachfolgend in unterschiedlichen Abständen zur Bebauung von Staufen in einem Bo-gen um den Kernort, um im Bereich von Grunern an die Teilvariante „A“ anzuschließen. Die Varianten unterscheiden sich neben ihrem Abstand zur Bebauung auch darin, ob der Bereich der Kleingartenanlage geschont werden kann bzw. ob dieser an seinem westlichen oder östlichen Rand vom Vorhaben tangiert wird. Wie bereits ausgeführt, orientieren sich die Varianten teilweise auch an Flächen, die bereits als Verkehrsweg dienen.

- Die Variante 1 wird nahe an der Bebauung geführt. In Relation zu weiteren Varian-ten weist sie eine geringere Streckenlänge auf. Mit der ortsnahen Führung ist jedoch beim Übergang vom Kurvenbereich zur geraden Strecke ein Radius gegeben, der nicht den technischen Vorschriften entspricht und mit einem Sicherheitsnachteil ein-hergeht. Zugleich wären im Falle der Variante 1 die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV über größere Teilstrecken gerade noch eingehalten.
- Die Variante 2 führt in einem Bogen um das westliche Ende des Kleingartengelän-des „Spitzäcker“ und hält einen deutlichen Abstand zu den nordwestlichen und westlichen Teilbereichen des Gewerbegebiets „Gaisgraben“ (ca. 40 m) sowie zu

den geplanten Wohngebieten „Rundacker II“ und „Falkenstein III“ (jeweils ca. 350m) und zum Wohngebiet „Wolfacker“ (ca. 190 - 200 m). Die Gesamtlänge der Umgehungsstraße erhöht sich im Verhältnis zur Variante 1 um ca. 315 m. Sie ist wegen des Abstands zur Bebauung mit klaren Vorteilen in Bezug auf die Lärmsituation verbunden. Die Variante 2 nimmt zwischen den Kreisverkehrsplätzen im Zuge von L 129 und L 125 über eine nicht unerhebliche Strecke den Verlauf des dort im Bestand bereits vorhandenen Verkehrsweges auf.

- Die Variante 5 umfährt nach dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes die Bebauung in einem weiteren Bogen als die Variante 1 und schneidet das Kleingartengelände im östlichen Randbereich. Der Abstand zum Gewerbegebiet „Gaisgraben“ beträgt ca. 25 m, zu den geplanten Wohngebieten „Rundacker II“ und „Falkenstein III“ wie auch zum Wohngebiet „Wolfacker“ jeweils ca. 200 m. Mit einer Streckenlänge, die nur wenig über der Ausdehnung der Variante 1 liegt, verbindet die Variante 5 eine Ausgestaltung für die Verkehrsteilnehmer entsprechend des Regelwerks mit Verbesserungen zur Lärmsituation im Verhältnis zur Variante 1. Die Verbesserungen zur Lärmsituation erreichen jedoch nicht den Umfang, wie er mit Variante 2 verbunden ist.
- Die Variante 6 entspricht weitgehend der Variante 2. So umfährt sie das Kleingartengelände „Spitzacker“ auf seiner westlichen Seite und nimmt den zwischen den Kreisverkehrsplätzen im Zuge von L 129 und L 125 vorhandenen Verkehrsweg auf. Von der Variante 2 unterscheidet sie sich durch einen gleichmäßigeren Kurvenverlauf nördlich des Kreisverkehrsplatzes im Zuge der L 129. Der Abstand zum Gewerbegebiet „Gaisgraben“ beträgt ca. 25 m, zu den (geplanten) Wohngebieten „Rundacker II“ und „Falkenstein III“ ca. 400 m bzw. ca. 270 m sowie zum Wohngebiet „Wolfacker“ ca. 190 - 200 m. Die Gesamtlänge der Umgehungsstraße erhöht sich im Verhältnis zur Variante 1 um ca. 225 m. Sie weist Vorteile bezüglich des Abstands zur Bebauung, somit in Bezug auf die Lärmsituation auf.

Die Varianten 3 bzw. 4 weisen eine Varianz hinsichtlich der bisher dargestellten Lösungsansätze auf der Strecke zwischen der nördlichen Anbindung an die L 123 (Bauanfang) und der Anbindung an das Gewerbegebiet „Gaisgraben“ auf. Jenseits dieser Anbindung schließen die Varianten 3 und 4 jeweils an die zuvor bereits dargestellten Varianten an und teilen insoweit deren Vor- bzw. Nachteile. Der Ansatz der Varianten 3 und 4 beginnt westlich des bestehenden Knotenpunktes L 123/ L 125/ Krozinger Straße. Der Neumagen wird mit einer neuen Brücke überquert. Die Trasse verläuft in der Folge im Bereich landwirtschaftlich genutzter Flächen nördlich von Staufen und in nahezu direkter Linie bis zur geplanten Anbindung an das Gewerbegebiet Gaisgraben. Die L 125 und die Krozinger Straße werden nach dieser Konzeption mittels einer Querspange an die neue Ortsumfahrung angebunden. Mit dem eben dargestellten Ansatz geht die zusätzliche Durchfahrung klimatisch empfindlicher

Bereiche auf einer Strecke von mindestens 850 m einher. Damit verbunden sind ein zusätzlicher Flächenverbrauch im Umfang von mindestens 2,0 ha sowie eine größere Zerschneidungswirkung des Vorhabens.

Wegen der klar ersichtlichen Nachteile hat der Vorhabensträger in nicht zu beanstandender Weise die Varianten 1, 3 und 4 sowie im Bereich südlich der L 125 die Teilvariante mit einem leicht geschwungenen Verlauf vorab ausgeschieden. Ausgeschieden wurde durch den Vorhabensträger auch die Variante 6, die allerdings trassierungstechnisch einen günstigeren Verlauf und eine etwas geringere Streckenlänge aufweist als Variante 2. Mit der Variante 2 hat der Vorhabensträger, beginnend mit der ursprünglichen Planung, ersichtlich eine Planung in der näheren Betrachtung behalten, die neben ihren sachlichen Vor- und Nachteilen zugleich verschiedene Elemente von Trassenalternativen beinhaltet, die von Dritten im Verfahren formuliert wurden. Sofern die Variante 6 mit guten Gründen, wofür Einiges spricht, vorab abgeschichtet werden kann, würde dies mit der noch größeren Streckenlänge und der ungünstigeren Trassierung erst recht für die Variante 2 gelten. Mit seiner Vorgehensweise hat der Vorhabensträger die Möglichkeit eröffnet, die Variante 2 und - im Sinne einer groben Betrachtung als „Fallgruppe“ - auch wesentliche Teile der Variante 6 unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit und zu wichtigen öffentlichen und privaten Belangen einer eingehenderen Betrachtung zu unterziehen. Damit und mit der intensiven Betrachtung der Westtangente /Erweiterten Westtangente hat der Vorhabensträger damit zugleich dem erkennbaren Interesse vieler Einwender Rechnung getragen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt diesen Ansatz auf.

3.1.2 Weitere Lösungsansätze

In Einwendungen und Stellungnahmen wurden weitere Lösungsansätze eingebracht. Es handelt sich dabei nicht stets um Alternativen, die tatsächlich auf das vom Vorhabensträger verfolgte Projektziel ausgerichtet sind. So wird teilweise ein Ansatz verfolgt, der weitgehend auf die Ortsdurchfahrt abzielt. Hinzu kommen Ansätze, die nicht auf eine vollständige Entlastung der Ortsdurchfahrt von Durchgangsverkehr ausgerichtet sind, sondern eine Teilentlastung im Sinne einer Verteilung der Verkehrslasten auf mehrere Achsen für angemessen und ausreichend erachten. Diese zuletzt genannten Ansätze werden von einer Vielzahl örtlicher Interessengruppen und in der weit überwiegenden Zahl von Einwendungen nachdrücklich unterstützt. Es wird darauf hingewiesen, dass zwar erhebliche Bedenken bestehen, diese Ansätze als Alternativen im eigentlichen Sinne einzuordnen. So käme es in Betracht, verschiedene Ansätze bereits zu einem frühen Zeitpunkt nicht mehr in die näheren Betrachtungen einzubeziehen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), insbesondere Ziffer 2.1 (Einführung (Ausgangssituation, allgemeine Grundlagen)), wird ergänzend verwiesen. Gleichwohl verschließt sich die Planfeststellungsbehörde nicht dem vielfach zum Ausdruck gebrachten Interesse an einer Auseinandersetzung mit den insoweit vorgetragenen Argumenten. Die Planfeststellungsbehörde befasst

sich deshalb, wie im gesamten Verfahren, eingehender als rechtlich geboten auch mit den eben umrissenen Ansätzen. Sie nimmt hierbei die Vorgehensweise des Vorhabensträgers auf, der beginnend mit der Vorplanungsphase über den gesamten Verlauf des Verfahrens und die insoweit vorgegebenen Anforderungen weit hinaus, Anstrengungen unternommen hat, nicht nur das verfolgte Vorhaben zu erläutern, sondern im Sinne einer offenen und konstruktiven Vorgehensweise den Austausch mit sämtlichen Verfahrensbeteiligten und der Öffentlichkeit zu pflegen. Der Vorhabensträger hat sich in einer Zahl von Öffentlichkeitsveranstaltungen, in Gesprächen und sonstigen Kontakten unter anderem intensiv mit möglichen Trassenalternativen befasst. Insbesondere bezüglich der Westtangente und in der Folge der Erweiterten Westtangente ist der Vorhabensträger auch beratend tätig geworden. Er hat die planerischen Ansätze aufgenommen, Wünsche zur Trassenführung einfließen lassen, jeweils auf mögliche Bedenken und Risiken hingewiesen und das Ergebnis der Abstimmungen in einer nicht unbeachtlichen Tiefe betrachtet. So wurden die Ansätze in Plänen aufbereitet und in einem erläuternden Bericht dargestellt. Sie wurden dabei nicht nur unter technischen Gesichtspunkten, sondern auch im Verkehrsgutachten und im Hinblick auf betroffene Schutzgüter einer Betrachtung unterzogen. Wie bereits ausgeführt, wurden diese Unterlagen hierzu im Interesse einer umfassenden Information den Antragsunterlagen beigelegt, was deutlich über das sonst übliche Vorgehen hinausgeht. Im Zuge der weiteren Diskussion wurden weitere Betrachtungen angestellt, unter anderem eine grobe Abschätzung zu den Kosten vorgenommen. Im Interesse einer nachvollziehbaren und bürgerfreundlichen Vorgehensweise führt die Planfeststellungsbehörde diese grundsätzlich begrüßenswerte Vorgehensweise des Vorhabensträgers mit der vorliegenden Entscheidung fort; dies jedoch zugleich mit Blick auf die Anforderungen der Planfeststellung und dem Interesse an einer noch überschaubaren und hinreichend lesbaren Verwaltungsentscheidung.

3.1.2.1 Ausbau der Ortsdurchfahrt; verkehrslenkende Maßnahmen

Teilweise wird in Einwendungen die Auffassung vertreten, dass statt des Neubaus einer Ortsumfahrung die bestehende Ortsdurchfahrt verändert werden soll, um dort zu einem besseren Verkehrsfluss beizutragen. In Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung etwa auf 30 km/h und ergänzenden Maßnahmen (z. B. Flüsterasphalt) könne so eine erhebliche Lärmreduzierung erzielt werden. Die Ortsumfahrung sei dann nicht mehr erforderlich. Hingewiesen wird überdies auf weitere innovative Ansätze, etwa den des sog. shared space (Gestaltung des öffentlichen Raums unter weitgehendem Verzicht auf abgrenzende Elemente und Verkehrsregelungen mit dem Ziel eines gleichberechtigten und achtsamen Verkehrsverhaltens aller daran Beteiligten).

Vor dem Hintergrund der Projektziele, nämlich einer vollständigen Entlastung der Ortsdurchfahrt von den beachtlichen Mengen an Durchgangsverkehr nebst den weiteren damit verbundenen positiven Effekten, stellen Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt keine Variante im eigentlichen Sinne dar, weil damit letztlich ein anderes Projekt verfolgt wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die straßenrechtliche Planfeststellung auf die bauliche Infrastruktur und grundsätzlich nicht auf betriebliche Regelungen wie beispielsweise Geschwindigkeitsregelungen, Fahrbahnmarkierungen oder Beschilderungen gerichtet ist. Für verschiedene (Teil-)Ansätze ließe sich somit bereits die Frage stellen, ob sie den rechtlichen Anforderungen an eine Alternative genügen. Ungeachtet dessen geht die Planfeststellungsbehörde nachfolgend auf verschiedene Kernfragen ein.

Ausweislich der Verkehrsuntersuchung (Fortschreibung 2008, Unterlage 16.2 a der Antragsunterlagen; vgl. Ziffer 5.2, S. 25) werden bei Änderungen in der Ortsdurchfahrt die Prognoseverkehrsbelastungen denen des Prognose-Nullfalls entsprechen. So würde zwar wohl ein flüssigerer Verkehrsablauf und damit geringfügige Verbesserungen hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffemissionen herbeigeführt. Es würde jedoch bei einer hohen Verkehrsbelastung (rd. 17.000 bis 20.000 Kfz/24h nördlich der Einmündung der Grunerner Straße) in der Ortsdurchfahrt verbleiben. Neben weiterhin nicht unbeträchtlichen Immissionen würde die Trennungswirkung der Trasse zwischen den Bereichen östlich und westlich der Ortsdurchfahrt, damit insbesondere auch in Teilen von Staufen, die sich für eine städtebauliche Entwicklung anbieten, weitgehend fortbestehen. Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer Stärkung zentraler Lagen im unmittelbaren Anschluss an die Altstadt, insbesondere einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität und einer Verbesserung der Verkehrssicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmern, wären damit enge Grenzen gesetzt. Zwar wäre bei einer reduzierten Geschwindigkeit für Kfz und baulichen Verbesserungen ein gewisser Beitrag zu einer geringeren Gefährdung anzunehmen. Es gilt jedoch zu bedenken, dass gerade zu den problematischen Überlastungszeiten auch im Bestand zähfließender Verkehr und Staus jeweils mit eher geringen Geschwindigkeiten einhergehen. Bereits dieses massive Auftreten von Kfz wirkt sich in erheblichem Umfang auf die Übersichtlichkeit der Verkehrssituation aus. Aus der Natur der Sache werden hier die schwächeren Verkehrsteilnehmer verdrängt, verunsichert, gefährdet oder schlicht behindert. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass überdies der nur begrenzt vorhandene Raum in wichtigen Teilbereichen eine zusätzliche Herausforderung darstellt. Als Zwangspunkte bzw. erschwerende Randbedingungen stellen sich vor allem die vorhandene Bebauung wie auch der Neumagen dar. So wären Maßnahmen im Gewässerbereich unter anderem im Hinblick auf Anforderungen des Hochwasserschutzes eingehend zu prüfen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass ein Ansatz zur Gestaltung der Ortsdurchfahrt beispielsweise den planerischen Überlegungen entnommen werden kann, die im Auftrag

einer örtlichen Bürgerinitiative entwickelt wurden (Planungsvorschläge des Ingenieurbüros Krebs und Kiefer, Freiburg, vgl. Anlage 16.1 der Antragsunterlagen – Unterlage 7 Blatt 1 und 2 vom März 2006) und der unter anderem die Anlage von Abbiegespuren, eines Kreisverkehrs sowie eine durchgehende Fahrbahnbreite von 6,50 m vorsieht. Die Ansätze sind in die vorliegenden Überlegungen mit eingeflossen.

Zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit, die teilweise isoliert als alternativer Ansatz angesprochen wurde, gelten vorstehende Ausführungen sinngemäß.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass - wie teilweise angesprochen - aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Flüsterasphalt) in der Ortslage sinnvollerweise verwirklicht werden könnten bzw. als alternative Vorgehensweise in Betracht kommen. Mit aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen (beispielsweise Schallschutzfenstern) wäre lediglich eine Besserung zu einem Teilausschnitt in Reichweite gerückt. Die grundlegende Problematik der hohen Verkehrsbelastung mit den gesamthaft damit einhergehenden und bereits dargestellten Folgewirkungen bliebe weitgehend erhalten.

3.1.2.2 Westtangente

Zu einem früheren Stand des Verfahrens wurde von einem Aktionsbündnis von Interessengruppen, Vereinen und Initiativen zunächst ein Ansatz unter der Bezeichnung „Westtangente“ verfolgt, der eine Kombinationslösung von (teilweiser) Umfahrung und Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt verfolgt. Der Ansatz wurde zwischenzeitlich weitgehend von der sogenannten „Erweiterten Westtangente“ abgelöst (vgl. hierzu nachfolgend Ziffer 3.1.2.3). Die Westtangente entspricht in ihrem Verlauf teilweise der Erweiterten Westtangente. Zu Teilbereichen können damit die Ausführungen zu Vor- und Nachteilen der Erweiterten Westtangente sinngemäß auf die Westtangente übertragen werden. In beiden Fällen bestehen erhebliche Bedenken, ob es sich um Alternativen im eigentlichen Sinne handelt, weil die Projektziele verfehlt werden. Auf die nachfolgenden Ausführungen sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.1.2.3 (Erweiterte Westtangente) wird ergänzend verwiesen.

Die Variante Westtangente wurde vom Vorhabensträger im Interesse einer umfassenden Information in die Antragsunterlagen des Jahres 2007 zur ursprünglichen Planung aufgenommen und bewertet (vgl. insbesondere Anlagen 16 und 16.1 der ursprünglichen Antragsunterlagen).

Abweichend von der Erweiterten Westtangente setzt die Westtangente nicht im Bereich der nördlichen Ortseinfahrt von Staufen bei der Einmündung der L 125 (Richtung Ehrenkirchen) an, sondern belässt es beim Bestand der Neumagenstraße bis zur Abzweigung der

Straße „Im Gaisgraben“, die das Gewerbegebiet Gaisgraben anbindet. Die Überlegungen zu einer Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur beginnen in der Verlängerung der Straße „Im Gaisgraben“ auf Höhe der Reitanlagen. Das Gewerbegebiet wird in der Folge auf einer Trasse umfahren, die sich an der Gemarkungsgrenze orientiert und bis zur Wettelbrunner Straße reicht. In (ergänzenden) Überlegungen, die in verschiedenen Einwendungen zum Ausdruck gebracht wurden, wird im Sinne einer „Weiterführung“ auch die Straße „Im Steiner“ in den Blick genommen.

Die Variante Westtangente verfolgt den grundsätzlich nachvollziehbaren Ansatz einer weitgehenden Einbindung vorhandener Infrastruktur oder durch solche belegter Flächen. Dies kann sich unter anderem günstig auf die Eingriffssituation zu bestimmten Schutzgütern auswirken. Die überschlägige Bewertung der Variante durch den Vorhabensträger unter straßenbautechnischen Gesichtspunkten, zu Aspekten der künftigen Verkehrsentwicklung sowie zu Umweltgesichtspunkten hat jedoch nachvollziehbar aufgezeigt, dass es sich um einen Ansatz handelt, der vorab abgeschichtet werden kann. Zielsetzung der Ortsumfahrung ist die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf eine Umfahrung mit entsprechender Verbindungsfunktion und einem überwiegend separat geführten Wegenetz für Radfahrer und den landwirtschaftlichen Verkehr. Die Variante Westtangente folgt im Ergebnis eher einem planerischen Ansatz in der Qualität einer innerörtlichen bzw. zwischengemeindlichen Verbindung, der auch Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion zukommt. Dies ist unter anderem unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit bedenklich. So wäre beispielsweise in größerem Umfang eine gemeinsame Nutzung auch mit dem landwirtschaftlichen Verkehr beinhaltet. Hinzu kommen Bedenken hinsichtlich der Linienführung, die mit teilweise abrupt wechselnden Streckencharakteristika, mit einer hohen Varianz von gefahrenen Geschwindigkeiten und teilweise ungünstigen Radien einhergeht. Diese Abweichungen von den auch in technischem Regelwerk niedergelegten planerischen Grundsätzen vermindern neben der Sicherheit der Trasse auch deren Attraktivität. Mit Blick auf das Verkehrsgutachten ist überdies bei einem Ausbau der Ortsdurchfahrt, wie dargelegt, nicht im gebotenen Umfang mit einer Verkehrsverlagerung zu rechnen. Es gilt hierbei zu bedenken, dass mit dem grundsätzlich angestrebten Ausbau der Ortsdurchfahrt von ca. 5,50 m auf 6,50 m deren verkehrliche Attraktivität im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten verbessert werden soll. Dies würde sich in Anbetracht der unterschiedlichen Streckenlänge von Ortsdurchfahrt und Umfahrung attraktivitätsmindernd zulasten der Umfahrung auswirken. Unabhängig von vorgenannten Aspekten gilt es zur Variante Westtangente überdies zu bedenken, dass diese bereits bei überschlägiger Betrachtung eine deutliche Verkehrszunahme auf der Zulaufstrecke „Im Gaisgraben“ erwarten lässt. Die Straße „Im Gaisgraben“ hat derzeit Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet. Es stellt sich damit die Frage der Leistungsfähigkeit sowie einer sicheren und sachgerechten Verkehrsabwicklung, weil Durchgangsverkehr auf eine Straße mit örtlicher Aufenthalts- und Erschließungsfunktion

umgeleitet würde. Dies begründet im Ergebnis die Besorgnis, dass weniger eine Problemlösung, sondern vielmehr eine teilweise Problemverlagerung eintritt. Dies angesichts eher geringer Entlastungswirkungen in den Bereichen, für die eine Minderung der Lärmbelastung angestrebt wird (Ortsdurchfahrt). Hingegen kommen höhere Belastungen in Bereichen hinzu, die bislang weniger mit Verkehrslärm belastet waren (vgl. zu den Einzelheiten insbesondere Unterlage 16 der ursprünglichen Antragsunterlagen, S. 18 ff einschließlich der Tabellen 1 und 2 sowie Anlage 16.1 der ursprünglichen Antragsunterlagen, Plan 4 -7 zur Darstellung der Tages- und Nachtisophonen).

3.1.2.3 Erweiterte Westtangente

Im Laufe des Anhörungsverfahrens hat das vorgenannte Aktionsbündnis im Kontakt mit dem Vorhabensträger eine Weiterentwicklung der Westtangente verfolgt, die letztlich in die Variante „Erweiterte Westtangente“ mündete. Auch dieser Ansatz sieht zunächst eine Kombinationslösung von (teilweiser) Umfahrung einerseits und Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt andererseits vor. Zuletzt wurde die Erweiterte Westtangente auch ohne weitere bauliche Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt vertreten. Die „Erweiterte Westtangente“ wurde vom Vorhabensträger im Interesse einer umfassenden Information in die Antragsunterlagen des Jahres 2009 zur geänderten Planung aufgenommen und bewertet (vgl. insbesondere Anlagen 16 a und 16.1 der geänderten Antragsunterlagen).

Der planerische Ansatz setzt sich grundsätzlich, wie dargelegt, aus dem Neubau einer teilweisen Ortsumfahrung sowie einem Ausbau der Ortsdurchfahrt zusammen. In der Ortsdurchfahrt soll dabei die bestehende Fahrbahn in der Ortslage auf 6,50 m verbreitert werden. Überdies sind unter anderem Linksabbiegespuren, Fußgängerquerungen und ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Die Erweiterte Westtangente als Teilumfahrung nimmt die Funktion der L 123 im Sinne einer regionalen Verbindung auf und ist dabei auf zu- und ablaufenden Durchgangsverkehr über die L 129 und L 125 sowie Verkehr aus den westlichen Quartieren von Staufen ausgerichtet. Sie ist anbaufrei und verläuft außerhalb bebauter Gebiete. Wie die Antragstrasse setzt die Erweiterte Westtangente am Knoten L 123/ L 125/ Krozinger Straße an. Sie verläuft sodann über die vorhandene Brücke des Neumagens und entlang des Gewerbegebiets Gaisgraben. In ihrem Verlauf in westliche Richtung orientiert sie sich - im Unterschied zur Antragstrasse - nahe der Gemarkungsgrenzen bis zum Schnittpunkt mit der L 129. Die Trasse nimmt hierbei über eine kurze Strecke den Verlauf der K 4983 auf, die mit einer Einmündung angebunden wird, umfährt die Kleingartenanlage „Spitzäcker“ an deren westlichem Ende und erstreckt sich anschließend weitgehend entlang der Verbindungsachse zwischen der L 129 und der L 125. Das Bauende befindet sich westlich von Staufen am Knoten L 125/ „Im Steiner“. Die Gesamtbaulänge beträgt rund 2,8 km. Zu weiteren Elementen, die sich von der Antragstrasse unterscheiden, kann unter an-

derem festgehalten werden, dass die Anbindung der Neumagenstraße und des Anwesens Stöckle über einen Kreisverkehrsplatz erfolgt. Das Gewerbegebiet Gaisgraben wird nicht über einen Kreisverkehrsplatz, sondern mittels Einmündung der Straßen „Im Gaisgraben“ angebunden.

Die Knotenpunkte mit der Neumagenstraße, der L 129 und der L 125 werden hingegen wie der Knotenpunkt L 123/ L 125/ Krozinger Straße als Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von rund 43,00 m ausgebildet. Der Ausbauquerschnitt wurde entsprechend des zu erwartenden Verkehrsaufkommens vom Baubeginn bis zum Kreisverkehr „Erweiterte Westtangente“/ Neumagenstraße/ Zufahrt „Stöckle“ mit Regelquerschnitt RQ 10,5 (befestigte Fahrbahnbreite 7,50 m) und in der Folge mit Regelquerschnitt RQ 9,5 (befestigte Fahrbahnbreite 6,50 m) gewählt. Bei überschlägiger Betrachtung beträgt der Abstand zur Bebauung des Wohngebiets „Rundacker“ ca. 520 - 600 m, zu den Bebauungsplangebiet „Rundacker II“ und „Falkenstein II“ ca. 270 – 450 m und zur Wohnbebauung „Wolfacker“ ca. 300 – 320 m. Im Bereich des Gewerbegebiets sind zwei Unterführungen der Wirtschaftswege und Querungshilfen im weiteren Verlauf sowie auf der Straße „Im Steiner“ vorgesehen. Durch die Initiatoren der Erweiterten Westtangente sind dort überdies Tonnage- und Geschwindigkeitsbeschränkungen angestrebt.

Die Erweiterte Westtangente verfolgt erkennbar den Ansatz, im nördlichen Bereich möglichst der Gemarkungsgrenze zu folgen. Im weiteren Verlauf zeigt sich das Bestreben, die Flächen bereits vorhandener Infrastruktur in Anspruch zu nehmen, was sich unter anderem günstig auf die Eingriffssituation zu bestimmten Schutzgütern auswirken kann. Die überschlägige Bewertung der Variante durch den Vorhabensträger unter straßenbautechnischen Gesichtspunkten, zu Aspekten der künftigen Verkehrsentwicklung sowie zu Umweltgesichtspunkten lassen darauf schließen, dass es sich grundsätzlich um einen Ansatz handelt, der vorab abgeschichtet werden kann. Zielsetzung des beantragten Vorhabens ist die vollständige Verlagerung von Durchgangsverkehr verbunden mit der Bündelung weitere Verkehre aus den nordwestlichen und westlichen Bereichen von Staufen. Wie bereits dargelegt, ist die umfassende Verlagerungsfunktion unter anderem maßgebliche Voraussetzung für die Entwicklung innerstädtischer Bereiche. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen. Diese Zielsetzung wird mit der Erweiterten Westtangente nicht erreicht. Vielmehr wird mit ihr ausdrücklich das Ziel verfolgt, dass in der Ortsdurchfahrt auch weiterhin die Verkehre von Freiburg/Bad Krozingen in Richtung Münstertal und umgekehrt abgewickelt werden. Gleichwohl setzt sich diese Entscheidung, aus den bereits dargelegten Gründen, mit der Erweiterten Westtangente im Sinne einer Trassenalternative auseinander. An dieser Stelle liegt der Schwerpunkt zunächst auf straßenbautechnischen Aspekten und Aspekten der künftigen Verkehrsentwicklung. Überlegungen zu weiteren Belangen

schließen sich im Rahmen einer Einschätzung zu Umweltgesichtspunkten und im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung an (vgl. insbesondere Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung)).

Der Vorhabensträger hat für seine straßenbautechnische Bewertung zutreffend den aktuellen Stand der Technik und die gültigen Regelwerke, insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), herangezogen. Sie dienen als Entscheidungshilfe und Handlungsanleitung und tragen zugleich zu einer landesweit einheitlichen Vorgehensweise bei. Der Vorhabensträger hat sein Augenmerk dabei an wichtigen Aspekten, nämlich Gesichtspunkten von Funktion/Nutzung, Querschnittsgestaltung, Linienführung und Knotenpunkten ausgerichtet und so zu einer angemessenen Beurteilungsgrundlage zu technischen Anforderungen beigetragen. Zu den Einzelheiten wird auf die bei den Antragsunterlagen befindlichen Ausarbeitungen hingewiesen (vgl. Unterlage 16 a, Erläuterungsbericht zur Erweiterten Westtangente, insbesondere Ziffer 6.1, S. 27ff). Bei der Erweiterten Westtangente beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit (V_e) 70km/h. Wie ausgeführt, ist dies Grundlage der bautechnischen Bemessung einer Straße und soll insbesondere dazu beitragen, eine bestimmte Qualität des Verkehrsablaufs über längere Strecken und in Abhängigkeit von der Verkehrsfunktion zu gewährleisten. Mit der Planung sind Mindestradien von 120 m verbunden, die Längsneigung bewegt sich zwischen ca. 0,45 und ca. 1,3 %. Es hat sich gezeigt, dass sich der Teilabschnitt von Bauanfang bis zur Anbindung der Neumagenstraße hinsichtlich Funktion bzw. Nutzung als unproblematisch und leistungsfähig darstellt. Im weiteren Verlauf bis zur Wettelbrunner Straße (L 129) ist die Trassierung stetigen Richtungswechseln unterworfen, was aus der Anforderung folgt, weitgehend den Verlauf der Gemarkungsgrenze nachzuvollziehen. Dennoch werden hier Geschwindigkeiten deutlich über 80 km/h erreicht, die teilweise auch überschritten werden könnten. Der Radius von 120 m im Bereich der K 4983 reduziert jedoch die Geschwindigkeit V_{85} auf der freien Strecke so erheblich, dass diese nicht der geforderten Geschwindigkeiten von 70 km/h, sondern lediglich von 60 km/h entspricht. Erforderlich wäre damit die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Vorhabensträger gibt in diesem Zusammenhang zutreffend zu bedenken, dass die im Vorfeld der Kurve anzuordnenden 70 km/h den Standards zum Neubau einer Umgehungsstraße nicht gerecht werden und die so nicht erwartbare Kurve mit engem Radius am Ende einer gestreckten Linienführung unter Sicherheitsaspekten kritisch zu beurteilen ist. Als Verkehrsrisiko tritt im Kurvenbereich die Einmündung der K 4983 hinzu. Im Bereich L 129 und L 125 unterbricht die Kurve mit einem Radius von 175 m vor allem aus Fahrtrichtung von der Wettelbrunner Straße kommend die Stetigkeit der Linienführung, was unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit nachteilig ist. Gleiches gilt für die Fußgänger-Querungshilfe bei Bau-km 2+740. Mit ihrer Lage rund 50 m vor dem Kreisverkehr im Zuge der L 125 ist ein erhöhtes Verkehrsrisiko verbunden, weil dort höhere Ge-

schwindigkeiten gefahren werden und die Führer von Kfz weniger mit Querungsbeziehungen rechnen.

Ausweislich des Verkehrsgutachtens (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Ziffer 5.4, S. 29ff sowie die Pläne 18 bis 22) verteilen sich die Verkehre zwischen der nördlichen Ortseinfahrt und dem jeweiligen Verknüpfungspunkt mit der L 125 in etwa hälftig auf die Erweiterte Westtangente und die Ortsdurchfahrt. Im Zuge der Ortsdurchfahrt (Neumagenstraße) verbleibt damit nördlich der Wettelbrunner Straße (L 129) eine Verkehrsbelastung von rd. 9.900 bis 10.500 Kfz/24h; im Abschnitt bis zur Einmündung Schladererstraße beträgt die Verkehrsbelastung rd. 11.000 bis 11.800 Kfz/24h. Demgegenüber verbleibt bei Umsetzung der Antragstrasse im Bereich der Neumagenstraße nördlich der Wettelbrunner Straße (L 129) eine Verkehrsbelastung von rd. 4.000 bis 4.600 Kfz/24h; im Abschnitt bis zur Einmündung Schladererstraße beträgt die Verkehrsbelastung rd. 5.500 bis 5.800 Kfz/24h. Auf der Querspange zwischen L 125 und L 129 erhöht sich die Verkehrsbelastung im Fall der Erweiterten Westtangente von 3.000 auf 9.000 Kfz/24h auf das dreifache, während die Antragstrasse in dem entsprechenden Bereich 15.000 Kfz/24h bündelt. Markante Unterschiede zeigen sich auch in den Bereichen südlich der L 125. Die Münstertäler Straße weist bei Umsetzung der Erweiterten Westtangente in etwa gleich wie der Prognose-Nullfall eine Verkehrsbelastung von rd. 6.600 bis 6.800 Kfz/24h auf. Bei Umsetzung der Antragstrasse verbleiben hier noch 1.100 bis 1.400 Kfz/24h. Für den Abschnitt „Im Steiner“ zwischen der L 125 und der L 123 ist im Fall der Erweiterten Westtangente eine Belastung mit rund 2.400 Kfz/24h zu erwarten. Bei Umsetzung der Antragstrasse verbleiben hier noch ca. 300 Kfz/24h. Zusammenfassend lässt sich damit festhalten, dass mit der Erweiterten Westtangente der Durchgangsverkehr von und zu den Landesstraßen L 125 und L 129 in vergleichbarer Weise wie im Fall der Antragstrasse gebündelt werden kann. Hinzu treten auch im Fall der Erweiterten Westtangente verschiedene Ziel- und Quellverkehre aus den westlichen und nordwestlichen Bereichen von Staufen. Über die gesamte Länge der Ortsdurchfahrt verbleibt im Unterschied zur Antragstrasse jedoch der Durchgangsverkehr auf der L 123 in ihrer Verbindungsfunktion nach Münstertal. In der Neumagenstraße wird mit der Erweiterten Westtangente eine Verkehrsentlastung von ca. - 47 % erreicht, die hinter der Entlastungswirkung der Antragstrasse (ca. - 77 %) deutlich zurückbleibt. Mit der Antragstrasse wird in der Münstertäler Straße eine Entlastung um ca. -80 % erreicht, während die Erweiterte Westtangente hier nicht zu einer merklichen Entlastung beiträgt.

3.1.3 Zusammenfassung

Aus vorstehenden Ausführungen folgt, dass der Vorhabensträger zutreffend die Varianten 2 A und 5 A in weitere Betrachtung einbezogen hat. Die Planfeststellungsbehörde hält es - wie dargelegt - überdies für sinnvoll, die Variante 6 A, die gegenüber der Variante 2 A die

etwas kürzere Wegstrecke und einen günstigeren Kurvenradius aufweist, nicht frühzeitig abzuschichten, sondern in einer Fallgruppe zusammen mit der Variante 2 A fortzuführen. Andere Standorte wurden in den Betrachtungen des Vorhabensträgers zu dem von ihm ins Auge gefassten Alternativen zu Recht nicht in die weiteren Betrachtungen einbezogen. Hinzu kommt die Erweiterte Westtangente, die aus den genannten Gründen zumindest einer überschlägigen Betrachtung auch unter Umweltgesichtspunkten unterzogen wurde. Abgeschichtet wird hingegen die Variante Westtangente, die insbesondere mit ihrer planerischen Konzeption, unter anderem auch mit dem Verlauf im Bereich des Gewerbegebiets so erhebliche Nachteile aufweist, dass sie hinter die weiteren Alternativen und vor allem im direkten Vergleich auch hinter die Erweiterte Westtangente zurücktritt. Zu den weiteren in Einwendungen und Stellungnahmen eingebrachten Lösungsansätzen, die nicht als Alternativen im eigentlichen Sinne eingeordnet werden können, wird auf die einführenden Hinweise unter Ziffer 3.1.2 (Weitere Lösungsansätze), insbesondere Ziffer 3.1.2.1 (Ausbau der Ortsdurchfahrt; verkehrlenkende Maßnahmen) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), insbesondere Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse) Bezug genommen. Zwar könnten sie zumeist zu einem frühen Zeitpunkt aus der Betrachtung herausgenommen werden (auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) wird ergänzend verwiesen). Aus den zuvor bereits dargestellten Erwägungen fließen die vorgetragenen Aspekte in verschiedenen Zusammenhängen mit ein.

Soweit ausgeführt wird, der zwischen der Stadt Staufen und der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern geschlossene Eingemeindungsvertrag stehe der Antragstrasse entgegen bzw. wirke insbesondere im Sinne der Westtangente/Erweiterten Westtangente, wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern), insbesondere Ziffer 3.4.2.1.2.1 (Eingemeindungsvertrag) verwiesen.

3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

3.2.1 Gegenstand, Methodik und Grundlagen der UVP

3.2.1.1 Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist erforderlich. Der Bau einer Landesstraße im Sinne von § 3 Abs. 2 Nr. 1 des Straßengesetzes mit einer durchgehenden Länge von 1 km bis weniger als 10 km unterliegt nach Nr. 2.4.2 der Anlage 1 (Liste UVP-pflichtiger Vorhaben) zum Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Die beantragte Ortsumfahrung umfasst eine Strecke von rund 4,12 km; kürzere Lösungsansätze umfassen in Teilbereichen des Untersuchungsraums Strecken von mehr als 2 km. Die Trasse verläuft in der freien Landschaft und

ist unter anderem mit einer nicht unerheblichen Inanspruchnahme von Flächen verbunden. Teilweise sind Bestände der Flora und Fauna bzw. deren Lebensräume berührt und bedürfen daher der Aufmerksamkeit. Das Vorhaben tangiert das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“. Das Vorhaben durchquert überdies Wasserschutzgebiete, ein Gebiet zum Schutz von Thermalquellen und einen Regionalen Grünzug.

Eine UVP ist im vorliegenden Fall durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Im Falle einer standortbezogenen Vorprüfung für ein Vorhaben mit geringer Größe oder Leistung gilt Gleiches, wenn trotz der geringen Größe oder Leistung des Vorhabens nur aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten gemäß den in der Anlage 2 Nr. 2 aufgeführten Schutzkriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Bei der Vorprüfung ist zu beachten, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Nach der Anlage 2 zum UVPG sind die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens anhand der Kriterien „Merkmale des Vorhabens“ und „Standort des Vorhabens“ zu beurteilen. Dabei ist dem Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung), dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen, der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen, der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen und der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen Rechnung zu tragen.

Zur Prüfung herangezogen wurde insbesondere die Zusammenfassung zum Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) entsprechend § 6 UVPG (Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Ziffer 6, S. 80 ff), die Natura 2000-Vorprüfung (Anhang zur Unterlage 11 der Antragsunterlagen), der artenschutzrechtliche Fachbeitrag „Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna“ vom Juli 2007 und Februar 2009 (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen; LBP), das Fachgutachten Fledermäuse vom Dezember 2013, der LBP (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen), der Erläuterungsbericht (Unterlage 1 c der Antragsunterlagen), die behördlichen Stellungnahmen, die eingegangenen Einwendungen sowie weitere Erkenntnisse aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren. Methodik und Darstellung entsprechen den hier gegebenen Anforderungen. Die Ausführungen und Wertungen der Gutachter sind insgesamt sowie der weiteren im Verfahren gewonnenen Erkenntnisse schlüssig und nachvollziehbar. Aufgrund der im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführten überschlägigen Prüfung des Einzelfalls ist die Planfeststellungsbehörde wegen Art und Umfang der unschwer ersichtlichen bzw. zu erwartenden Umwelt-

auswirkungen des Vorhabens zu der Einschätzung gelangt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben könnte und daher eine UVP erforderlich ist.

3.2.1.2 Gegenstand, Methodik und Grundlagen der UVP

Wesentliche Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG zu ermitteln, zu beschreiben und zu beurteilen sowie Möglichkeiten der Eingriffsvermeidung bzw. -verminderung, des Ausgleichs sowie Entlastungseffekte der geplanten Maßnahme aufzuzeigen.

Im Rahmen der UVP sind die Auswirkungen der Maßnahme auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter und deren Wechselwirkungen untereinander zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die Bewertung ist bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen, § 12 UVPG. Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG erfolgt in der UVP eine ökologische Konfliktanalyse sowie eine Bewertung der Antragstrasse, der in die Betrachtung einbezogenen Trassenalternativen und ein Vergleich mit der Nullvariante. Auf Grundlage des Scoping-Papiers wurden im Jahr 2001 die Träger öffentlicher Belange in die Bestimmung des Untersuchungsrahmens eingebunden; die hierzu eingebrachten Stellungnahmen wurden ausgewertet und so weit wie möglich in die weiteren Betrachtungen einbezogen. Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens wurde die UVS auf Veranlassung des Vorhabensträgers aktualisiert.

Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG ist die vom Vorhabensträger eingereichte Umweltverträglichkeitsstudie vom Juli 2007 (UVS; Unterlage 11 der Antragsunterlagen) einschließlich deren Ergänzung vom März 2009 (Unterlage 11a der Antragsunterlagen) sowie die ergänzende Ausarbeitung zur Erweiterten Westtangente (Unterlage 16a der Antragsunterlagen, insbesondere deren überschlägige Einschätzung der Umweltauswirkungen, S. 31 ff). Darüber hinaus wurden zur Prüfung insbesondere die Natura 2000-Vorprüfung (Anhang zur Unterlage 11 der Antragsunterlagen), der artenschutzrechtliche Fachbeitrag „Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna“ vom Juli 2007 und Februar 2009 (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen; LBP), das Fachgutachten Fledermäuse vom Dezember 2013, der LBP (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen), der Erläuterungsbericht (Unterlage 1 c der Antragsunterlagen), die behördlichen Stellungnahmen, die eingegangenen Einwendungen sowie weitere Erkenntnisse aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren herangezogen. Die Darstellung in den Antragsunterlagen erfolgt dabei überwiegend verbal-argumentativ und wird im Sachzusammenhang jeweils durch Darstellungen in Tabellen, bildhafte Darstellungen und mit Plänen ergänzt. Der in den Unterlagen zugrunde gelegte Untersuchungsrahmen entspricht, was Umfang, Inhalt und Methodik anbelangt, jeweils den allgemein an solche Un-

tersuchungen gestellten Anforderungen. Insgesamt sind die Studien und der LBP nachvollziehbar und nach anerkannten Methoden erstellt worden. Wie bereits ausgeführt, sind die im sog. Scoping-Verfahren eingebrachten Anforderungen und Anregungen in die Betrachtungen eingeflossen. Die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit ihrer Stellungnahme vom 09.01.2008 zur ursprünglichen Planung verschiedene kritische Aspekte vorgetragen und nötige Ergänzungen umrissen. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wurden die maßgeblichen Punkte überwiegend im Zuge einer Überarbeitung des LBP sowie weiterer Ergänzungen umgesetzt (geänderte Planung). Hinzu treten weitere Stellungnahmen, Recherchen und Abstimmungen im weiteren Verfahren, die zur nötigen Klärung beigetragen haben. Mit den Stellungnahmen zur geänderten Planung (Stellungnahme vom 28.07.2009), sowie den Stellungnahmen vom 14.07.2010, vom 11.12.2012 und vom 04.04.2013 hat die Untere Naturschutzbehörde keine grundlegende Kritik mehr zur UVS erhoben.

Verschiedene Anregungen, Bedenken und Kritikpunkten von Vereinigungen und Einwendern sind vorliegend im Sachzusammenhang mit eingeflossen. Im Übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie auf die Ausführungen jeweils im sachlichen Zusammenhang unter Ziffer 3.4. (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange) verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich unter Berücksichtigung sämtlicher im Verfahren gewonnener Erkenntnisse im Wesentlichen den Ausführungen und Wertungen der Gutachter an. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass Vollständigkeit, Aufbau und Aktualität der Antragsunterlagen in der aktuellen Fassung und unter Berücksichtigung der weiteren gewonnenen Erkenntnisse nicht zu beanstanden sind. Soweit sich zu verschiedenen Aspekten Klärungsbedarf ergeben hat oder Kritikpunkte vorgetragen wurden, ist dem mit den vorliegenden Unterlagen und Erkenntnissen Rechnung getragen. Darüber hinausgehende Anforderungen fachlicher Stellen, von Vereinigungen und Einwendern werden im Übrigen zurückgewiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass es nicht zwingend erforderlich ist, jegliche hinzutretenden oder ergänzenden Informationen in die bei den Antragsunterlagen befindliche UVS einzuarbeiten. Ausreichend ist vielmehr, dass der Planfeststellungsbehörde die nötigen Informationen zur Verfügung stehen, um die Frage der Umweltverträglichkeit in gebotem Umfang und Tiefe zu beurteilen. Die Behandlung der eingebrachten Argumente erfolgt überwiegend im Sachzusammenhang. Auf die nachfolgenden Ausführungen sowie ergänzend auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange, insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen)), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Zif-

fer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten, Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird verwiesen.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens einschließlich der Ergänzungen und Anpassungen, die sich im Planfeststellungsverfahren ergeben haben, dem Prinzip der Umweltvorsorge hinreichend Rechnung trägt.

3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

3.2.2.1 Einführung und Kurzbeschreibung des Untersuchungsraums

Die der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zugrundeliegenden Unterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) beschreiben das Vorhaben mit seiner Zielsetzung, die bestehende Ortsdurchfahrt von Staufen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das Vorhaben wird vor dem Hintergrund des Bedarfsplans für Landesstraßen, des Flächennutzungsplans der Stadt Staufen und des Regionalplans eingeordnet und auf die lange Vorgeschichte der Planung verwiesen. Die UVS befasst sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG (Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter) einschließlich der Wechselwirkungen und bildet insbesondere eine Grundlage zur Beurteilung der in die nähere Betrachtung einbezogenen Varianten und der Nullvariante. Die UVS hat sich an den einschlägigen, für die Schutzgüter relevanten Gesetzen und untergesetzlichen Regelungen orientiert. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen in der UVS verwiesen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 15 ff). Änderungen, die sich im zeitlichen Verlauf des Verfahrens ergeben haben, wurden nicht in die UVS im Detail eingearbeitet. Dies ist unschädlich; die aktuellen Bestimmungen sowie Erkenntnisse, die mit weiteren Ausarbeitungen, Stellungnahmen, Gutachten oder Recherchen gewonnen wurden, liegen vor und sind in die Betrachtungen im Rahmen der UVP eingeflossen. Zu den verwendeten Datengrundlagen wird zu den Einzelheiten ebenfalls auf deren Darstellung in den Antragsunterlagen (UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 19 ff) Bezug genommen. Es handelt sich um Unterlagen, deren Heranziehung den üblichen fachlichen Standards entspricht. Zu Änderungen, die sich im zeitlichen Verlauf des Verfahrens ergeben haben, gilt das zuvor Gesagte. Insbesondere wurden Kritikpunkte, Anregungen und Hinweise aus Stellungnahmen und Einwendungen geprüft. Sie sind im gebotenen Umfang in die Betrachtungen eingeflossen; so wurden verschiedene Sachverhalte nochmals überprüft, ergänzende Stellungnahmen angefordert, Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden getroffen und sonstige Recherchen angestellt.

Die Ausarbeitung (UVS) beschreibt zunächst die Trassenalternativen. Es wird zutreffend berücksichtigt, dass einzelne Varianten das Projektziel nicht erreichen und verschiedene Varianten nur geringe Unterschiede aufweisen. Wie unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante) dargelegt, bezieht sich die Betrachtung auf die Varianten 2 A, 5 A und die Nullvariante, wobei die Variante 6 A unter dem Gesichtspunkt einer Fallgruppe aus den unter Ziffer 3.1.1 (Lösungsansätze des Vorhabensträgers) genannten Gründen mit einbezogen bleibt. Dass jeweils die Variante „A“ herangezogen wurde, bestätigt sich bereits bei überschlägiger Betrachtung im Rahmen der UVS als zutreffend. In dem Teilstück zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand im Bereich des Bauendes kann mit der Ausprägung im Sinne der Variante „A“ insbesondere ein Verlauf erreicht werden, der - unabhängig von den trassierungstechnischen Nachteilen eines geschwungenen Verlaufs - insbesondere die Lage von gesetzlich geschützten Biotopen (Biotop-Nr. 181123150454 „Feldhecken südöstlich Staufen“, das im Bereich des Entwässerungsgrabens Kirchmatten liegt, und Biotop-Nr. 181123150463 „Feldhecke südlich L 123“), Aspekte des Immissionsschutzes, die Lage eines archäologische Grabungsschutzgebietes sowie ein im Bereich des Bauendes angrenzendes FFH-Gebiet (Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“) besser berücksichtigt.

Methodisch und hinsichtlich relevanter Grundlagen orientiert sich die Betrachtung zutreffend an den jeweils einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und dem fachlichen Regelwerk, Merkblättern und weiteren (fachbezogenen) Ausarbeitungen und Hilfestellungen. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung in der UVS (S. 8 f) Bezug genommen. Die Methodik folgt einem verbal-argumentativen Ansatz unter Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter gemäß dem UVPG, zunächst unter Beschreibung und Bewertung der Vorhabenswirkungen nach Art, Intensität und räumlicher Reichweite unter Einbeziehung der verfügbaren Erkenntnisse zur Bauausführung (beispielsweise Baustraßen, Arbeitsstreifen usw.), des Vorhabens selbst (u. a. Ausbauquerschnitt, Höhenlage, Nebenanlagen) und der zu erwartenden betrieblichen Zustände (insbesondere Lärm- und Schadstoffemissionen). Die Darstellung und Beurteilung erfolgt mittels schutzgutbezogener Betrachtung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. In der Folge werden Hinweise zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation der Eingriffe gegeben.

Der Untersuchungsraum wurde korrespondierend mit der Empfindlichkeit der Schutzgüter und der absehbaren Reichweite der Vorhabenswirkungen im Bereich der Nullvariante mit einem Korridor von beidseitig je 100 m definiert. Bei den Varianten westlich von Staufen beträgt der Korridor je 300 m beidseitig der Trassen. Auf Höhe von Grunern wurde der Korridor mit Blick auf das Schutzgut Mensch/Wohnen zutreffend aufgeweitet. Bei einer übergreifenden Betrachtung kann festgehalten werden, dass am westlichen Siedlungsrand von

Staufen reine Wohnbebauung vorherrscht. Im nordwestlichen Bereich von Staufen befindet sich in Randlage ein Gewerbegebiet. Längs der bestehenden L 123 dominiert Wohn- und Mischbebauung. Bei der unbebauten Landschaft westlich von Staufen handelt es sich um ein potentielles Naherholungsgebiet; es wird berücksichtigt, dass der gesamte Gürtel um Staufen bis zum Eingang des Münstertals Bedeutung als Naherholungsgebiet mit dichtem Wegenetz hat. Der südlich von Staufen befindliche römische Gutshof (archäologisches Kulturdenkmal, Grabungsschutzgebiet) und der historische Stadtkern von Staufen (Gesamtanlage) sind als wesentliche Kulturgüter erfasst. Das Untersuchungsgebiet wird zutreffend dem Naturraum „Staufener Bucht“ mit seiner Charakteristik als schwach hügeliger und durch den Verlauf des Neumagens/der Möhlin geprägten Landschaft zugeordnet, die im Bereich der Niederung ein nur schwaches Gefälle aufweist. Zu der Niederung tritt die schmal entwickelte Vorbergzone hinzu, der Fohrenberg und Staufener Schlossberg zugeordnet werden. Östlich davon erhebt sich markant der vom Münstertal gegliederte Schwarzwald. Die Niederung der Staufener Bucht ist überwiegend von Löss und Lösslehm bedeckt und weist Auenböden, Gley (auf den holozänen Talfüllungen) sowie Parabraunerden und Pararendzinen (auf den lössbedeckten Flächen) auf. Die Hauptfließrichtung des Grundwassers ist nach Westen ausgerichtet. Die Mächtigkeit der jüngeren grundwasserführenden Ablagerungen beträgt in der Nähe des Schwarzwaldrandes 3 bis 5 Meter. Die Bereiche weiter westlich sind durch einen geringeren Flurabstand gekennzeichnet. Es wird zutreffend festgehalten, dass die Niederung ein relativ enges Netz an Bächen (Neumagen, Eschbach) und wasserführenden Gräben (Tunseler Graben, Entwässerungsgraben Kirchmatten) aufweist. Größter Wasserlauf ist der Neumagen mit einem Haupteinzugsgebiet von über 65 km², das bis in den Hochschwarzwald reicht. Zu den fließenden Gewässern treten mehrere Stillgewässer (lediglich beispielhaft: „Eisweiher“ im Süden des Untersuchungsgebietes; „Stadtweiher“ in Staufen) hinzu. Der Untersuchungsraum unterliegt übergeordnet einem atlantischen Klimaeinfluss mit relativ milden Wintern und warmen Sommern. Der Wind kommt bei überregionaler Betrachtung vorherrschend aus westlichen Richtungen. Alle Jahreszeiten sind durch Niederschläge geprägt, mit einem Maximum im Hochsommer. In Folge eines Staueffekts durch den Schwarzwald ist eine fortschreitende Zunahme der Niederschläge von West nach Ost zu verzeichnen. Die besondere topographische Situation im Bereich des Ausganges des Münstertals bedingt kleinräumig relativ starke Abweichungen vom allgemeinen Regionalklima. Entsprechend der Gegebenheiten in der Oberrheinischen Tiefebene ist auch im Untersuchungsgebiet ein kräftiges Berg-Tal-Windsystem ausgebildet (sog. „Münstertäler“). Für das Untersuchungsgebiet wäre bei ungestörter Entwicklung typischerweise ein frischer bis feuchter Sternmieren-Stieleichen-Hainbuchenwald mit Seegrass und Traubenkirschen-Erlen-Eschenauwald zu erwarten. Die gegebene Vegetation im Untersuchungsgebiet wird jedoch weitestgehend von landwirtschaftlichen Nutzpflanzen (u. a. Mais, Sonnenblumen, Weizen, Gerste, Weinbau usw.) bestimmt. Grünland kommt im Verhältnis dazu eher sporadisch und kleinflächig vor. In der

Gesamtschau bleibt festzuhalten, dass die naturnahe Vegetation fast völlig verdrängt ist und sich lediglich auf kleinere Gehölzflächen (insbesondere Feldgehölze, Gehölzsäume entlang von Gewässern) beschränkt. Das Landschaftsbild wird von der Niederung mit dem aufragenden Stauffer Schlossberg sowie dem sich östlich erhebenden Schwarzwald bestimmt. Die optische Erscheinung der offenen Flur westlich von Staufen ist von landwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Als kontrastierendes Element tragen hier die gewässerbegleitenden Gehölze des Neumagens zur Gliederung und Belebung der Landschaft bei. Hervorzuheben unter landschaftsästhetischen Gesichtspunkten ist die Blickbeziehung in Richtung Schwarzwald, wo sich der Belchen mit seiner markanten Gestalt von den umliegenden Höhenzügen abhebt.

Übergeordnete Vorgaben für den Untersuchungsraum können insbesondere der Landes- und Regionalplanung entnommen werden. Hinzu treten naturschutzrechtliche sowie weitere fachgesetzliche Bestimmungen und sonstige Datengrundlagen (vgl. hierzu insgesamt UVS S. 14 f, S. 15 ff, S. 19 f). Hieraus lassen sich für den Untersuchungsraum Zielsetzungen und Leitlinien entnehmen, die insbesondere auch bei der Landschaftsbewertung und der Ausgleichskonzeption Orientierung geben. So sind nach dem Landschaftsrahmenprogramm von Baden-Württemberg (Teil D/Naturraumbewertung) für den Untersuchungsraum u. a. die Sicherung des Grundwassers und der Lebensräume für Pflanzen und Tiere sowie die Erhaltung der bachbegleitenden Stauden- und Gehölzsäume benannt. Nach dem Regionalplan des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein ist die freie Landschaft um Staufen und damit auch der Untersuchungsraum als Regionaler Grünzug ausgewiesen. Dem Grünzug kommt klimatische Ausgleichsfunktion, eine Funktion zum Grundwasserschutz, zum Schutz landwirtschaftlicher Vorranggebiete, der Erhaltung charakteristischer Landschaftsbilder und Erholungsfunktion zu. Es wird berücksichtigt, dass der Untersuchungsraum innerhalb des Heilquellenschutzgebietes Bad Krozingen liegt und im nördlichen und nordwestlichen Bereich zwei Wasserschutzgebiete aufweist. Regional bedeutsame Biotope sind im Untersuchungsgebiet nicht ausgewiesen. Außerhalb des Untersuchungsraums (östlich von Staufen) ist Wald als Biotop/Schonwald dargestellt. Der Neumagen ist westlich und östlich von Staufen als naturfern bewertet. Der Biotopverbund erweist sich als mehr oder weniger defizitär. Es mangelt hieran insbesondere südwestlich von Staufen. Südöstlich sind zwar Ansätze vorhanden, werden jedoch als nicht ausreichend bewertet. Ausweislich der Biotopkartierung befinden sich verschiedene gesetzlich geschützte Biotope (von lokaler Bedeutung) im Umfeld der Planung. Es handelt sich hierbei überwiegend um Feldhecken und Feldgehölze. Hinzu treten naturnahe Abschnitte des Neugrabens, Erlenaun entlang des Neumagens, der Bereich „Kropbach“, Naturschutztümpel „In der Lehen“ und ein Sumpffeggenried. Insbesondere die Biotope Nr. 181123150-265 „Erlenaue entlang des Neumagen“, Nr. 181123150-463 „Feldhecke südlich L 123“ und Nr. 181123150-454 „Feldhecken südöstlich von Staufen“ befinden sich im näheren Bereich der untersuchten Tras-

sen. Überdies befindet sich im näheren Bereich das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“, das am Bauende in den Untersuchungskorridor hineinragt.

Neben den bereits dargestellten Vorgaben und Zielsetzungen, können dem Landschaftsplan der Stadt Staufen schutzgutbezogene Einzelziele entnommen werden. Dies umfasst einen grundsätzlich sparsamen und schonenden Umgang mit Flächen/Böden. Schadstoffeinträge in die Böden bzw. das Freisetzen von Schadstoffen aus vorbelasteten Böden sind zu vermeiden. Menge und Güte des Grundwassers sind zu schützen. Entsprechendes gilt für Oberflächengewässer. Hinzu tritt insbesondere der Schutz naturnaher und die Renaturierung beeinträchtigter Gewässer entsprechend der jeweiligen Eigenart. Es wird die Zielsetzung verfolgt, lokale Windsysteme/Kaltluftströme zu sichern und zu schützen und klimatische Belastungen zu vermeiden. Ein Augenmerk gilt überdies dem Artenschutz, dem Erhalt aller wertvollen Biotope und Biotopkomplexe unter Berücksichtigung des gegebenen Biotoppotentials. So wird die Entwicklung naturraumtypischer Biotope in Defizitbereichen angestrebt. Die Erholungslandschaft und damit das Landschaftsbild erfordern Schutz, Pflege sowie eine verträgliche Weiterentwicklung unter Berücksichtigung einer umweltverträglichen Entwicklung der Erholungsnutzung. Als maßgebliche Leitbilder sind in diesem Zusammenhang für das Staufener Becken Aspekte des Klimaschutzes (u. a. Münstertäler Bergwind), eine eher restriktive Siedlungsentwicklung, Grundwasserschutz, eine Wiederherstellung der ökologischen und visuellen Vielfalt sowie die Biotopvernetzung hervorgehoben. Für den Bereich des Talausgangs gelten der Klimaschutz (vgl. Münstertäler Bergwind), eine eher restriktiven Siedlungsentwicklung, die Berücksichtigung des Regionalen Grünzugs, der Erhalt von Grünland bzw. die Umwandlung von Acker- in Grünland und die Entwicklung von Uferrandstreifen als bedeutsam.

Die hier dargestellten Vorgaben, Zielsetzungen und Orientierungshilfen wurden in der weiteren, detaillierten Betrachtung des Vorhabens (Varianten und Nullvariante) einbezogen und sind insbesondere in die Ausarbeitungen zu den Projektwirkungen sowie der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wie auch des weiteren Kompensationskonzepts eingeflossen.

3.2.2.2 Bestandsanalyse

In der schutzgutbezogenen Bestandsanalyse werden die ermittelten Eigenschaften und Funktionen der Schutzgüter beschrieben und ihre Bedeutung bzw. Leistungsfähigkeit im Naturhaushalt bewertet. Dies erfolgt vor dem Hintergrund der Empfindlichkeit der Schutzgüter gegenüber Projektwirkungen. Die Darstellung erfolgt überwiegend verbal-

argumentativ sowie mit schutzgutspezifischem Kartenwerk (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen; UVS, Blatt 1-5).

3.2.2.2.1 Schutzgut Mensch

3.2.2.2.1.1 Schutzgut Mensch/Wohnen

Die Betrachtung orientiert sich zutreffend an der Situation im Bereich Staufen und Grunern. Unter Berücksichtigung des Flächennutzungsplans Münstertal/Staufen mit seinen Gebietsabgrenzungen bzw. Baunutzungskategorien wird zutreffend festgehalten, dass der innerörtliche Bereich von Staufen entlang der vorhandenen L 123 von Gewerbe-, Misch- und Wohngebieten geprägt ist. Mit Ausnahme des Ortskerns erweist sich die Bebauung als eher aufgelockert. Am nördlichen Rand von Staufen sind Gewerbe- und Wohngebiete ausgewiesen; im Westen befindet sich ein großflächiger Schulkomplex. Die Bebauung im westlichen Bereich von Staufen ist merklich dichter und der Anteil an Wohnbevölkerung größer. Zu den Merkmalen der Siedlungsgebiete im Einzelnen und in der Gegenüberstellung wird auf die Darstellung in der UVS (Unterlagen 11 der Antragsunterlagen, S. 24) Bezug genommen. Grunern liegt ca. 500 m von Staufen entfernt und weist überwiegend Misch- und Wohngebiete auf. Freiräume mit spezieller Wohnumfeldfunktion sind nicht ersichtlich bzw. ausgewiesen. Insbesondere zu Kleingärten, Naherholungsgebieten und ähnlichen Nutzungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.2.1.2 (Menschen/Erholung) verwiesen.

In der schutzgutbezogenen Bewertung wird zutreffend die grundsätzlich hohe Bedeutung der vorhandenen Wohngebiete hervorgehoben. Mischgebiete, in denen eine gewerbliche Nutzung eingeschränkt möglich ist, sind in ihrer Bedeutung den Wohngebieten angenähert und daher noch der Wertstufe hoch zuzuordnen. Demgegenüber steht in Gewerbegebieten eine gewerbliche Nutzung im Vordergrund. Wohnen ist hier nur eingeschränkt zugelassen. Folgerichtig ist die schutzgutbezogene Bedeutung geringer. Gemeinbedarfsflächen, wie z. B. Schulen, besitzen zwar keine Wohnfunktion, weisen aber dennoch eine hohe Schutzbedürftigkeit auf. Zur Bedeutung der Siedlungsgebiete im Einzelnen und in der Gegenüberstellung wird auf die Darstellung in der UVS (Unterlagen 11 der Antragsunterlagen, S. 25) Bezug genommen. Im Kernort Staufen stellt die Ortsdurchfahrt mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen eine Zäsur mit Barrierewirkung dar, die den Ort in zwei Teilgebiete trennt. Die Empfindlichkeit der Siedlungsgebiete gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens (hier insbesondere Lärm) korrespondiert mit der vorherrschenden Nutzung und der jeweiligen Bauungs- bzw. Bevölkerungsdichte wobei letzterer der Bedeutungswert für Wohnen zukommt.

3.2.2.1.2 Schutzgut Mensch/Erholung

In der Betrachtung wird zunächst zutreffend ausgeführt, dass sich die Freizeit- und Erholungsinfrastruktur für flächengebundene Aktivitäten im Gürtel westlich von Staufen und am Talausgang des Münstertals konzentriert. Dies umfasst eine Reitanlage, ein Kleingartengebiet mit nicht unerheblicher Ausdehnung zuzüglich Erweiterungsfläche sowie weitere Freiflächen. Im Süden von Staufen kommen zwischen Waldrand und L 123 ein Campingplatz und das Schwimmbad hinzu. Etwas abgerückt von der L 123 befindet sich eine kleinere private Freizeitanlage. Der Fußballplatz im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt wurde bebaut und einer überwiegend gewerblichen Nutzung zugeführt. Die freie Landschaft im Westen ist im Bestand von Staufen aus günstig und relativ gefahrlos zu erreichen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die zahlreichen Wege, die in die freie Landschaft bzw. die umliegenden Orte führen. Sie ermöglichen Rundwege unterschiedlicher Länge und Streckenführung. Zugleich verbinden sie Staufen mit den angrenzenden Schwarzwaldrandlagen. Die zuletzt angeführten Vorzüge gelten entsprechend für den Ortsteil Grunern, der über das vorhandene Wegenetz über verschiedene Anbindungen in Richtung Staufen sowie in die freie Landschaft um Grunern verfügt. Als eine der reizvollsten Wegstrecken insgesamt wird zutreffend die Verbindung entlang des Neumagens auf den Relationen in Richtung Bad Krozingen und Münstertal hervorgehoben. Gefährdungspotential weist hierbei die Querung der L 123 am nördlichen Ortsrand von Staufen auf. In der freien Flur westlich von Staufen bieten sich bei entsprechender Witterung zahlreiche Blickbeziehungen, unter anderem zum Schlossberg und bis in den Schwarzwald. Zutreffend hervorgehoben wird der Schlossberg zudem als populärer Zielpunkt; dies ungeachtet der steilen und damit eher beschwerlichen Zuwegung. Er bietet einen schönen Aus- und Rundblick in die gesamte Niederung der Staufener Bucht und in den Schwarzwald. Der nordwestliche Bereich um Staufen weist mit Ausnahme des Neumagens kaum landschaftsprägende Elemente auf, die zum Erholungswert zusätzlich beitragen könnten. Entsprechende Strukturen sind mit den Gewässern und gewässerbegleitenden Strukturen bzw. insbesondere mit Obstbaumbeständen eher im Bereich zwischen Staufen und Grunern zu finden. Die Niederung um Staufen wird jedoch deutlich überwiegend von landwirtschaftlicher Nutzung geprägt, die wenig zu einem strukturierten Naherholungsumfeld beiträgt.

In der schutzgutbezogenen Bewertung wird in der Gesamtbetrachtung zutreffend ausgeführt, dass dem Westen von Staufen als Naherholungsgebiet eine mittlere Bedeutung zukommt. Es wird richtig darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Landschaftsplanes der Stadt Staufen die Erholungsfunktion der Landschaft großräumig untersucht wurde. Im Ergebnis wurde hierbei festgestellt, dass Teilgebiete eine geringere bzw. mittlere Eignung für die Erholungsnutzung besitzen und sich hochwertige Gebiete in der Tendenz außerhalb des hier maßgeblichen Untersuchungsraumes befinden. Es wird zutreffend festgehalten,

dass die wichtigsten Wegeverbindungen zwischen Staufen und Grunern sowie in Richtung Bad Krozingen verlaufen und die Bedeutung der übrigen Wege im Vergleich dazu abfällt. Einen hohen Bedeutungswert für die Freizeiterholung hat das Kleingartengebiet westlich von Staufen. Der Bereich liegt nur 200 m vom Ortsrand entfernt und ist damit fußläufig oder mit dem Fahrrad leicht zu erreichen. Insgesamt sind die Flächenanteile, die einer flächegebundenen Erholung/Freizeitnutzung dienen, im Untersuchungsraum jedoch eher untergeordnet. Eine mittlere Eignung für die Erholungsnutzung besitzt das Teilgebiet zwischen Staufen und Grunern. Dies folgt unter anderem aus der günstigen Struktur des Wegenetzes, der leichten und gefahrlosen Erreichbarkeit und relativ geringen Vorbelastung. Insbesondere mit dem „Bettlerpfad“ und dem „Markgräfler Wiiwegli“ überwinden zwei Verbindungen die Landschaft zwischen Staufen und Grunern, die vom Schwarzwaldverein als regional bedeutsame Wanderwege gekennzeichnet sind. Sie reichen von Badenweiler bis Freiburg. Bedeutung für die Ferien- und Naherholung hat nicht zuletzt der Campingplatz einschließlich Schwimmbad, Tennis- und Minigolfanlage. Die zunehmende Attraktivität von Campingferien sowie Lage und Struktur der vorhandenen Anlage sind zutreffend mit eingeflossen. Berücksichtigt wird überdies die günstige Lage nahe am Stadtgebiet Staufen und zum Schwarzwald. Die UVS erachtet die Empfindlichkeit der Erholungsnutzung gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens in der Staufener Bucht mittel bis gering, am Neumagen als hoch. Trotz Vorbelastung durch den begleitenden Verkehrsweg handelt es sich beim Neumagen im innerörtlichen Bereich um ein reizvolles, belebendes Element mit hoher Aufenthaltsqualität. Damit korrespondiert eine hohe Empfindlichkeit. In einer weiter differenzierenden Betrachtung bezüglich der Bereiche nördlich und nordwestlich von Staufen kann überdies nachvollzogen werden, dass deren Bedeutung und Empfindlichkeit in der Tendenz eher mittel bis gering ausgeprägt sind. Nicht zu vernachlässigen ist dennoch eine Empfindlichkeit der Erholungsnutzung gegenüber Störwirkungen insbesondere auch durch Lärm, auch bei bereichsweise gegebener Vorbelastung. Insbesondere im Bereich zwischen Staufen und Grunern treten die zuvor für diesen Bereich dargestellten günstigen Faktoren ergänzend hinzu. In der Gesamtschau, unter Berücksichtigung der jeweiligen Struktur sowie einer differenzierenden Betrachtung der Empfindlichkeit, der nicht an spezielle Flächen gebundenen Erholung (z. B. mittels Wegeverbindungen, also Wandern, Spaziergehen usw.) gegenüber Verlärmung der Landschaft und gegenüber durchschneidenden Wirkfaktoren des Vorhabens, wird deren Empfindlichkeit in der Tendenz daher eher als mittel denn als gering erachtet. Dies gilt insbesondere für den Bereich zwischen Staufen und Grunern und dem Talausgang des Münstertals. Der Schlossberg ist aufgrund der Entfernung zu den Wirkfaktoren eher sehr gering empfindlich. Weitere Aspekte zum Schutzgut Landschaft, das zugleich Bedeutung für die Erholung hat, sind nachfolgend im Sachzusammenhang behandelt.

3.2.2.2 Schutzgut Pflanzen/Tiere

Die Betrachtung erfolgt auf der Grundlage von Biotoptypen. Bei überschlägiger Betrachtung zeigt sich Ackerland als klar vorherrschender Biotoptyp in der Staufener Bucht. Hinzu treten vergleichsweise geringe Flächenanteile von Grünland (Fettwiesen). Die vorhandenen Fließgewässer und Gräben stellen linienförmige Strukturen dar. Ein Biotopvernetzungs-konzept der Stadt Staufen ist im Untersuchungsgebiet noch nicht vollständig umgesetzt (zur Darstellung der geplanten Biotopvernetzungsstrukturen: vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, UVS, Blatt 3). Die intensive Nutzung der Flächen im Untersuchungsraum hat zur Folge, dass die Tierwelt dort stark verarmt und überwiegend durch ubiquitäre Arten geprägt ist. In gewissem Umfang wurden jedoch auch Arten vorgefunden (u. a. Reptilien, Libellen, Vogelarten, Fledermäuse), denen eine größere Aufmerksamkeit zu widmen war. Das Artenspektrum wurde im Rahmen von Geländebegehungen aufgenommen und den einzelnen Biotoptypen zugeordnet. Das im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes randlich heranreichende FFH-Gebiet („Markgräfler Hügelland und Schwarzwaldhängen“) wurde berücksichtigt und eine Verträglichkeits-Vorprüfung durchgeführt. Eine faunistische Kartierung wurde vorgenommen. Diese wurde in der Folge ergänzt und weitere Betrachtungen und Recherchen durchgeführt.

Der in der Fläche vorherrschende Biotoptyp Ackerland ist durch eine intensive Bewirtschaftung, unter anderem durch einen hohen Anteil an Maisanbau, geprägt. Hier konnten insbesondere Feldlerche und Schwarzkehlchen beobachtet werden. Rebflächen als mehrjährige Sonderkulturen werden nur auf einem geringen Flächenanteil angetroffen. Sie sind zumeist intensiv bewirtschaftet. Die Strukturen variieren von kleinflächigen Flurstücken in zusammenhängenden Bereichen bis hin zu zersplitterten Anbauflächen. Einen ebenfalls geringen Flächenanteil haben Wirtschaftswiesen mit Fettwiesen mittlerer Standorte. Es handelt sich um eher mäßig artenreiche bis artenarme Bereiche. Dennoch konnte hier insbesondere die Dorngrasmücke beobachtet werden. Hinzu kommen Obstbaumwiesen mit lockerem Baumbestand. Diese Bereiche stellen zusammen mit ihren 1- bis 2-schürigen Fettwiesen „ökologische Zellen“ in der sonst wenig strukturreichen Flur dar. Bezüglich der Fließgewässer, auf die im Zusammenhang mit dem Schutzgut Wasser noch näher eingegangen wird, ist auf ein Vorkommen von Libellen hinzuweisen. Das Untersuchungsgebiet weist überdies Gartengebiete mit eingezäunten Parzellen auf. Neben der gärtnerischen Nutzung sind einzelne Bäume und Sträucher vorhanden. Es überwiegt jedoch der Anbau von Zier- und Nutzpflanzen. Die Bereiche sind von unbefestigten Gartenwegen durchzogen. Gartengebieten kommt in nicht unerheblichen Umfang auch Erholungsfunktion zu. Vorhandene Freizeitgelände stellen sich als eingezäunte Anlagen mit Zierrasen dar und unterliegen intensiver Nutzung. Auflockernd wirken dort einzelne und in Gruppen stehende Bäume. Die Erschließungswege sind in der Regel versiegelt. Entlang verschiedener Straßen und dem Neumagen bleiben ein- und zweireihige Baumalleen mit zumeist regelmäßigem Baumab-

stand festzuhalten. Hinzu treten Feldgehölze, die teilweise mit Steinriegeln durchsetzt sind. Es handelt sich überwiegend um schmale Gehölzbestände, die sich entlang des Randbereichs von Gewässern erstrecken; Saumstrukturen sind hingegen kaum bzw. gar nicht feststellbar. Bei den Feldgehölzen handelt es sich regelmäßig um Bestände, die nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützt sind. Hier konnten insbesondere Neuntöter und Dorngrasmücke beobachtet werden. Verschiedene Strukturen dienen der Zwergfledermaus als Orientierung (Flugrouten). Ein Vorkommen der Zauneidechse im Bereich eines Steinriegels hat sich bestätigt. Stillgewässer, Wald, öffentliche Grünflächen und die Siedlungsgebiete wurden keiner detaillierten Betrachtung unterzogen, weil keine entsprechenden Betroffenheiten erkennbar waren. Mit fortschreitender Erkenntnis bzw. auf weitere Hinweise im Verfahren wurden verschiedene Aspekte nachfolgend ergänzend vertieft bzw. geprüft. Hierauf wird jeweils im Sachzusammenhang eingegangen.

In der schutzgutbezogenen Bewertung der Biotoptypen orientiert sich die Betrachtung in nicht zu beanstandender Weise an anerkannten fachlichen Konventionen. Auf die Darstellung der unter anderem nach Bedeutung, Artenvielfalt, Bedeutung der vorkommenden Arten und weiteren Kriterien vorgenommenen Einstufungen in den Antragsunterlagen wird Bezug genommen (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 29ff, insbesondere Tabelle 1, S. 32; LBP, Unterlagen 12 b der Antragsunterlagen, insbesondere Ziffer 2, S. 8 ff). Danach kommt intensiv bewirtschaftetem Ackerland folgerichtig nur eine sehr geringe Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu; lediglich die Feldlerche wurde häufiger beobachtet. Es lässt sich festhalten, dass die großen zusammenhängenden Flächen in der Tendenz nur für sehr wenige Ubiquisten nutzbar sind; entsprechendes gilt grundsätzlich für mehrjährige Sonderkulturen, wie beispielsweise Rebflächen oder Obstbaumpflanzungen. Die Wirtschaftswiesen, Gärten und Gräben werden einer mittleren Wertstufe zugeordnet, weil es sich trotz zumeist intensiver Nutzung noch um artenschutzrelevante Flächen handelt. Bei den Gartengebieten wurde einbezogen, dass sie trotz zeitweise intensiver Nutzung, doch über eine höhere Strukturvielfalt mit kleinen ungestörten Nischen verfügen. Im vorliegenden Fall konnten überwiegend nur ubiquitäre Arten festgestellt werden; vereinzelt beobachtet wurde jedoch das Schwarzkehlchen. Da Obstbaumwiesen meist extensiver genutzt werden, besitzen sie ein höheres Artenvorkommen, allerdings auch insbesondere an ubiquitären Arten. In den Streuobstbeständen, die als sogenannte „ökologische Zellen“ in der freien Flur einen hohen Bedeutungswert haben, wurde am Ortsrand von Grunern der Grünspecht beobachtet. Es steht zu vermuten, dass er dort auch brütet. Obstbaumpflanzung und verschiedene weitere Bestände (z.B. Pappelbestand nördlich des Gewerbegebiets, Bestand im Bereich der ehemaligen Bahnlinie) dienen der Zwergfledermaus als Orientierung (Flugroute) bzw. weisen sie teilweise eine gewisse (eher geringe) Eignung als Fledermausquartier (zumeist Einzelquartier) auf. Ihre Bedeutung ist daher entsprechend hoch. Fließgewässer sind wichtige Vernetzungsstrukturen in der freien

Flur. Sie bilden ein Grundgerüst für weitere Biotopvernetzungsmaßnahmen. Vor diesem Hintergrund und aufgrund seiner Ausstattung besitzt der Neumagen eine hohe Wertigkeit als Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Die kleinen und schmalen Gräben des Eschbachgrabensystems sind hingegen von mittlerer Wertigkeit, ebenso wie die Baumreihen mit ihrer Vernetzungsfunktion sowie die Gartengebiete. Die sehr intensive Nutzung der Freizeitgelände bedingt ein stark unterdurchschnittliches Artenvorkommen. Die vorhandenen Feldgehölze bzw. -hecken, die überwiegend nach § 30 BNatSchG geschützt sind, sind im Untersuchungsraum auch wegen ihrer Seltenheit von sehr hoher Bedeutung und Wertigkeit. Sie sind insbesondere potentieller Lebensraum und Rückzugsgebiet für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten in der freien Flur. So wurden, wie bereits ausgeführt, Neuntöter und Dorngrasmücke beobachtet. Auf das zwischenzeitlich bestätigte Vorkommen von Reptilien in Teilbereichen wurde bereits hingewiesen. Im Ergebnis zeigen sich als im Wesentlichen vorkommende Teilgebiete mit unterschiedlicher Bedeutung:

- Durchschnittsgebiete, die von extensiv bis intensiv genutzten Bereichen und Flächen mit Strukturelementen geprägt sind.
- Defizitgebiete, die im Wesentlichen durch intensiv genutzte Bereiche/Äcker und allenfalls ansatzweise vorhandenen Strukturelementen geprägt sind.

Es wird zutreffend festgehalten, dass die Empfindlichkeit der Biotoptypen gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens weitestgehend mit der jeweiligen Bedeutung des Biotoptyps korrespondiert und dies anhand einer Übersicht verdeutlicht (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 31). Sehr hohe und hohe Empfindlichkeit weisen somit die Feldgehölze und -hecken, der Bereich des Neumagens und die Obstbaumwiesen auf. Eine mittlere Empfindlichkeit ist bezüglich Wirtschaftswiesen, Eschbachgräben, Gartengebieten und der vorhandenen Baumreihen gegeben. Gering bzw. sehr gering ist die Empfindlichkeit von Freizeitgelände, Ackerland und mehrjährigen Sonderkulturen.

Ergänzend zur Biotoptypenkartierung wurde eine faunistische Nachkartierung erstellt. In Abstimmung mit der Naturschutzbehörde war hierbei Zielsetzung, die wertgebenden und planungsrelevanten Arten zu erfassen. Die Betrachtung hat sich in nicht zu beanstandender Weise an den Arten orientiert, die in der FFH-Richtlinie und/oder den Roten Listen Baden-Württembergs bzw. Deutschlands aufgeführt sind. Darüber hinaus wurde auf Arten geachtet, die an bestimmte Biotope bzw. Requisiten gebunden, regional selten oder im Rückgang begriffen sind. Überdies wurde das Augenmerk auf Arten gerichtet, die gegenüber den Vorhabenswirkungen in besonderer Weise empfindlich sind. Sie sind in den Ausarbeitungen zur Vereinfachung sämtlich mit der Begrifflichkeit "wertgebend" oder "planungsrelevant" versehen. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen wurde entsprechend der im Vorfeld des Verfahrens vorgenommenen Abstimmungen und unter Berücksichtigung insbesondere des Schutzstatus zunächst eine Überprüfung mit einem Hauptau-

genmerk bezüglich Vögeln, Reptilien und Libellen vorgenommen. Zu den Einzelheiten, insbesondere auch zu Aspekten der Methodik wird auf die Ausführungen „Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna“ (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen; LBP) und den LBP (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen; Ziffer 2.1 S. 8 ff) Bezug genommen. Zur Beurteilung des Vorhabens kommt einer qualifizierten Betrachtung zu wertgebenden und planungsrelevanten Arten erhebliche Bedeutung zu, weil sich hieraus wichtige Erkenntnisse zur Verträglichkeit des Vorhabens ableiten lassen. Von untergeordneter Bedeutung ist demgegenüber der Aspekt einer vollständigen Erfassung, dies insbesondere bei der zu erwartenden Häufung ubiquitärer Arten. In der Folge wurde im Rahmen einer zunächst populationsbezogenen, bei Bedarf jedoch vertiefenden Betrachtung geprüft, ob durch das Vorhaben Verbotstatbestände vorliegen. Die Erfassung erfolgte mittels Begehungen an mehreren Tagen über einen Zeitraum von April bis Juli 2007. Die Begehungen sind teilweise flächenhaft erfolgt. Teilweise haben sie sich nachvollziehbar auf Bereiche konzentriert, die für bestimmte Arten als Lebensraum in Betracht kommen (z. B. Reptilien). Die Untere Naturschutzbehörde hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hierzu ausdrücklich bestätigt, dass die Vorgehensweise als fachgerecht erachtet wird. Kenntnisse zu artenspezifischem Verhalten, tageszeitlichen Hauptaktivitätszeiten, revieranzeigendem Verhalten oder sonst geeignete Hinweise wurden im Interesse einer qualifizierten Erhebung einbezogen. Es sind sowohl gegebene fachgutachterliche Erkenntnisse wie auch die einschlägige Fachliteratur eingeflossen. Weitere Hinweise und Erkenntnisse wurden im Lauf des Verfahrens aufgenommen. So wurde insbesondere eine Untersuchung zu Fledermäusen durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse haben im November 2013 vorgelegen. Die abschließende Fassung des Fachgutachtens Fledermäuse datiert vom Dezember 2013. Zu sämtlichen vorstehenden Ausführungen wird ergänzend auf Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen.

3.2.2.2.1 Vögel

In einem ersten Überblick kann festgehalten werden, dass im Untersuchungsgebiet und dem näheren Umfeld insgesamt 35 Vogelarten festgestellt werden konnten. Davon sind 30 Arten als Brutvögel einzustufen, wobei 6 Arten im unmittelbaren Umfeld brüten, aber zur Nahrungssuche in das Planungsgebiet einfliegen (Mäusebussard, Mauersegler, Grünspecht, Rauchschwalbe, Mehlschwalbe). Drei Arten treten als Nahrungsgäste auf (Graureiher, Saatkrähe, Rabenkrähe) und zwei als Durchzügler (Amsel, Neuntöter). Zu den Einzelheiten sowie insbesondere zum jeweils aktuellen Vorkommen und Schutzstatus wird auf die bei den Antragsunterlagen befindliche Gesamtartenliste Vögel Bezug genommen (vgl. LBP, Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, S. 12f) und „Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna“ (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, Ausarbeitung Juli 2007, S. 4f, S. 13f und Abbildung 2; Ausarbeitung Februar 2009, S. 1ff, S. 9f und Abbildung 4). Der

Brutnachweis des Schwarzkehlchens mit 2 Paaren auf den Brachflächen des Gewanns „Neumatten“ wird als bemerkenswert hervorgehoben. Das Vorkommen der auf der Vorwarnliste (BW) geführten Dorngrasmücke (ein Brutpaar) konnte in der Feldhecke am Tunseler Graben beobachtet werden. Als naturschutzfachlich bedeutsame und damit gegen insoweit gegebene Projektwirkungen entsprechend empfindliche Nahrungsgäste und Durchzügler können Grünspecht, Steinschmätzer und Neuntöter festgehalten werden. Der Grünspecht brütet im Umfeld (Streuobstbestände um Grunern) und ist zeitweise im Untersuchungsgebiet zur Nahrungssuche zu Gast. Ein Exemplar des Steinschmätzers wurde auf dem Durchzug auf einem Acker im Gewann „Neumatten“ beobachtet. Zwei Exemplare des Neuntöters konnten ebenfalls auf dem Durchzug (Feldhecke im Gewann „Neumatten“) beobachtet werden.

Ein Hinweis insbesondere auf ein Vorkommen des Kiebitzes wurde im Verfahren ergänzend aufgenommen. In der näheren Aufschlüsselung zeigen sich als naturschutzfachlich bedeutsame und damit gegen Projektwirkungen entsprechend empfindliche Brutvogelvorkommen Feldlerche, Kiebitz, Dorngrasmücke und Schwarzkehlchen. Zu ihrem örtlichen Vorkommen wird auf die vorliegenden Ausarbeitungen Bezug genommen (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, Ausarbeitung Juli 2007, Abbildung 2; Ausarbeitung Februar 2009, Abbildung 1 und 2). Für den Kiebitz liegen fachliche Hinweise für ein Vorkommen westlich des Staufener Gewerbegebiets (unweit des Tunseler Grabens) vor.

Es wird berücksichtigt, dass die Feldlerche nach der Roten Liste Baden-Württemberg (Brutvogelarten) wie auch nach der Roten Liste für das Bundesgebiet jeweils der Stufe 3 („gefährdet“) zugeordnet ist. Turmfalke, Star und Girlitz befinden sich auf der Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württemberg. Das Schwarzkehlchen befindet sich auf der Vorwarnliste der Roten Liste für das Bundesgebiet. Weitere Brutvogelvorkommen der Roten Listen haben sich nicht gezeigt. Als Arten der Vorwarnliste sind jedoch Haussperling, Feldsperling und Bluthänfling (jeweils Roten Liste für Baden-Württemberg und für das Bundesgebiet) sowie Goldammer (Rote Liste Baden-Württemberg) zu benennen.

3.2.2.2.2 Reptilien

Auf dem Steinriegel im Gewann „Neumatt“ wurden ein Männchen und ein Weibchen der Zauneidechse festgestellt. Es handelt sich um eine streng geschützte Art (FFH-RL, Anhang IV). Sie ist in Baden-Württemberg in der Vorwarnliste geführt und verzeichnet landesweite Rückgänge. Das Vorkommen stellt sich damit als naturschutzfachlich bedeutsam und gegen Projektwirkungen entsprechend empfindlich dar.

3.2.2.2.3 Libellen

Am Tunseler Graben wurde je ein Exemplar der Blauflügel-Prachtlibelle und der Gebänder-ten Prachtlibelle festgestellt. Beide Arten sind besonders geschützt, stehen in Baden-Württemberg aber nicht auf der Roten Liste. Das Vorkommen stellt sich ebenfalls als naturschutzfachlich bedeutsam und gegen Projektwirkungen entsprechend empfindlich dar.

3.2.2.2.4 Fledermäuse

Vorkommen der Wimperflederflaus, der Zwergfledermaus und weiterer Arten wurden im Untersuchungsraum nachgewiesen. Die Problematik konzentriert sich weitgehend auf die Zwergfledermaus. Sie ist entlang der Trasse (ca. zwischen Bauanfang und L 125) mit mehreren Flugrouten betroffen. Im Übrigen haben sich hinsichtlich der Trasse sowie im freien Feld keine Hinweise auf regelmäßige Austauschbeziehungen ergeben; es handelt sich jeweils um Einzelereignisse. Zur Wimperfledermaus hat sich gezeigt, dass sich das Vorhaben im Überschneidungsbereich zweier Kolonien befindet (Ausrichtung nach Ehrenkirchen bzw. Müllheim), was die in ihrer Zahl eher überschaubaren Einzelbeobachtungen erklärt, die zugleich keine Hinweise auf trassenübergreifende funktionale Zusammenhänge gegeben haben. Die Höhle/Stollen im Bereich zwischen Kropbach/Etzenbach und der Etzenbacher Höhe wurden ebenfalls einbezogen. Die dort festgestellten Aktivitäten von einer Mehrzahl von Fledermausarten weisen auf ein Winterquartier hin. Die Bedeutung als Schwarmquartier und damit der Einfluss auf Schwarmaktivitäten sowie die festzustellenden Flugbeziehungen sind verhältnismäßig gering ausgeprägt.

Zu den Einzelheiten der Bestandserfassung und –analyse wird im Übrigen insbesondere auf den LBP (Unterlage 12b der Antragsunterlagen nebst Anlagen), die FFH-Erheblichkeitsabschätzung zum FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ (Anhang zur Unterlage 11 der Antragsunterlagen), die Ergänzungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 11a der Antragsunterlagen), die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna vom Juli 2007 mit Ergänzungsbericht vom Februar 2009 (Anhang 5 zu Unterlage 12b der Antragsunterlagen), das Fachgutachten Fledermäuse vom Dezember 2013 (vgl. insbesondere Ziffer 3 S. 13ff, Ziffer 4 S. 50ff Ziffer 5 S. 57 ff und Ziffer 6 S. 62 ff des Gutachtens) sowie weitere bei den Akten befindliche gutachterliche Aussagen, ergänzenden Stellungnahmen und Recherchen, Stellungnahmen der Naturschutzverwaltung und der Vereinigungen Bezug genommen.

3.2.2.2.3 Schutzgut Boden

Die Betrachtung folgt nachvollziehbar den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bodenformen. Zu deren Beschreibung einschließlich der Merkmale im Einzelnen (Gründigkeit, Humusgehalt, nutzbare Feldkapazität, Kationenaustauschkapazität, Wasserdurchlässig-

keit, Luftkapazität) wird auf die Ausführungen der UVS Bezug genommen (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 33).

Unter Heranziehung eines fachlich anerkannten Leitfadens ist sodann überschlägig eine Bewertung des Bodens bzw. der Bodenfunktionen erfolgt. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen der UVS verwiesen (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 34f). Die Böden im Planungsraum sind großflächig und durchgängig durch erhöhte Schwermetallgehalte in Folge des historischen Bergbaus belastet. Die Empfindlichkeit des Bodens gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens entspricht weitestgehend dem Bedeutungswert d. h. dem Gesamtwert der Bodenfunktionen. Die Auen der Schwarzwaldtäler (Bodenform A: Auengley, Auengley-Braune Auenboden, braune Auenformen; Vorkommen im nordöstlichen Untersuchungskorridor, überwiegend östlich des Neumagens) und die Parabraunerde auf lössbedeckten Flussterrassen im oberrheinischen Tiefland (Bodenform B: Vorkommen im südöstlichen Untersuchungskorridor) erweisen sich als weitgehend vergleichbar. Sie zeigen eine mittlere bis hohe Bedeutung als Lebensraum für Organismen und als Standorte für eine natürliche Vegetation. Hoch bis sehr hoch ist deren Bedeutung bezüglich Filter- und Pufferfunktion, als Standort für Kulturpflanzen und als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf. Die Gesamtbewertung zur Bedeutung der Bodenformen, der die Empfindlichkeit entspricht, ist als hoch, bezüglich der Bodenform B (Parabraunerde) als hoch bis sehr hoch einzustufen. Der für die Schwemmfächer und Auen der Rheinzuflüsse typische Bodentyp (Bodenform C: Braune Auenboden-Auengley, Auenregosol-Auengley; Vorkommen vom nordöstlichen Untersuchungskorridor westlich des Neumagens bis in den Bereich auf Höhe der Schul- und Sportanlagen) zeigt eine geringe Bedeutung bezüglich der Filter- und Pufferfunktion, eine mittlere Bedeutung als Lebensraum für Organismen und als Standort für Kulturpflanzen. Die Bedeutung als Standort für eine natürliche Vegetation ist mittel bis hoch. Während die Antragsunterlagen in der Gesamtbewertung insgesamt einer mittleren Wertigkeit im Trassenbereich zuneigen, wird die Bedeutung als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf von fachlicher Seite als sehr hoch eingestuft. Die Gesamtbewertung zur Bedeutung der Bodenformen, der die Empfindlichkeit entspricht, wird von fachlicher Seite daher ebenfalls als hoch bis sehr hoch bewertet. Es wird ergänzend festgehalten, dass Extremstandorte (beispielsweise Feuchtgebiete) mit hoher Empfindlichkeit nicht vorhanden sind. Zutreffend wird jedoch einbezogen, dass sich in Verbindung mit hohen Niederschlägen auch die Empfindlichkeit von Flächen erhöht, dies insbesondere bezüglich Verdichtungen.

3.2.2.2.4 Schutzgut Wasser

3.2.2.4.1 Schutzgut Wasser/Grundwasser

Neben der groben Einordnung nach geologischen Kriterien hält die UVS fest, dass die Mächtigkeit der grundwasserführenden Schicht im Untersuchungskorridor mit ca. 3-5 m eher gering ist und nach Nordwesten in Richtung der Grundwasserströmung zunimmt. Die Grundwasserstände liegen bei etwa 1-1,5 m unter Flur. Insbesondere zur Beurteilung von Unterführungsbauwerken mit möglichem Kontakt zu grundwasserführenden Schichten hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde im näheren Einzugsbereich zwei Pegel in Betrieb genommen. Mit einbezogen wurden Aussagen des Landschaftsplanes, der neben der Niederschlagsversickerung und dem Grundwasserzufluss aus dem Schwarzwald eine starke Versickerung der Bachläufe festhält.

Im nördlichen Bereich liegt der Untersuchungskorridor innerhalb der Zone III B der Trinkwasserschutzgebiete „badenova“ und „Krozingen Berg“. Das Untersuchungsgebiet liegt mit Ausnahme eines kleinen Teilgebiets im südlichen Untersuchungsraum nahezu vollständig im Heilquellenschutzgebiet für die Thermalbrunnen der Kur und Bäder GmbH Bad Krozingen. Der Regionalplan weist das Gebiet südlich und westlich von Staufen zudem als Regionaler Grünzug aus, der ebenfalls Bedeutung für die Sicherung und Erhaltung des Grundwasserschutzes hat. Die Grundwasserverhältnisse sind nahezu im gesamten Untersuchungsraum von den eingangs genannten Rahmendbedingungen geprägt. Dies sind Grundwasserstände unter Flur von 1–1,5 m sowie eine geringe Grundwassermächtigkeit und Filterwirkung der Deckschichten (Porengrundwasser in nacheiszeitlichen fluviativen Ablagerungen). Lediglich östlich der Achse L 123/ Krozingen Straße ist Porengrundwasser (in nacheiszeitlichen äolischen Ablagerungen) mit Grundwasserständen unter Flur von über 1,5 m anzutreffen. Auch in diesem Bereich ist die Grundwassermächtigkeit gering, die Filterwirkung der Deckschichten ist dort hingegen hoch (vgl. hierzu insgesamt: UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 4). Detaillierte Aussagen zur Grundwasserqualität können nicht getroffen werden können; die Grenzwerte für Pestizide und die Anforderungen der Trinkwasserverordnung in bakteriologischer Hinsicht werden eingehalten. Wegen der geringen Flurabstände und der überwiegend geringen Filterwirkung der Deckschichten bei mittlerem Grundwasservorkommen und -qualität ist die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens größtenteils hoch (Porengrundwasser in nacheiszeitlichen fluviativen Ablagerungen). Lediglich im nordwestlichen Bereich (Porengrundwasser in nacheiszeitlichen äolischen Ablagerungen) mit geringem Grundwasservorkommen und mittlerer Grundwasserqualität ist eine mittlere Empfindlichkeit anzunehmen. Im Hinblick auf seine Bedeutung für Natur und Landschaft insgesamt wird dem Grundwasser nachvollziehbar eine insgesamt mittlere Bedeutung zugemessen.

3.2.2.2.4.2 Schutzgut Wasser/Oberflächengewässer

Maßgebliche Vorfluter im Untersuchungsraum sind Neumagen und Eschbachgrabensystem, das im Wesentlichen den Eschbach, den Tunseler Graben und den Entwässerungsgraben Kirchmatten umfasst. Hinzu tritt der Eschmattengraben, der sich aus dem Neumagen speist mit nachfolgendem Zufluss zu Sulzbach und Möhlin. Für kleinere Gräben im Gewann Neumatten ist nach dem örtlichen Befund keine Funktion mehr klar ersichtlich. Hervorzuheben ist nach Erkenntnissen aus dem Landschaftsplan die starke Infiltration der Fließgewässer in das Grundwasser. Ergänzend wird auf Stillgewässer in der Ortslage und südlich von Staufen hingewiesen. Zu den Merkmalen der Fließgewässer im Einzelnen wird auf die UVS verwiesen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 38 sowie Blatt 3).

In Anlehnung an fachlich anerkannte Handreichungen zur Gewässerbewertung kann der Neumagen trotz starker Begradigung noch als bedingt naturnah eingestuft und damit in seiner Wertigkeit hoch eingestuft werden. Ausschlaggebende Kriterien hierfür sind der beidseitige Gehölzsaum, Röhrichte und Hochstaudensäume, die abwechslungsreicheren Böschungs- und Sohlestrukturen sowie die vereinzelt Gehölzstreifen, die überdies nach § 30 BNatSchG geschützt sind. Die Gräben des Eschbachsystems weisen zwar auch einige nach § 30 BNatSchG geschützte Gehölzstreifen auf. Insgesamt ist der Bereich jedoch einer mittleren Wertstufe zuzuordnen, weil die Böschungen zumeist steil sind und sich die Gewässersohle mehr oder weniger als strukturlos erweist. Fehlende bzw. schmale Uferstreifen gehen mit einer Bewirtschaftung bis an den Böschungsrand einher und begründen im Vergleich zum Neumagen eine deutlich stärkere Gefährdung bzw. Beeinträchtigung. Es wird hierbei zutreffend berücksichtigt, dass die Gewässergüte stark mit dem Gewässerumfeld (Gewässerrandstreifen) korrespondiert. So werden am Neumagen Schadstoffe durch den breiten Ufersaum besser gefiltert bzw. gepuffert, als dies bei den Gräben der Fall ist. Ergänzend bleibt festzuhalten, dass die an die Fließgewässer angrenzenden Böden als Folge des Erzbergbaus im Münstertal durch Schwermetalle belastet sind. Die Empfindlichkeit der Fließgewässer gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens entspricht dem Bedeutungswert, d. h. mit der Naturnähe steigt auch die Empfindlichkeit. Folglich ist die Empfindlichkeit des Neumagens aufgrund von dessen hoher Naturnähe und mittlerer bis hoher Gewässergüte als hoch einzustufen. Für das Eschbachsystem ist die Empfindlichkeit aufgrund der mittleren Naturnähe und mittleren bis geringen Gewässergüte insgesamt als mittel anzunehmen.

3.2.2.2.5 Schutzgut Klima/Luft

Zur Beschreibung der übergeordneten Einflussgrößen und Charakteristika sowie auf die Merkmale für die Leistungsfähigkeit des Klimas, auf die insbesondere Nutzung, Windstärke, Relief und Temperatur Einfluss haben, wird auf die Ausführungen in der UVS Bezug

genommen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 40 f sowie Blatt 5). So wird deutlich, dass die Hauptwinde aus westlicher und östlicher Richtung maßgeblich vom Relief beeinflusst werden. Bei einer Anströmung aus Westen werden die Winde in 25 m über Grund in nördlicher Richtung kanalisiert. Bei einer Höhenanströmung aus Osten entwickelt sich im Rheintal eine von Norden nach Süden verlaufende Strömung. Bei der kleinräumigen Betrachtung ist im Münstertal eine eindeutige Ostströmung erkennbar. Als charakteristisch für den Untersuchungsraum ist hierbei die Ausbildung eines kräftigen Berg-Tal-Windsystems hervorzuheben („Münstertäler“) mit mittleren Windgeschwindigkeiten zwischen 3,5 und 3,8 m/s zwischen Staufen und Grunern, die Spitzenwerte über 10 m/s erreichen können. Die Vertikalmächtigkeit des „Münstertälers“ beträgt in der Talausgangszone ca. 100 – 150 m und nimmt mit zunehmender Entfernung vom Talausgang deutlich bis auf wenige Meter ab. Der Regionalplan weist den Talausgang und die Staufener Bucht als Regionalen Grünzug aus, dem u. a. klimatische Ausgleichsfunktionen zukommen (Lokalwindzirkulation, Kaltluftabfluss und -erzeugung).

Dem Talausgang einschließlich der westlich von Staufen angrenzenden Flächen kommt als Luftaustauschgebiet eine sehr hohe Bedeutung zu. Begünstigende Faktoren sind hierbei das ebene Relief und die hohen Windgeschwindigkeiten des Münstertäler Bergwindes. Dies trägt maßgeblich zu einer Verbesserung des Bioklimas in der Staufener Bucht bei (verringert nächtliche Wärme- bzw. Schwülebelastungen und führt frische sauerstoffreiche Luft zu). Weitere bestimmende Faktoren für die Kaltluft- und Frischluftherzeugung sind Nutzungs- und Bewuchsart. Die unbebauten Gebiete (Äcker und Wiesen) westlich von Staufen besitzen für die Kaltluftentstehung (nachts) eine mittlere bis hohe Bedeutung. Demgegenüber kommt es in bebauten Gebieten mit hoher Versiegelung zu einer höheren Wärmespeicherung und -ausstrahlung, was höhere Durchschnittstemperaturen und Belastungen verursacht. Die Empfindlichkeit des Klimas gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens ist insgesamt hoch. Hervorzuheben ist die Empfindlichkeit des Talausgangs und der Staufener Bucht gegenüber Barrieren, die quer zur Windrichtung verlaufen. In diesem Zusammenhang fließt ein, dass sich die Rauigkeit der Talsohle durch Bebauungsmaßnahmen bereits erhöht hat. Dadurch wird der Talausgang zwischen Staufen und Grunern zunehmend eingengt, was dazu führt, dass schwächere Winde bisweilen zum Erliegen kommen. Zusammenfassend ist die Empfindlichkeit unbebauter Gebiet mit ihrer sehr hohen Luftaustauschfunktion und der mittel bis hohen Kaltluftherzeugung als hoch anzusehen. Siedlungsgebiete weisen eine geringe Empfindlichkeit auf, weil sie eine nur geringe bis sehr geringe Luftaustauschfunktion und Kaltluftherzeugung aufweisen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass den innerörtlichen Grünflächen in diesem Zusammenhang Ausnahmecharakter zukommt, weil sie in ihrem Nahbereich eine hohe Ausgleichswirkung entfalten.

3.2.2.2.6 Schutzgut Landschaft

Der Untersuchungskorridor ist geprägt durch seine Lage in der Staufener Bucht bzw. am Talausgang des Münstertals, das seitlich von den Ausläufern des Schwarzwaldes flankiert ist. Aus der Niederung erhebt sich markant der Staufener Schlossberg. Die Niederung ist im Übrigen weitgehend eben mit einem geringen Gefälle nach Westen.

Der Untersuchungsraum ist wesentlich durch landwirtschaftliche Nutzung und landschaftliche Weite gekennzeichnet. Er ist in der Niederung nur durch wenige strukturierende Elemente geprägt. Positiv wirkt sich die Möglichkeit zum Ausblick in die Rheinebene und in den Schwarzwald aus. Die Bebauung von Staufen hat sich in den letzten Jahrzehnten ausschließlich nach Westen entwickelt. Insbesondere im Bereich des Talausgangs haben sich Staufen und Grunern sehr stark genähert. Eine markante Struktur innerhalb Staufens und auch in der freien Landschaft ist der Neumagen mit seinen beidseitigen Baumreihen. Der Schlossberg bietet reizvolle Ausblicke in die Landschaft und stellt zugleich selbst einen weithin sichtbaren und attraktiven Zielpunkt dar. Nach dem Regionalplan ist die freie Landschaft um Staufen bis in den Talausgang des Münstertals als Regionaler Grünzug ausgewiesen, der Bedeutung für die Erhaltung von Naturräumen bzw. charakteristischen Landschaftsbildern hat. Das gesamte Untersuchungsgebiet liegt im Naturpark Südschwarzwald. Zu den Einzelheiten wird auf die UVS Bezug genommen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 42 f sowie Blatt 2).

Im Rahmen der schutzgutbezogenen Bewertung wird festgestellt, dass die Staufener Bucht einschließlich des Talausgangs des Münstertals nach dem Landschaftsplan der Stadt Staufen einen eingeschränkten (mittleren) landschaftsästhetischen Eigenwert aufweist. Zugleich eröffnet die naturraumtypische Offenheit und Weite der Niederung dem Betrachter reizvolle Blickbeziehungen (jeweils in Anhängigkeit von den Witterungsverhältnissen). Die Niederung ist geprägt durch einzelne flächenhafte Strukturen (beispielsweise Obstwiesen) und lineare Strukturen (beispielsweise entlang des Eschbachs) und eine überwiegend intensivere Landnutzung, wobei sich die überwiegend intensive landwirtschaftliche Nutzung und das vorhandene Straßennetz in Teilbereichen auch störend auswirken. Als landschaftsprägend treten im weiteren Umfeld der Schlossberg, die Schwarzwaldkulisse und der Neumagen hervor. Der Schlossberg ist ein weithin sichtbares Zeichen von Staufen mit Alleinstellungsmerkmal und als solcher von sehr hoher Bedeutung. Er ist markanter Orientierungspunkt und bietet selbst weite Ausblicke. Die Schwarzwaldkulisse im Osten hebt sich eindrucksvoll von der Niederung ab. Der Belchen stellt hier eines der prägenden Elemente dar. Der Verlauf des Neumagens strukturiert die offene Landschaft und prägt überdies die Ortsdurchfahrt von Staufen. Er tritt durch eine leicht geschwungene Linienführung mit markanter Gehölkulisse in Erscheinung.

Die Empfindlichkeit der Landschaft gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens ist insgesamt hoch. In der offenen Landschaft sind Veränderungen sehr stark wahrnehmbar; sie sind überdies vom Schlossberg aus gut einsehbar. Eine nicht unerhebliche Vorbelastung stellen zugleich die vorhandene Bebauung und die Verkehrswege dar. Zusammenfassend lässt sich damit festhalten, dass die Empfindlichkeit von Staufener Bucht, Schlossberg und Neumagen im Ergebnis jeweils als grundsätzlich hoch zu betrachten sind. Der Schlossberg tritt zwar mit sehr hohem Eigenwert und Ausblicksmöglichkeiten hervor; zugleich fließt in der differenzierenden Betrachtung der Abstand zum Vorhaben und die gegebene Vorbelastung mit ein. Der Staufener Bucht kommt aufgrund der landschaftsästhetischen Defizite ein mittlerer Eigenwert zu, die Bedeutung der Ausblicke ist hingegen hoch. Es wird berücksichtigt, dass sich das Landschaftsbild von Westen nach Osten mit der näher heranrückenden Kulisse des Schwarzwalds schrittweise positiver gestaltet. Südlich von Staufen und Grunern handelt es sich in der Relation um einen der insgesamt reizvolleren Bereiche im Gesamtgefüge. Hierbei kann allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, dass bestehende Verkehrswege und die zum Teil markante Bebauung von Staufen, je nach Standpunkt und Blickrichtung des Betrachters, den Ausblick belasten. Der Neumagen hat einen sehr hohen Eigenwert, unter dem Gesichtspunkt des Ausblicks ist seine Wertigkeit jedoch begrenzt und daher als gering eingestuft.

3.2.2.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Der historische Stadtkern von Staufen steht als Gesamtanlage gemäß § 19 DSchG unter Denkmalschutz. An seiner Erhaltung besteht ein besonderes öffentliches Interesse. Zugleich befinden sich innerhalb der Gesamtanlage zahlreiche Kultur- und Baudenkmale. Der Bereich des römischen Gutshofs (villa rustica, archäologisches Kulturdenkmal) ist nach § 22 Denkmalschutzgesetz (DSchG) i.V.m. der am 13.09.2007 in Kraft getretenen Rechtsverordnung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald vom 27.08.2007 zum Grabungsschutzgebiet „Sahlenbach/ In der Lehnen/ Eschmatten“ erklärt worden. Im Untersuchungsraum befinden sich drei geschützte Wegkreuze (Kreuzungsbereich Wettelbrunner Straße/ K 4983, Bettlerpfad, Holzmarktplatz).

Aufgrund des vom Landesdenkmalamt Baden-Württemberg bekundeten öffentlichen Interesses insbesondere an der Gesamtanlage von Staufen und dem römischen Gutshof wird diesen Kulturdenkmalen zutreffend eine hohe bzw. sehr hohe Bedeutung beigemessen. Damit korrespondiert eine insgesamt hohe Empfindlichkeit von Kulturdenkmalen gegenüber Wirkfaktoren des Vorhabens.

3.2.2.2.8 Vorbelastungen

Hinsichtlich bestehender Vorbelastungen kommt den Verkehrswegen und hier insbesondere der L 123 eine erhebliche Bedeutung zu. Dies äußert sich in Lärmbelastungen, die insbesondere im innerörtlichen Bereich deutlich über den gesetzlichen Grenzwerten liegen können. Eine zerschneidende Wirkung entsteht innerorts überdies durch den fließenden Verkehr. Hinsichtlich Lärm und Zerschneidungswirkung kommen, zumeist abhängig von der Verkehrsstärke, die Wettelbrunner und die Grunerner Straße sowie deren Querverbindung hinzu. Die Zerschneidungswirkung betrifft auch die Landschaft außerhalb der Siedlungsbereiche. Vorhandene Fließgewässer bzw. Gräben werden von Straßen gekreuzt und in ihrer Durchgängigkeit belastet. Die Vorbelastung mit Luftschadstoffen liegt für Staufen insgesamt betrachtet deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten. Selbst entlang der Straßen liegen die Konzentrationen noch unter den Grenzwerten. Die vorhandene Bebauung bremst den „Münstertäler“ Bergwind, dies insbesondere in dem Bereich des Talausgangs des Münstertals, wo sich die Bebauung von Staufen und Grunern zunehmend angenähert haben. In der Folge ist auch die Abflussbahn des Bergwindes eingeengt. Zu den Einzelheiten wird auf die UVS Bezug genommen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 44 f sowie Blatt 1).

3.2.2.2.9 Wechselwirkungen

Die einzelnen Schutzgüter stehen in einem komplexen Geflecht von Wechselwirkungen, die zu einer gegenseitigen Beeinflussung der Schutzgüter führen und damit auch deren Wertigkeit verändern können. Die Lebensräume für Pflanzen und Tiere werden maßgeblich durch Intensität und Art der Nutzung durch den Menschen beeinflusst. Eine intensive Nutzung führt zur Artenverarmung und Förderung von Ubiquisten; hierunter fallen die Nutzung von Flächen als Ackerland, intensivere Grünlandbewirtschaftung, besiedelte Bereiche und Bereiche, die einer intensiveren Freizeitnutzung unterliegen. Im Vergleich dazu stellen extensivere Nutzungen (z. B. Wiesen und Weiden) sowie naturnahe Gewässer günstigere Rahmenbedingungen mit einem vergleichsweise größeren Artenpotential dar. Art und Intensität der menschlichen Nutzung beeinflussen auch das Landschaftsbild. In einer engen Wechselbeziehung stehen die einzelnen Pflanzen- und Tiervorkommen zu den Bodenverhältnissen, die ihrerseits Auswirkungen auf das Grund- und Oberflächenwasser haben, wodurch letztlich Klima und Landschaftsbild mit beeinflusst werden. Zugleich beeinflussen die Pflanzen bzw. die Vegetationsdecke den Bodenwasserhaushalt. So wirkt sich eine ganzjährige geschlossene Vegetationsdecke günstig aus, weil zu einer verminderten Verdunstung beigetragen wird. Durch die Nutzung des Menschen werden die Böden in ihrem Aufbau und ihren Funktionen (beispielsweise Filter- und Pufferfunktion) beeinflusst. Dies gilt insbesondere für intensiv bewirtschaftete Ackerflächen. Vollkommen zerstört werden die Bodenfunktionen bei einer Überbauung bzw. Versiegelung mit entsprechend nachteil-

gen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere durch Habitatverlust und/oder zerschneidende Wirkungen bzw. Barrierewirkungen. Hinzu kommen kleinklimatische oder klimatische Wirkungen etwa durch eine größere Erwärmung der versiegelten Flächen. Unbebaute Flächen besitzen im Vergleich zu Siedlungsgebieten einen ausgeglichenen Temperaturgang und wirken sich durch nächtliche Kaltluftproduktion positiv auf das Klima und damit auf Wohlbefinden des Menschen aus. Die Pflanzendecke beeinflusst und gestaltet zugleich in hohem Maße die Landschaft bzw. das Landschaftsbild. Insbesondere Einträge aus der Landwirtschaft belasten das Grundwasser. Bodenversiegelung (Straßen, Bebauung) kann zu reduzierter Grundwasserneubildung beitragen. Zu den Einzelheiten wird ergänzend auf die UVS Bezug genommen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 46 f).

3.2.2.2.10 Status-Quo-Prognose

Die Status-quo-Prognose fasst zusammen, wie sich der Untersuchungsraum ohne Verwirklichung des Vorhabens voraussichtlich entwickeln würde. Bezüglich der Nutzungen im Untersuchungskorridor, die durch intensive Landwirtschaft geprägt sind (die Flächen von Ackerland überwiegen gegenüber dem Grünland), ist eine Änderung der Nutzungsverteilung eher unwahrscheinlich. Da sich die Siedlungsgebiete von Staufen und Grunern am Talausgang bereits sehr stark genähert haben, erscheint hier eine weitere bauliche Entwicklung insbesondere unter ökologischen wie auch planerischen Gesichtspunkten als weniger wahrscheinlich. Es ist für Staufen entsprechend der Flächennutzungsplanung eher mit einer weiteren Umsetzung der ausgewiesenen Flächen zu rechnen, die sich weitgehend am Verlauf der geplanten Ortsumfahrung orientieren. Derzeit realisiert sich dies in Umsetzung des Bebauungsplans „Rundacker II“. In Bezug auf den Naturhaushalt kann davon ausgegangen werden, dass eine Umsetzung des Biotopvernetzungs-konzepts mit seinen zahlreichen Einzelmaßnahmen (Feldhecken, Ackerrandstreifen usw.) weiterverfolgt wird mit dem Ziel, die Lebensraumqualität für Pflanzen und Tiere zu verbessern. Die innerörtliche Verkehrsbelastung würde sich, insbesondere im Zuge der Ortsdurchfahrt mit prognostizierten Verkehrsmengen von bis zu ca. 20.000 Kfz/24h (Prognose 2025), in wesentlichen Abschnitten des Verkehrsnetzes weiter erhöhen und vor allem zu den Spitzenzeiten zu einer erheblichen Lärmbelastung und Trennungswirkung durch den fließenden Verkehr beitragen.

3.2.2.2.11 Raumwiderstand

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung einzelner Schutzgüter verbal sowie in der Raumwiderstandskarte zusammenge-

fasst (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 6). Insbesondere mit eingeflossen sind hierbei die Leitbilder der Landschaftsentwicklung gemäß dem Landschaftsplan der Stadt Staufen.

Ein sehr hoher Raumwiderstand wird dem Neumagen und seinen gewässerbegleitenden Strukturen beigemessen. Hierbei wird seine Bedeutung als raumbildende Struktur in der Landschaft berücksichtigt, die weit über das Untersuchungsgebiet hinausreicht. Hinzu tritt seine Bedeutung für die Erholungsnutzung (paralleler Spazierweg, der optisch und akustisch reizvoll ist), seine Bedeutung als Standort für Pflanzen und Tiere (einzelne gesetzlich geschützte Biotop und insbesondere Bedeutung als Vernetzungsstruktur, dies nicht zuletzt begünstigt durch einen breiten Saum). Die günstigen Eigenschaften werden in der Ortslage im Bestand durch den parallel verlaufenden Verkehrsweg, insbesondere durch Lärmeinwirkungen merklich überprägt, jedoch nicht insgesamt gehindert.

Der Staufener Bucht kommt insgesamt ein hoher Raumwiderstand zu. Wertgebende Aspekte sind landschaftliche Kriterien (Weite, Ausblick), die klimatische Bedeutung insbesondere für das Berg-Tal-Windsystem, die Bedeutung für das Grundwasser und Oberflächengewässer (teilweise Wasserschutzgebiet, Grabensystem), kleingärtnerische Nutzung, Spazier- und Wanderwege von regionaler Bedeutung (Bettlerpfad, Markgräfler Wiiwegli) und Kulturgüter (Grabungsschutzgebiet). Dies findet seine Bestätigung auch in dem Regionalen Grünzug, der unter anderem die freie Landschaft um Staufen bis zum Talausgang des Münstertals umfasst. Die Siedlungsgebiete weisen ebenfalls einen hohen Raumwiderstand auf. Dies folgt aus ihrer Bedeutung für das Wohnen einschließlich sensibler Infrastruktur (beispielsweise öffentliche Grünflächen, Stadtweiher).

Einen mittleren Raumwiderstand weisen sonstige Bereiche im Siedlungsgebiet auf, die durch weniger sensible Nutzungen geprägt sind (Gewerbegebiet, Bauhof).

Die Analyse der Raumwiderstände und ihre Verteilung im Untersuchungsgebiet zeigt auf, dass sich Ansätze für konfliktarme Korridore für das Vorhaben nicht als klar ersichtlich anbieten. Vielmehr verlaufen die Umfahrungsvarianten vor dem Hintergrund der gegebenen Rahmenbedingungen sämtlich durch einen Raum, der in ähnlicher Weise durch einen hohen Raumwiderstand geprägt ist. Somit lassen sich zu diesem Stand der Betrachtung diesbezüglich noch keine hinreichend konkretisierten bzw. belastbaren Ergebnisse zu Trassierungsalternativen ableiten. Geboten ist vielmehr eine differenzierte Betrachtung insbesondere zu den Projektwirkungen der verschiedenen Trassierungen. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.

3.2.2.3 Projektwirkungen, Erkenntnisse zum Variantenvergleich

Straßenbauprojekte wirken sich in verschiedener Weise auf die Umwelt aus. Die Projektwirkungen werden ursächlich unterschieden nach baubedingten Wirkungen, die während der Bauphase entstehen können (z. B. vorübergehende Flächeninanspruchnahme, Baustellenverkehr, Emissionen, Unfälle, Auswirkungen auf das Grundwasser), anlagebedingte Wirkungen, die durch das Vorhaben selbst bedingt sind (z. B. dauerhafte Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungen, Dämme/Einschnitte, Kunstbauwerke und Ähnliches) und betriebsbedingte Wirkungen, die durch den Straßenverkehr verursacht werden (z. B. Lärm, Schadstoffe, Unfälle/Kollisionen).

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf die wesentlichen Umweltauswirkungen. Ergänzend wird insbesondere auf die UVS (Unterlage 11 der Antragsunterlagen) einschließlich der Ergänzung zur UVS (Unterlage 11a der Antragsunterlagen) und den LBP (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen) verwiesen, die die Auswirkungen detailliert aufzeigen, sowie zur überschlägigen Betrachtung der Variante „Erweiterte Westtangente“ insbesondere auf die Unterlage 16a der Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht zur Erweiterten Westtangente nebst Planunterlagen zur Erweiterten Westtangente und zur Ortsdurchfahrt, Unterlage 16.1 der Antragsunterlagen). Nachfolgend werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens einschließlich der einbezogenen Trassenalternativen und der Nullvariante dargestellt. Die Betrachtung konzentriert sich hierbei überwiegend auf die Bereiche, die sich in etwa zwischen der Anbindung an das Gewerbegebiet Gaisgraben und der Anbindung an den Bestand auf Höhe des Campingplatzes erstrecken, weil sich hier überwiegend die Konfliktschwerpunkte befinden. Aus diesem Betrachtungsansatz resultieren unter anderem die teilweise gegebenen Abweichungen in Angaben zu den angenommenen Strecken zu den einzelnen Varianten im Verhältnis zur Gesamtstrecke der Antragstrasse und der weiteren Alternativen vom tatsächlich vorgesehenen Bauanfang bis zum jeweiligen Bauende. Weitere Bereiche wurden einbezogen, soweit dies zur Beurteilung des Vorhabens und der Trassenvarianten erforderlich ist. Dies umfasst auch die Ortsdurchfahrt und das zugehörige Umfeld. Eine detaillierte Betrachtung anhand der Schutzgüter erfolgt nachfolgend unter Ziffer 3.2.2.4 (Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich), auf die ergänzend Bezug genommen wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich zur Betrachtung der dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen eine differenzierende Vorgehensweise als erforderlich erwiesen hat. Die UVS sowie der LBP zur ursprünglichen Planung wurden auf Grundlage der seinerzeitigen Annahmen und planerischen Ansätze erstellt. Die in der UVS betrachteten Varianten sind auf diesem Stand und zu sämtlichen Teilaspekten unmittelbar miteinander vergleichbar. Im Zuge der geänderten Planung wurden verschiedene Ansätze optimiert (u. a. Änderungen und Ergänzungen im Wegenetz) und die technische Planung weiterent-

wickelt bzw. in Teilen detaillierter dargestellt. Dies hat im Rahmen der geänderten Planung dazu geführt, dass verschiedene Flächenangaben zur Variante 5 A insbesondere im LBP und in der vergleichenden Betrachtung mit der Erweiterten Westtangente (Unterlage 16 a der Antragsunterlagen) von den korrespondierenden Angaben zur Variante 5 A aus der ursprünglichen Planung abweichen. In Abstimmung mit den fachlichen Stellen, insbesondere der Unteren Naturschutzbehörde, wurden die Anpassungen und Ergänzungen im Zuge der geänderten Planung im Interesse eines optimierten Kompensationskonzepts auf den LBP konzentriert und darauf verzichtet, die UVS entsprechend nachzuführen. Dies hat sich in der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde als unschädlich erwiesen. Eine vergleichende Betrachtung der in die UVP einbezogenen Varianten ist in hinreichendem Umfang eröffnet. Es kann hierzu festgehalten werden, dass Änderungen, die zu signifikanten Abweichungen bei den Flächenangaben zur Variante 5 A von der ursprünglichen zur geänderten Planung geführt haben, in gleicher Weise auf die Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A übertragbar wären und die Unterschiede zwischen den Varianten bei einer Aktualisierung der UVS damit in ihrer Größenordnung erhalten bleiben würden. So folgt der deutlich größere Umfang an Flächen für Böschungen und Bankette bei der Trasse 5 A in der geänderten Planung aus dem Umstand, dass in der ursprünglichen Planung Annahmen auf Grundlage eines Mittelwerts getroffen wurden. Im Zuge der geänderten Planung wurden im Rahmen von Optimierungen durchgehende Ausrundungen am Böschungsfuß vorgesehen und den Berechnungen aktuelle Querprofile zugrunde gelegt. Es hat sich dabei gezeigt, dass der Mittelwert für Böschungen bei der ursprünglichen Planung eher zu konservativ gewählt war und die überschlägige Berechnung bezüglich der Varianten deshalb in der Tendenz zu geringe Werte ausweist. Eine Aktualisierung ist mit der geänderten Planung für die Variante 5 A in verschiedenen Teilen der Antragsunterlagen erfolgt. Für die Varianten 2 A/ 6 A wären bei einer aktualisierten Berechnung in analoger Weise Optimierungen und Anpassungen bezüglich der Berechnungsgrundlagen vorgenommen worden, was in der Konsequenz zu entsprechend höheren Werten führen würde. Dies gilt weitgehend auch für Änderungen im Wegenetz (dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahmen) und hinsichtlich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen insgesamt: Bei den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind im Verhältnis zur ursprünglichen Planung Baustelleneinrichtungsflächen am Bauanfang und bei den Unterführungen hinzugekommen, um einen effizienten Bauablauf gewährleisten zu können. Hinzugekommen sind unter anderem auch die Parkplatzfläche im Bereich der Kleingärten sowie Flächen im Bereich der Straße "Im Steiner" zwischen Gasthaus Rebstock und Bauende. Im Verhältnis zur ursprünglichen Planung verringert haben sich die vorübergehenden Inanspruchnahmen unter anderem dort, wo statt einer Kreuzung nun ein Kreisverkehrsplatz errichtet wird, im Bereich der geänderten Planung am Bauende mit entfallendem Anschlussast sowie auch durch Änderungen bezüglich der Wirtschaftswegesituation (u. a. nördlich des Anwesens Stöckle). Aus den Planunterlagen kann zur Eingriffssituation unschwer ent-

nommen werden, dass bei einer „aktualisierten“ Variante 2 A/ 6 A die Steigerung des Umfangs befestigter Flächen ebenso wie bei Variante 5 A im Schwerpunkt Acker- und Wiesenflächen betreffen würden. Der zuständige Grünplaner hat dies auf Nachfrage ausdrücklich bestätigt.

Um Aufwand zu vermeiden, der mit keinem signifikanten zusätzlichen Erkenntnisgewinn verbunden wäre, wird vor diesem Hintergrund in den nachfolgenden Ausführungen sowie in den Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.4 (Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich) insoweit der Vergleich der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A auf die Flächenangaben der ursprünglichen Planung gestützt. Ein Vergleich der Varianten 5 A und der Erweiterten Westtangente erfolgt anhand der Faktenlage zur geänderten Planung, wie sich dies über den LBP (geänderte Planung) und die Unterlage 16 a der geänderten Planunterlagen anbietet. Schlussfolgerungen in der vergleichenden Betrachtung der Varianten 2 A/ 6 A und der Erweiterten Westtangente sind zwar nicht über die jeweiligen absoluten Zahlenwerte, jedoch im gebotenen Umfang über die abstrahierten Ergebnisse des Variantenvergleichs eröffnet.

3.2.2.3.1 Baubedingte Wirkungen

Im Zuge des Vorhabens und der begleitenden Maßnahmen einschließlich des Kompensationskonzepts werden Flächen zur Bauabwicklung, für Baustellenverkehr, Lagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend in Anspruch genommen. Hierdurch entstehen zugleich vorübergehende Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes. Baustelleneinrichtungsflächen sind nach der vorliegenden Konzeption insbesondere an baulichen Schwerpunkten (u. a. Kreuzungen, Kreisverkehren) vorgesehen. Die vorgesehene Lage der Baustelleneinrichtungsflächen und der Flächen, die bauzeitlich sonst vorübergehend in Anspruch genommen werden, können dem Grunderwerbsverzeichnis und insbesondere den Grunderwerbsplänen entnommen werden (Unterlage 14. 1 der Antragsunterlagen; Pläne 1 b bis 4 b sowie 5 a). Als Baustraße wird insbesondere auch die neue Trasse dienen. Das Brückenbauwerk bei Bau-km 2+743 benötigt eine gesonderte Baustellenzufahrt, die über die Trasse des zukünftigen Radweges von der L 125 kommend erfolgen soll. Für die Bautätigkeit selbst kann angenommen werden, dass beidseitig der Trasse ein 5 m breiter Arbeitsstreifen notwendig ist, der als Zuwegung und als Nutzfläche (z. B. Zwischenlagerung von Material) dient. Der Flächenbedarf für die Baustelleneinrichtungsflächen variiert bei den jeweils verglichenen Alternativen wegen der Grundanforderungen des Bauablaufs nur wenig und lässt sich abstrakt auf die Betrachtung untereinander übertragen. Bei der Variante „Erweiterte Westtangente“ entfällt insbesondere die Einrichtungsfläche bei ca. Bau-km 3+730 im Bereich der Anbindung an die Münstertäler Straße. Der Flächenbedarf für seitliche Arbeitsstreifen beträgt bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A bis

zu 33.150 m², bei der Variante 5 A wegen der etwas geringeren Streckenlänge rund 27.850 m² (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Zuge der geänderten Planung entfallen als bauzeitliche Inanspruchnahmen auf Variante 5 A 16.750 m² und auf die Erweiterte Westtangente ca. 13.500 m². Soweit im Zuge der Erweiterten Westtangente ein Ausbau der Ortsdurchfahrt erfolgen würde, wäre dies voraussichtlich überwiegend auf den bestehenden Straßenraum begrenzt. Damit wären insoweit keine deutlich ins Gewicht fallenden zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen zu erwarten. Im Fall der Nullvariante entfällt eine bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen.

Der Baustellenverkehr wird, wie bereits ausgeführt, über die jeweilige Trassenvariante abgewickelt. Der An- und Abtransport erfolgt über das bestehende Straßennetz, abhängig vom Baufortschritt somit insbesondere auch über die L 129/ L 125 und die L 123. Die Nutzung öffentlicher Straßen dürfte entsprechend der Gesamtbauzeit bei zwei Jahren liegen. Im Fall der Erweiterten Westtangente ist zwar eine geringere Streckenlänge gegeben, was grundsätzlich für eine etwas kürzere Bauzeit sprechen würde. Im Ergebnis würde sich die Bauzeit voraussichtlich jedoch nur unwesentlich kürzer gestalten. Dies würde weniger aus dem Aufwand für die Straßenbaumaßnahme an sich folgen, als aus einem erhöhten Aufwand für die Unterführung im Bereich Gaisgraben. Das hier vorgesehene Bauwerk wäre größer dimensioniert als die Geh- und Radwegunterführung zwischen Staufen und Grunern, die mit der Antragsstrasse vorgesehen ist; im Fall einer Umsetzung entsprechend dieser Kubatur würde deshalb voraussichtlich mehr Zeit zur baulichen Umsetzung benötigt. In die weiteren Überlegungen fließt ein, dass im Lauf des Verfahrens weitere Ansätze eingebracht wurden, wie die Erweiterte Westtangente optimiert werden könnte. Im Fall der Nullvariante besteht kein Erfordernis für Baustellenverkehr.

Die zeitlich begrenzte Inanspruchnahme von Flächen betrifft im Schwerpunkt überwiegend landwirtschaftlich genutzte Bereiche. Bauzeitlich sind keine erheblichen lokalklimatischen oder lufthygienischen Auswirkungen zu besorgen. Baubedingte Emissionen und damit verbundene Beeinträchtigungen beschränken sich auf die jeweilige Bauzeit und die hierdurch betroffenen Bereiche. Es kann hierbei zu Belastungen in den Siedlungsgebieten (u. a. Lärm, Staub, Abgase, Verschmutzungen) und der freien Landschaft kommen. In vergleichbarer Weise können Naherholungsgebiete, beispielsweise die Nutzung von Spazierwegen oder Kleingartenbereichen Belastungen ausgesetzt sein. Insbesondere in den Sommermonaten sind bei anhaltender trockener Witterung mehr oder weniger starke Staubentwicklungen nicht auszuschließen, die jedoch durch künstliche Befeuchtung deutlich vermindert werden können. Bebauungsnaher Teilbereiche des Vorhabens sind, in Abhängigkeit von der betrachteten Variante und dem jeweiligen Bauende, die Bereiche von Bauanfang entlang des Gewerbegebiets „Gaisgraben“ einschließlich der Anbindung an die Straße „Im Gaisgraben“. Die weiteren Teilbereiche weisen zumeist einen deutlicheren Abstand von

der Bebauung auf. Im Bereich der Unterführung bei Bau-km 2+743 würden bei den entsprechenden Varianten Baustelleinrichtungsfläche und die Anbindung des Wegenetzes wieder etwas näher an die Bebauung heranrücken. Ähnliches würde für die Gebäude im Bereich der Straße „Im Steiner“ auf der trassenzugewandten Seite sowie im Verknüpfungsbereich mit der Münstertäler Straße gelten. Es ist vom Vorhabensträger nach dem derzeitigen Stand der Dinge nicht vorgesehen, dass Bauarbeiten auch während der Nachtstunden durchgeführt werden müssen.

Durch die Bautätigkeit und den Baustellenverkehr kann es in den Siedlungsbereichen und auch in den Naherholungsbereichen zu Behinderungen oder zeitweisen Umleitungen mit Umwegen kommen. Hiervon können unter anderem kreuzende Spazierwege und/oder Strecken des landwirtschaftlichen Wegenetzes betroffen sein.

Während der Bautätigkeit können Unfälle, wie beispielsweise durch auslaufende Betriebsstoffe oder deren unsachgemäße Lagerung, als Möglichkeit nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Hinzu kommt insbesondere die Möglichkeit von Beeinträchtigungen bei Baumaßnahmen im Nahbereich von Gewässern. Sämtliche einbezogenen Trassenvarianten sehen zudem die Unterführung von Wegverbindungen vor. Dies kann mit Eingriffen in das Grundwasser (beispielsweise Grundwasserhaltung mit Ableitung) verbunden sein, die in ihrer Intensität auch von der jeweils geplanten Kubatur der Unterführungen abhängig ist. Der Grundwasserflurabstand ist relativ gering. Durch die entsprechende Wartung von Gerät sowie die Einhaltung einschlägiger Vorschriften und der gebotenen Sorgfalt kann das Risiko jedoch weitgehend minimiert werden.

Bei Bodenbewegungen im Zuge der Baumaßnahmen sind die Belastungen aus dem historischen Bergbau zu beachten. Durch eine angepasste Vorgehensweise in der Bauzeit kann eine Mobilisierung weitestgehend vermieden werden.

Die Baumaßnahmen finden teilweise im Nahbereich von gesetzlich geschützten Biotopen statt und berühren den Randbereich eines FFH-Gebiets. Es können bauliche Anlagen oder Bäume betroffen sein, die Eignung als Fledermausquartier haben. Hinzu kommen unter anderem ein Grabungsschutzgebiet und denkmalgeschützte Wegkreuze. Beeinträchtigungen können hier durch Sicherungsmaßnahmen und erforderlichenfalls eine frühzeitige Einbindung und Begleitung durch die zuständigen fachlichen Stellen bzw. die ökologische Baubegleitung/Sachverständige weitestgehend vermieden werden.

Zu den vorgenannten Auswirkungen, die bauzeitlich zu erwarten sind, entsprechen sich die Varianten bei überschlägiger Betrachtung und unter Berücksichtigung der Faktoren, die im Zuge einer sich fortentwickelnden Planung auf die Varianten der ursprünglichen Antrags-

unterlagen gewirkt hätten. Bei der Variante Erweiterte Westtangente fallen mögliche Beeinträchtigungen im südöstlichen Bereich (unter anderem: zwei Wegkreuze, Grabungsschutzgebiet, FFH-Gebiet) nicht an. Die bauzeitlichen Auswirkungen sind regelmäßig vorübergehender Natur. Gefährdungen und Schädigungen sensibler Bereiche können durch Beachtung der gebotenen Sorgfalt und der getroffenen Bestimmungen vermieden werden. Im Fall der Nullvariante sind die vorgenannten Belastungen, die durch das Vorhaben baubedingt eintreten können, insgesamt nicht gegeben.

3.2.2.3.2 Anlagebedingte Wirkungen

Durch das Vorhaben werden Flächen dauerhaft in Anspruch genommen, die sich derzeit überwiegend unter landwirtschaftlicher Nutzung befinden. Hinzu treten unter anderem kleingärtnerische Nutzungen und Verkehrsflächen. Mit der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A gehen befestigte Flächen (Fahrbahn, Wirtschaftswege) von bis zu ca. 40.600 m² einher. Hinzu kommen unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen) in einem Umfang von bis zu 33.600 m² (Summe: 74.200 m²); dauerhaft überlagert, wenn auch unbefestigt, werden rund 5.500 m². Der Inanspruchnahme stehen 1.800 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber. Auf die Variante 5 A entfallen im Vergleich hierzu ca. 37.900 m² befestigte Flächen und rund 30.700 m² unbefestigte Flächen (Summe: 68.600 m²); der Inanspruchnahme stehen 5.600 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Zuge der geänderten Planung entfallen auf die Variante 5 A ca. 38.600 m² befestigte Flächen und rund 42.200 m² unbefestigte Flächen (Summe: 80.800 m²). Der Inanspruchnahme stehen 20.700 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber (LBP-Maßnahme A 1). Mit der Erweiterten Westtangente ist demgegenüber die Inanspruchnahme von 50.600 m² Fläche verbunden. Von der Gesamtfläche entfallen ca. 21.300 m² auf befestigte Flächen und rund 29.300 m² auf unbefestigte Flächen. Mit den Varianten 2 A/ 6 A und 5 A ist ein FFH-Gebiet geringfügig berührt, was mit der Erweiterten Westtangente vermieden werden kann.

Die Inanspruchnahme von Flächen betrifft deutlich überwiegend landwirtschaftlich genutzte Bereiche. Deren lokalklimatische und lufthygienische Wirkung ist insgesamt nicht sehr ausgeprägt. Die unbebauten Gebiete (Äcker und Wiesen) westlich von Staufen besitzen jedoch für die Kaltluftentstehung (nachts) eine mittlere bis hohe Bedeutung. Zu berücksichtigen ist der Münstertäler Bergwind, der nicht durch Barrieren gemindert werden soll (u. a. bedeutsam im Rahmen des Regionaler Grünzugs). Mit einer geländenahen Führung der Trasse und einem Verzicht auf Überführungen sind keine nachteiligen Wirkungen zu besorgen.

Durch das Vorhaben randlich betroffen ist die Zone III B von Wasserschutzgebieten sowie der Regionale Grünzug, dem auch Bedeutung im Hinblick auf wasserwirtschaftliche Belange zukommt sowie ein Thermalquellschutzgebiet. Insbesondere durch eine Neuversiegelung von Flächen gehen grundsätzlich Flächen verloren, die zur Grundwasserneubildung beitragen. Dem kann jedoch mit einem geeigneten Konzept zur Rückführung von Niederschlagswasser in den Wasserkreislauf begegnet werden. Der Bau der Unterführungen greift in das Grundwasser ein. Dies beträgt bei der Variante 5 A bis zu ca. 0,5 m, bei der Erweiterten Westtangente - je nach Ausführungsweise - bis zu 3 m. Im Fall der Variante 5 A ist durch die eher geringfügigen Eingriffe und die Möglichkeit entsprechender Vorkehrungen nicht mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen (vgl. Ziffer 3.4.9.5 Errichtung von Kreuzungsbauwerken für Geh- und Radwegverbindungen bei Bau-km 0+ 320 und bei Bau-km 2+744). Im Fall der Erweiterten Westtangente ist nicht mit erheblichen Auswirkungen (z. B. Stauwirkungen) zu rechnen, weil die jeweils vorgesehenen Unterführungen weitestgehend parallel zum Grundwasserstrom verlaufen.

Im Fall der Nullvariante werden keine Flächen beansprucht. Es erfolgen keine Eingriffe in das Grundwasser.

Insbesondere der Straßenkörper, die Unterführungen mit ihren Zuwegungen und die Ergänzungen des Wegenetzes treten als technische Anlagen in Erscheinung und verändern das Erscheinungsbild der freien Landschaft. Die Trassen werden überwiegend in leichter Dammlage geführt, was insbesondere durch die Lage im Wasserschutzgebiet und die vorhandenen Zwangspunkte bestimmt wird. Einschnitte werden im Bereich kreuzender Wege erforderlich. Bei den Trassenvarianten sind hier jeweils zwei Unterführungen vorgesehen. Hinzu tritt jeweils ein Bauwerk zur Querung des Tunseler Grabens. Durch eine begleitende Bepflanzung der Trasse, insbesondere in den sensibleren Teilabschnitten im Fall einer kompletten Umfahrungslösung, soll die störende Wirkung vermindert werden. Mit einer insgesamt moderaten Höhenlage, für deren Minderung das Optimierungspotential so weit wie möglich ausgeschöpft wurde, wird dazu beigetragen, dass es nicht zu signifikanten Auswirkungen auf Luftströmungen sowie auf kleinklimatische Bedingungen kommt. Im Fall der Erweiterten Westtangente entfalten die beschriebenen Wirkungen in etwa bis zur L 129 Relevanz. Für den weiteren Streckenverlauf gilt es zu bedenken, dass sich die Trasse in der Folge bis zu ihrem Bauende an der L 125 in einem Bereich bewegt, der bereits im Bestand durch einen Verkehrsweg überprägt ist. Für die Varianten 2 A/ 6 A gilt für den Teilbereich zwischen L 129 und L 125 Entsprechendes.

Zu der optischen Wirkung der technischen Bauwerke tritt insbesondere in der freien Landschaft deren zerschneidende Wirkung und hier vor allem für die Schutzgüter Mensch (z. B. Freizeitnutzung, Erholung, landwirtschaftliches Wegenetz), Landschaft sowie Tie-

re/Pflanzen westlich von Staufen hinzu. Die Flächeninanspruchnahme geht zugleich mit einem Verlust von Lebensräumen insbesondere für Pflanzen und Tiere einher. Die Wirkungen stehen auch in Abhängigkeit von der jeweiligen Trassenlänge der Variante und der Sensibilität der jeweiligen Einwirkungsbereiche. Bei der Variante Erweiterte Westtangente reicht die diesbezügliche Wirkung bis zur L 125. Die Erweiterte Westtangente verläuft im Bereich zwischen der L 129 und der L 125 weitgehend auf der Trasse der bestehenden Querspange, die diesen Bereich mit ihrer zerschneidenden und trennenden Wirkung im Sinne einer Vorbelastung überprägt. Dies gilt für diesen Teilabschnitt der Varianten 2 A/ 6 A entsprechend. Die Nullvariante, die ehemals wohl als Umfahrung des Ortskerns von Staufen angelegt war, trennt im Bestand die Siedlungsbereiche westlich und östlich der Trasse. Die Streckenlänge der Nullvariante beträgt rund 2,7 km (die Strecke zwischen den Verknüpfungspunkten Neumagenstraße und Münstertäler Straße mit den Trassenalternativen beträgt ca. 2,23 km). In der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A erstreckt sich der Schwerpunkt der zerschneiden Wirkung auf bis zu 4,2 km. Bei einer Betrachtung bis zum Verknüpfungspunkt mit der Neumagenstraße treten ca. 500 m (Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben einschließlich Reiterhof) hinzu. Bei der Variante 5 A erstreckt sich der Schwerpunkt der zerschneidenden Wirkung auf ca. 3,7 bis 3,85 km zwischen den Verknüpfungspunkten mit der Neumagenstraße und der Münstertäler Straße. Bei der Variante Erweiterte Westtangente fällt die zerschneidende Wirkung geringer aus. Die Gesamtlänge beträgt ca. 2,85 km, weil die Streckenlänge zwischen L 125 und Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal entfällt (zur Information: Streckenlänge zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal unter Berücksichtigung der Variante „A“: ca. 1,5 km). Die Streckenlänge der Erweiterten Westtangente zwischen den Verknüpfungspunkten mit der Neumagenstraße und der L 125 beträgt ca. 2,45 bis 2,5 km (zum Vergleich: Die Streckenlänge der Variante 5 A beträgt auf diesem Teilabschnitt ca. 2,22 bis 2,27 km). Im Rahmen einer differenzierenden Betrachtung kann festgehalten werden, dass die Strecken entlang des Gewerbegebiets von einer geringeren Empfindlichkeit geprägt sind. Die trennende Wirkung der Trassen tritt in der Folge stärker in Erscheinung. Punktuell erheblichere Eingriffe stellen die Kreisverkehrsplätze dar. Etwaige Ausbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt führen, einen Fortbestand des vorhandenen Baumbestandes vorausgesetzt, nicht zu nachteiligen Veränderungen.

Im Fall der Nullvariante entfallen die dargestellten Projektwirkungen.

3.2.2.3.3 Betriebsbedingte Wirkungen

Betriebsbedingte Wirkungen der Varianten, auch im Vergleich mit der Nullvariante, konzentrieren sich insbesondere auf Aspekte von Lärm und Luftschadstoffen, die schadlose

Ableitung von Oberflächenwasser sowie auf Aspekte bezüglich der Folgen von Kollisionen und sonstige Unfallgefahren wie auch optische und akustische Reize.

- *Lärm*

Die Ermittlung der Lärmbelastungen basiert für die Varianten 5 A und die Erweiterte Westtangente auf der aktuellen Verkehrsuntersuchung und ist entsprechend der 16. BImSchV erfolgt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), insbesondere Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten), und Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) Bezug genommen. Zur Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen. Soweit in den Unterlagen die Gebietseinstufungen voneinander abweichen (insbesondere: UVS zum IP 18), wurden im Interesse einer einheitlichen Betrachtung jeweils die im Sachzusammenhang geprüften Einstufungen gemäß der Schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1 a der Antragsunterlagen) angewendet. Aspekte der DIN 18005 sind neben der Schalltechnischen Berechnung und Betrachtung der Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV mit eingeflossen.

- *Variante 5 A*

Im Bebauungsplangebiet Gaisgraben werden im Fall der Variante 5 A die Grenzwerte für Gewerbegebiete eingehalten und zum Teil deutlich unterschritten. Im Prognose-Null-Fall liegen die Lärmbelastungen deutlich darunter. So erhöhen sich die Belastungen, trotz eingehaltener/unterschrittener Gebietsgrenzwerte, im Vergleich dazu in durch Verkehr bereits vorgeprägten Bereichen im Fall der Variante 5 A tags und nachts um bis zu 6 dB(A), in bislang ruhigeren Lagen um 11 - 23 dB(A) am Tag und 12 - 24 dB(A) in der Nacht.

Im Einzelnen:

In den Bebauungsplangebietern Rundacker, Falkenstein und Wolfacker werden im Fall der Variante 5 A die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte tags und nachts eingehalten. Die errechneten Werte liegen in Abhängigkeit von den jeweiligen Abständen und den gegebenen Vorbelastungen durch Verkehrswege um rund 3 - 6 dB(A) in der Nacht und rund 4 - 6 dB(A) am Tag unter den maßgeblichen Grenzwerten. Der für den Bereich der Schulgebäude geltende Tagesgrenzwert wird um 6 dB(A) unterschritten.

Im Verhältnis zum Prognose-Null-Fall erhöhen sich die Belastungen im Fall der Variante 5 A

- im Bereich des Bebauungsplangebietes „Rundacker II“ tags und nachts um etwa 8 dB(A)
- im Bebauungsplangebiet Rundacker um ca. 1 dB(A) am Tag und 2 dB(A) in der Nacht
- im Bebauungsplangebiet Falkenstein um bis zu 8 dB(A) tags und bis zu 9 dB(A) nachts

- im Bebauungsplangebiet Wolfacker tags und nachts um bis zu 1 dB(A)
- im Bereich der Schulgebäude um bis zu 3 dB(A).

Im Bereich von Grunern werden im Fall der Variante 5 A die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte mit prognostizierten Werten bis zu 50/51 dB(A) deutlich unterschritten. Im Prognose-Null-Fall sind die Lärmbelastungen tags und nachts jeweils um zumeist 3 bis 4 dB(A), vereinzelt bis zu 5 dB(A) geringer.

Im Bereich der Münstertäler Straße stellt sich im Fall der Variante 5 A die Situation bei geringfügig höheren Werten ähnlich dar wie im Bereich von Grunern. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall tritt im rückwärtigen Bereich tags und nachts eine um 5 bzw. 6 und bis zu 7 dB(A) höhere Lärmbelastung ein. In dem Bereich, der der Münstertäler Straße zugewandt ist, führt dies im Fall der Variante 5 A im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall zu einer Verminderung der Lärmbelastung in der Größenordnung von -8 dB(A) nachts und -8 bis -9 dB(A) tags. Der Prognose-Null-Fall weist eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte um bis zu 2 dB(A) tags und nachts aus.

Im Bereich der Straße „Im Steiner“ und der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ gelten die Maßstäbe für Kern-, Dorf- u. Mischgebiete. Im Fall der Variante 5 A werden im Bereich der Straße „Im Steiner“ insgesamt die strengeren Grenzwerte sowohl für Wohngebiete wie auch für Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime eingehalten bzw. zum Teil deutlich unterschritten. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall tritt im rückwärtigen Bereich tags und nachts dennoch eine 10 bis 11 dB(A) höhere Lärmbelastung ein. In den Bereichen, die der Straße „Im Steiner“ zugewandt sind führt die Variante 5 A im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall zu einer geringeren Lärmbelastung in der Größenordnung von -10 bis -12 dB(A). Im trassenzugewandten Teil der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ werden im Fall der Variante 5 A die Grenzwerte eingehalten, im trassenabgewandten Bereich werden sie um rund 6 dB(A) unterschritten. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall führt dies im Nahbereich der Trasse (Variante 5 A) zu einer Steigerung tags und nachts um 12 dB(A). In Bereichen, die von der Trasse (5 A) entfernt liegen, fällt der Unterschied mit 3 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts geringer aus.

Im Bereich des Campingplatzes (Sondergebiet) am südlichen Ortsausgang von Staufen werden im Fall der Variante 5 A die Werte für Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime tags und nachts im Erdgeschoss sowohl im Prognose-Nullfall wie auch im Prognosefall eingehalten. Sie werden im Prognosefall im 1. OG nachts um 3 dB(A) sowie tags um 2 dB(A) überschritten. Im Prognose-Null-Fall beträgt die Überschreitung bis zu 4 dB(A) nachts und bis zu 3 dB(A) tags. Im Ergebnis tritt im Fall der Variante 5 A damit eine leichte

Minderung ein. Nutzungen im Bereich des Campingplatzes finden sich weit überwiegend in einem Bereich, der dem EG entspricht.

Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt werden im Prognose-Null-Fall Lärmwerte von ca. 66 - 69 dB(A) tags und ca. 56 - 59 dB(A) erreicht. Dies entspricht einer Überschreitung der für Wohngebiete geltenden Grenzwerte von ca. 7 - 10 dB(A). Im Fall der Variante 5 A reduzieren sich die zu erwartenden Lärmbelastungen um jeweils -7dB(A) tags und nachts. Es kann damit eine Einhaltung der Grenzwerte bzw. eine reduzierte Überschreitung auf die Größenordnung von ca. 3 dB(A) erreicht werden.

Lärmbelastungen, die gesundheitsgefährdende oder enteignende Wirkung entfalten könnten, sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Belastungen, ab deren Erreichen grundrechtsrelevante Beeinträchtigungen gegeben sein können (ca. 70 dB(A) am Tag und ca. 60 dB(A)) sind auch unter Gesichtspunkten einer Gesamtbetrachtung, die Belastungen durch weitere (Verkehrs-)Lärmquellen einbezieht, und im Hinblick auf mögliche Verkehrsverlagerungen nicht in erheblichem Umfang ersichtlich.

o *Variante 2 A/ 6 A (im Vergleich mit Variante 5 A)*

Die vorstehenden Ausführungen können zu einer überschlüssig vergleichenden Betrachtung der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A im Verhältnis zur Variante 5 A herangezogen werden. Wegen der weitgehend übereinstimmenden Trassenverläufe ist es zudem möglich, die Ergebnisse der Variante 2 A auf die Werte der Trasse 6 A zumindest grob überschlüssig - zur Bestimmung einer Größenordnung - zu übertragen. Die UVS (Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 57 und 58) legt der Betrachtung zwar Berechnungen aufgrund der seinerzeit prognostizierten Verkehrszahlen zugrunde. Mit diesen Unterlagen können jedoch bezüglich der Varianten 2 A und 5 A die Bereiche eingegrenzt werden, in denen trassenbedingte Unterschiede in der Lärmbelastung Wirkung zeigen. Zugleich kann die ungefähre Größenordnung abgeleitet werden, in welcher sich die Unterschiede bewegen. Ein Vergleich der Beurteilungspegel der Variante 5 A auf Grundlage der ursprünglichen Planung (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 58) und der aktuellen Berechnungen zur Variante 5 A (vgl. Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnungen, Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen, Tabelle 2) zeigt überdies, dass sich aufgrund der aktuellen Zahlen der Verkehrsuntersuchung etwas geringere Werte ergeben, die von den Werten der UVS (auf Grundlage der ursprünglichen Verkehrszahlen) um 0 dB(A) bis zumeist maximal - 1 dB(A) abweichen und nur in einem Fall - 2 dB(A) erreichen. Mangels signifikanter Veränderungen sowohl hinsichtlich der Lärmwerte wie auch der Trassenlagen erweisen sich die Darstellungen der UVS im konkreten Fall damit als hinreichend belastbar, zumal sich mit den aktuellen Verkehrszahlen zumindest keine zusätzliche Verschärfung des Konfliktpotentials im Bereich sensibler Nutzungen ergeben hat. Es ist vielmehr eine leichte Entspan-

nung eingetreten, wenn auch weitestgehend im nicht wahrnehmbaren Bereich. Im Ergebnis zeigt sich, dass der trassenzugewandte Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben II und der Bebauungsplangebiete Rundacker, Rundacker II, Falkenstein II und Wolfacker wegen der größeren Abstände der Trasse 2 A insbesondere zu den Wohngebieten eine geringere Lärmbelastung erfahren würde, die tags und nachts zumeist - 1 bis - 2 dB(A) unter den Werten der Variante 5 A liegen würde. Im nächstgelegenen (geplanten bzw. derzeit in Umsetzung befindlichen) Wohngebiet „Rundacker II“ wäre dieser Effekt im Vergleich mit Variante 5 A tags und nachts mit bis zu - 3 dB(A) geringfügig stärker ausgeprägt. Die Variante 6 A liegt etwas näher an den Wohngebieten als die Variante 2 A und wäre in ihrer Wirkung damit teilweise etwas ungünstiger als die Variante 2 A selbst. Der Bereich der Kleingärten, der von der Variante 5 A durchschnitten wird, würde mit der Variante 2 A um ca. -7 dB(A) tags und ca. - 8 dB(A) nachts geringere Lärmeinwirkungen erfahren. Die Reduzierung wäre im Fall der Variante 6 A wegen des etwas engeren Trassenverlaufs geringfügig geringer. Zugleich wäre der westliche Teil durch die unmittelbare Nähe der Trasse 2 A bzw. 6 A deutlich höher betroffen. Faustformelartig kann mit Blick auf die um den Immissionspunkt 6 a ergänzte schalltechnische Betrachtung angenommen werden, dass die Belastungssituation insgesamt in etwa durch eine „Verkehrung“ der für die IP 6 und 6 a errechneten Werte gekennzeichnet wäre. Bezüglich des Ortsteils Grunern lässt sich zur Fallgruppe der Variante 2 A/ 6 A, die ab der L 129 einen fast identischen Trassenverlauf aufweisen, ersehen, dass es im Vergleich zur Variante 5 A hier zu einer geringfügig höheren Lärmbelastung von ca. 1 dB(A) kommen kann. Dies folgt aus dem Trassenverlauf, der insbesondere im Zulauf auf den Knotenpunkt mit der L 125 etwas näher an den Siedlungsbereich von Grunern heranrückt.

○ *Erweiterte Westtangente (im Vergleich mit Variante 5 A und den Varianten 2 A/ 6 A)*

Für die Erweiterte Westtangente liegen Berechnungen auf Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen vor, was eine Betrachtung im direkten Vergleich mit der Variante 5 A eröffnet. Die trassenbedingten Abweichungen im Verhältnis zur Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A können im Rahmen einer groben Abschätzung in ihrer Größenordnung abgeschätzt werden. Die vorstehenden Ausführungen gelten sinngemäß. Es wird darauf hingewiesen, dass in den Verkehrszahlen der Erweiterten Westtangente eine geringere Bündelungswirkung zum Ausdruck kommt als den Varianten, die komplette Umfahrungen beinhalten. Dies hat sich als logische Folge in den errechneten Beurteilungspegeln niedergeschlagen. Vorausgeschickt sei in diesem Zusammenhang auch, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV mit der Variante 5 A eingehalten bzw. unterschritten werden. Werte, die noch darunter liegen, wirken sich somit weiter mildernd bezüglich künftig zu erwartender Lärmbelastungen aus.

Im Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben sind die Unterschiede wegen der insgesamt nur wenig voneinander abweichenden Trassenführungen überschaubar. Die Werte der Er-

weiterte Westtangente liegen geringfügig, in der Größenordnung von +/- 1 - 2 dB(A), über bzw. unter den Werten der Variante 5 A. Die Grenzwerte für Gewerbegebiete sind in beiden Fällen deutlich eingehalten. Wegen der engeren Trassenführung zeigt sich im Bereich des Gewerbegebiets „Gaisgraben II“ eine um 4 - 5 dB(A) höhere Belastung als im Fall der Variante 5 A. Die Grenzwerte für Gewerbegebiete sind allerdings auch hier jeweils deutlich eingehalten. Die für die Variante 5 A geltenden Ergebnisse sind überschlägig auf die Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A übertragbar.

Für die Bebauungsplangebiete Rundacker, Rundacker II, Falkenstein II und Wolfacker sowie das Kleingartengebiet „Spitzäcker“ kann festgehalten werden, dass der Trassenverlauf der Erweiterten Westtangente grob dem der Trasse 2 A entspricht. Dies zeigt sich insbesondere in der Führung bis zur K 4983, wenn auch die Trasse der Variante 2 A hier einen etwas weiteren Bogen beschreibt. Dies zeigt sich auch im Verlauf zwischen der L 129 und der L 125, der sich weitgehend an der im Bestand vorhandenen Querspange orientiert und im Fall der Erweiterten Westtangente im Anschlusspunkt an die L 125 den bestehenden Kreuzungspunkt aufnimmt. So zeigen sich im Überblick Werte, die den Ergebnissen der Trasse 2 A entsprechen (vgl. IP 5) bzw. diesen grob angenähert sind. Durchgängig zeigt sich, dass die Erweiterte Westtangente hierbei mit geringeren Lärmbelastungen verbunden ist als die Variante 2 A. Bei einem direkten Vergleich der Werte - auf die vorangestellten Hinweise wird Bezug genommen - bewegen sich die Unterschiede ungefähr zwischen -2 und -5 dB(A). Im Vergleich mit der Variante 5 A zeigt die Erweiterte Westtangente damit Vorteile insbesondere für die Wohngebiete Falkenstein und Wolfacker, die noch etwas über die Vorteile hinausgehen, die mit der Variante 2 A verbunden sind. Die für die Variante 2 A geltenden Ergebnisse bezüglich des Kleingartengebiets „Spitzäcker“ lassen sich überschlägig auf die Erweiterte Westtangente übertragen.

Da die Erweiterte Westtangente an der L 125 endet, zeigen sich hier und auf der nachfolgenden Strecke in Richtung Münstertal markante Unterschiede zu den Varianten 2 A/ 6 A und 5 A, die in diesem Bereich einen deckungsgleichen Verlauf aufweisen. Das Schulgelände und der rückwärtige Bereich der Bebauung in der Münstertaler Straße und östlich an die Straße „Im Steiner“ angrenzend bleiben im Fall der Erweiterten Westtangente von Lärmsteigerungen verschont. Zugleich bleibt auch die Lärmsituation der Bebauung, die unmittelbar an die Straße „Im Steiner“ angrenzt, in etwa erhalten bzw. erfährt eine geringfügige Minderung im Bereich von -1 bis -2 dB(A) im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall. Im Bereich von Grunern führt die Erweiterte Westtangente im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall zu einer geringfügigen Steigerung um zumeist 1 dB(A). Wie bereits ausgeführt, betragen die Steigerungen infolge der Variante 5 A (Antragstrasse; vgl. die Ausführungen hierzu in diesem Kapitel bzw. unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm)) in diesem Bereich weit überwiegend ca. 3 - 4 dB(A).

Der Vollständigkeit halber wird nochmals darauf hingewiesen, dass in sämtlichen vorgeannten Bereichen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. zum Teil deutlich unterschritten werden.

Die geringere Bündelungswirkung der Erweiterten Westtangente wirkt sich deutlich auf die Beurteilungspegel im Bereich der Ortsdurchfahrt aus. Wie bereits dargelegt, führt eine komplette Ortsumfahrung zu einer nicht unerheblichen Minderung der Lärmwerte, die im Bestand bzw. im Prognose-Null-Fall die Grenzwerte deutlich übersteigen. Sie werden mit der Variante 5 A um überwiegend - 7 bis - 8 dB(A) gemindert. Die Grenzwerte werden in der Folge eingehalten bzw. nur noch in deutlich geringerem Umfang überschritten. Die Erweiterte Westtangente führt zu einer Minderung der Lärmbelastung um - 1 bis -3 dB(A). Die Überschreitung der Grenzwerte beträgt in zentralen Bereichen der Ortsdurchfahrt im Fall der Erweiterten Westtangente ca. 6 - 7 dB(A).

Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung in den Antragsunterlagen Bezug genommen (vgl. insbesondere UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 54 ff sowie die Blätter 1, 2, 7 - 9; Ergänzung zur UVS, Unterlage 11 a der Antragsunterlagen, insbesondere S. 6 f; Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen mit Rasterlärmkarten, Unterlagen 11.1 a und 11.2 der Antragsunterlagen; Erläuterungsbericht zur Erweiterten Westtangente mit überschlägiger Betrachtung der Umweltauswirkungen, Unterlage 16 a der Antragsunterlagen, insbesondere S. 23 f, S. 34 ff sowie S. 42 ff).

- *DIN 18005*

Die DIN 18005 ist mit ihren Orientierungswerten ergänzend eingeflossen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der UVS (Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 59 f und Kapitel 7 - Anhang -) und unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen. In die Betrachtungen sind insbesondere auch Aspekte des Gesamtlärms sowie von Verkehrsverlagerungen mit eingeflossen. Bei der Betrachtung anhand der DIN 18005 werden deren Orientierungswerte sowohl von der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A wie auch der Variante 5 A entlang der bestehenden Ortsdurchfahrt sowie mit der Umfahrung weitestgehend in Bereichen überschritten, in denen die Varianten einen identischen bzw. nahezu identischen Verlauf aufweisen. Im Bereich der Kleingartenanlage sind analog der obigen Ausführungen Auswirkungen zu erwarten, bei denen entweder der östliche oder der westliche Bereich der Kleingartenanlage eine höhere Belastung im Sinne einer Überschreitung der Orientierungswerte erfährt. Vor diesem Hintergrund kommt einer Betrachtung anhand der DIN 18005 bezüglich der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A insoweit keine bzw. nur eine sehr begrenzte Aussagekraft zu. Die für die Variante 2 A geltenden Ergebnisse (bis zu L 125) lassen sich grob überschlägig auf die Erweiterte Westtangente

übertragen. Es fließt ein, dass wegen der etwas geringeren Verkehrsstärke aufgrund der geringeren Entlastungswirkung auch etwas geringere Werte anzunehmen sein dürften. Aus den vorangegangenen Ausführungen lässt sich überdies ableiten, dass bei der Erweiterten Westtangente die Werte der DIN 18005 insbesondere im zentralen Bereich der Ortsdurchfahrt deutlicher überschritten werden als bei den Varianten, die eine komplette Umfahrung beinhalten.

- *Lärm, Nullfall*

Für den Nullfall kann festgehalten werden, dass die bislang ruhigen Lagen keine oder allenfalls eine geringe Steigerung der Lärmbelastung erfahren werden. Es verbleibt bei den erheblichen Lärmbelastungen in der Ortsdurchfahrt mit gegebener Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV.

- *Luftschadstoffe*

Die Betrachtungen zu Luftschadstoffen basieren auf der aktuellen Verkehrsuntersuchung und sind entsprechend der 39. BImSchV erfolgt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), insbesondere Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten), und Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe) sowie die ergänzenden Ausführungen der UVS (Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 60 ff), die Schadstoffbetrachtung (Unterlage 11.3 a der Antragsunterlagen) und den Erläuterungsbericht zur Erweiterten Westtangente (Unterlage 16 a der Antragsunterlagen, S. 37 ff, S. 48) Bezug genommen. Die Eingangswerte wurden in der Schadstoffbetrachtung jeweils im Sinne einer oberen Abschätzung herangezogen. Im Ergebnis werden die von einer Umfahrungslösung herrührenden Schadstoffkonzentrationen von Kohlenmonoxid (CO), Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol, Blei (Pb) und Feinstaub (PM₁₀) bezüglich sämtlicher Varianten nicht mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV verbunden sein. Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass die Werte der 39. BImSchV in allen Abschnitten bereits am Fahrbahnrand eingehalten bzw. unterschritten werden. Bei Verwirklichung des Vorhabens kommt es in Abhängigkeit von dessen Entlastungswirkung (insbesondere bezüglich des Durchgangsverkehrs) zu einer Verminderung der Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt.

Im Nullfall werden die hohen Belastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt auf einem hohen Niveau erhalten bleiben.

- *Ableitung von Oberflächenwasser, Havarieschutz*

Das Oberflächenwasser der L 123 fließt im Fall der Variante 5 A breitflächig über die seitlichen Bankette und Böschungflächen ab und versickert in der Dammböschung und dem vorhandenen Gelände. Im Wasserschutzgebiet - betroffen ist jeweils die Zone III B - erfolgt

die Entwässerung auf der Grundlage der RiStWag. Im Bereich der Wasserschutzgebiete wird auf dem Planum des Dammkörpers (Abflussbereich) ein Boden aufgetragen, der zu einer verzögerten Versickerung über straßenbegleitende Mulden mit bewachsener Bodenschicht beiträgt. Dies dient dem Havarieschutz, weil bei einem Unfall austretende Flüssigkeiten nur langsam versickern können und die Reinigungswirkung der Bodenschichten durch eine verlängerte Aufenthaltszeit verbessert wird. So sind die typischen Risiken insbesondere bei Unfällen mit Gefahrguttransporten nicht völlig auszuschließen. Die Gefährdung des Schutzguts ist überdies wegen der geringen Grundwasserflurabstände und der an sich geringen Puffer- bzw. Filterfunktion des Bodens im Fall eines Schadensereignisses insgesamt hoch. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist jedoch gering und kann mit den getroffenen Maßnahmen beherrscht werden. Zur schadlosen Ableitung im Bereich der Geh- und Radwegunterführungen, die ihrerseits Berührung mit dem Grundwasser aufweisen können, wird dort anfallendes Oberflächenwasser jeweils einer entsprechend gestalteten Versickerungsmulde mit bewachsener Bodenschicht zugeleitet. Es fließt ein, dass sich im Zuge des Verfahrens neue Erkenntnisse zur Versickerungsrate (Aufenthaltszeit) ergeben haben. Im Fall einer Umsetzung des Vorhabens wird dies in Abstimmung mit den Fachbehörden Berücksichtigung finden. Im Zuge des Vorhabens ist der Tunseler Graben als Gewässer II. Ordnung von einem Querungsbauwerk betroffen. Die Überdeckung des Tunseler Grabens umfasst im Fall der Variante 5 A ca. 26,60 m.

Im Fall der Erweiterten Westtangente endet die projektbedingte Wirkung im Bereich der L 125. Der dort anflutende Verkehr würde in der Folge das vorhandene Straßennetz nutzen.

Im Nullfall entfallen die dargestellten Projektwirkungen.

- *Kollisionen, Unfallgefahr, optische und akustische Reize*

Die Gefahr von Kollisionen mit Menschen (z. B. Freizeitnutzung, Pendlerverkehr insbesondere mit Fahrrädern, Schüler) ist gering, sofern die Überquerungshilfen genutzt werden. Die Unterführungen und Querungshilfen wie auch Ergänzungen des Wegenetzes wurden mit Blick auf die jeweiligen Siedlungsschwerpunkte und wichtigsten Relationen umgesetzt und mit den Verkehrs- und Polizeibehörden abgestimmt. Maßnahmen, um wilde Querungen im Bereich künftig wegfallender Beziehungen auszuschließen, sind vorgesehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) und Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange, Stadt Staufien) verwiesen.

Wildwechselgebiete bzw. Wanderrouten von Tieren sind nach dem Ergebnis der vorgenommenen Untersuchungen und ergänzenden Betrachtungen weitgehend nicht bekannt bzw. nicht nachgewiesen oder entsprechend der jeweiligen fachlichen Kriterien nicht hin-

reichend wahrscheinlich. Kollisionen mit Tieren sind damit, insbesondere auch unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zur (vorgezogenen) Kompensation weitestgehend auszuschließen bzw. so weit gemindert, dass diesen keine Signifikanz mehr zukommt. Unter die betriebsbedingten Auswirkungen fallen auch optische und akustische Wirkungen, die beeinträchtigend wirken können. Im Rahmen einer Untersuchung zu Fledermäusen wurden vier betroffene Flugrouten der Zwergfledermaus im Bereich des Trassenkorridors (Variante 5 A) festgestellt. Drei davon betreffen nach Lage der Dinge auch die weiteren Varianten. Hinzu treten im Schwerpunkt Vorkommen von Vögeln, Libellen, Reptilien und evtl. von Amphibien. Es sind Maßnahmen vorgesehen, die insbesondere auch unter Gesichtspunkten des Artenschutzes Auswirkungen auf Brutvögel (insbesondere Kollisionsrisiko, Lärmwirkungen, optische Reize), Fledermäuse und Reptilien (Kollisionsrisiko) wirksam begegnen. Dies umfasst unter anderem die Lokalisierung von Kompensationsflächen im nötigen Abstand von der Trasse sowie die Errichtung von Hop-Over für die Zwergfledermaus. Die im Trassenbereich mit Flugrouten betroffene Zwergfledermaus ist gegenüber optischen und akustischen Einflüssen tolerant. Hinweise auf Fledermausvorkommen, die gegenüber akustischen und/oder optischen Reizen als empfindlich einzustufen sind bzw. auf intensiver genutzte Jagdhabitats im Einzugsbereich der Trasse, haben sich nicht gezeigt. Insbesondere mit einer entsprechenden Gestaltung des Bauwerks über den Tunseler Graben wird artspezifischen Anforderungen von Libellen (Durchgängigkeit) und eventuell vorkommenden Amphibien (Durchgängigkeit) Rechnung getragen. Im Bereich des Steinriegels wird der Böschungsbereich für Reptilien unattraktiv gestaltet. Es ist eingeflossen, dass die Trasse im Bereich des Bauendes weitgehend auf der bestehenden Trasse verläuft und einer Vorbelastung unterliegt, die der künftigen Belastung weitestgehend entspricht. Auf die detaillierten Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege; vgl. u. a. Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes) und Ziffer 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten)) wird zu den Einzelheiten verwiesen.

Zu den Luftschadstoffen wurde vorstehend bereits ausgeführt. Neben den Auswirkungen auf den Menschen gilt jedoch insbesondere auch den trassennahen Bereichen geschützter Bestände, insbesondere auch des FFH-Gebiets am Bauende, ein besonderes Augenmerk. Die Bestände unterliegen hier teilweise im trassennahen Bereich. Die gegebene Vorbelastung entspricht hier weitestgehend der künftigen Belastung. Hinsichtlich weiter von der Trasse entfernt liegender Bestände und dem Trassenabschnitt, der sich außerhalb des FFH-Gebiets befindet, ist aufgrund der guten Durchlüftungssituation, der Hauptwindrichtung, der gegebenen Abstände und der Charakteristika des Vorhabens (u. a. relativ geringes Verkehrsaufkommen, Bündelung bereits vorhandener Verkehre) nicht mit nachteiligen

Folgen zu rechnen. Auf die detaillierten Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege; vgl. u. a. Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes)) wird zu den Einzelheiten verwiesen.

Im Fall der Erweiterten Westtangente enden die Projektwirkungen im Bereich der L 125 und schonen damit den Bereich von der L 125 bis etwa auf Höhe des Campingplatzes (Bauende). In diesem Bereich schließt u. a. das genannte FFH-Gebiet an. Zu den Einzelheiten, die insbesondere im Vergleich der Varianten untereinander von Interesse sind, wird auf die nachfolgende, differenzierte Betrachtung anhand der Schutzgüter unter Ziffer 3.2.2.4 (Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich) verwiesen. Eine geringere Stetigkeit der Trassenführung und teilweise enge Kurvenradien sind nachteilig und können sich auf die Übersichtlichkeit auswirken. Insbesondere die Fußgänger-Querungshilfe bei Bau-km 2+740 kann durch ihre Lage rund 50 m vor einem Kreisverkehrsplatz zu einem höheren Kollisionsrisiko führen, weil dort höhere Geschwindigkeiten gefahren werden und die Führer von Kfz weniger mit Querungsbeziehungen rechnen.

Im Nullfall entfallen die dargestellten Projektwirkungen insgesamt. Zugleich verbleibt es bei der Überprägung insbesondere des Neumagens und seiner begleitenden Strukturen durch den streckenweise parallel verlaufenden Verkehrsweg (Ortsdurchfahrt).

3.2.2.4 Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich

Die Konfliktanalyse fasst für den Untersuchungskorridor die Auswirkungen der Nullvariante (Ortsdurchfahrt) und der Umfahrungsvarianten (Variante 2 A/ 6 A und 5 A) sowie der Erweiterten Westtangente auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG bewertend zusammen. Die Auswirkungen werden in den vorliegenden Ausarbeitungen soweit wie möglich quantifiziert und/oder verbal-argumentativ beschrieben und Bewertungsstufen zugeordnet. Sie werden durch eine grafische Darstellung in Karten ergänzt (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blätter 7 - 9). Bei den Schutzgütern wird im Interesse einer differenzierenden Betrachtung zutreffenden auch hier nach baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden. Es wird darauf hingewiesen, dass auch hier wie unter Ziffer 3.2.2.3 (Projektwirkungen, Erkenntnisse zum Variantenvergleich) beschrieben zur Betrachtung der dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen eine differenzierende Vorgehensweise angewendet wurde.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die weiteren Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere unter Ziffer 3.2.2.3 (Projektwirkungen, Erkenntnisse zum Variantenvergleich) sowie die weiteren Ausführungen dieser Entscheidung, die Relevanz für

die Schutzgüter entfalten, Bezug genommen, insbesondere Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange, insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Stufen), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange), hier insbesondere Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen). Sie sind in die UVP und insbesondere in die Konflikthanalyse mit eingeflossen.

3.2.2.4.1 Schutzgut Mensch

Während der Bauphase sind neben der Flächeninanspruchnahme insbesondere Lärm- (Bautätigkeiten, Baustellen- und Anlieferungsverkehr) und gegebenenfalls Staubemissionen (Baufahrzeuge) im trassennahen Bereich zu erwarten. Es ist vorgesehen, dass die Bauarbeiten im Wesentlichen bei Tage ausgeführt werden. Im siedlungsnahen Bereich können einzelne Maßnahmen, die mit Ramm-, Rüttel- oder sonstigen erheblich belästigenden Arbeiten einhergehen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Zur Flächeninanspruchnahme können insbesondere Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher oder privater Nutzungen hinzutreten. So sind in der Bauphase Behinderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs und der Bewirtschaftung der trassennahen Nutzflächen nicht auszuschließen. Die Erreichbarkeit der vorhandenen baulichen Anlagen und Einrichtungen bleibt weitgehend erhalten. In der Bauphase kann es jedoch zeitweise zu lokalen Behinderungen bzw. Einschränkungen bezüglich der vorhandenen bzw. zu verlegenden Verkehrswege sowie hinsichtlich des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie des landwirtschaftlichen Verkehrs kommen. Mögliche Beeinträchtigungen in der Bauphase sind temporär und können mit geeigneten Maßnahmen weitgehend minimiert werden. Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechende Maßgaben getroffen. Es besteht hinsichtlich des Schutzes vor Baulärm für den Vorhabensträger insbesondere die Verpflichtung, die Anforderungen der AVV Baulärm sowie der 32. BImSchV einzuhalten.

3.2.2.4.1.1 Schutzgut Mensch/Wohnen

Baubedingte Auswirkungen auf Wohngebiete oder Gebäude mit Wohnfunktion durch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen (Baustraßen) sind für sämtliche Trassenvarianten weit überwiegend nicht zu erwarten. Geringfügige vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücken, die auch der Wohnnutzung dienen, sind im Bereich des Anwesens

„Stöckle“ und im Gewerbegebiet gegeben. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Zugänglichkeit von Grundstücken jederzeit zu gewährleisten und unvermeidbare kurzzeitige Sperren mit den Grundstückseigentümern rechtzeitig abzustimmen. Die Bauzeit für die Ortsumfahrung wird für die umfänglichen Umfahrungslösungen auf ca. 2 Jahre veranschlagt. Im Fall der Erweiterten Westtangente ist die Bauzeit voraussichtlich nur geringfügig kürzer. Insbesondere im Bereich der Unterführung beim Gewerbegebiet Gaisgraben wäre - je nach Ausgestaltung - nicht unerheblicher zeitlicher Aufwand zu erwarten. Die Beeinträchtigungen, insbesondere durch Baulärm oder Vibrationen (etwa beim Einsatz von schwerem Gerät) sind in den Lösungsansätzen des Vorhabensträgers in etwa vergleichbar. Aufgrund der Entfernungen zu den Wohngebieten (200 - 500 m) fallen die Auswirkungen eher gering aus. Etwas höher sind die Belastungen im Bereich des Gewerbegebiets, das auch Wohnnutzungen aufweist. Dem Gebiet kommt zugleich eine geringere Schutzbedürftigkeit zu. Die Auswirkungen der Erweiterten Westtangente sind in etwa mit der Fallgruppe 2 A/ 6 A vergleichbar. Eine leichte Abweichung ergibt sich für den Bereich der Gewerbegebiete am nordwestlichen Ortsrand von Staufen, weil die Trasse im Fall der Erweiterten Westtangente über eine längere Strecke in deren Nahbereich verläuft als die Lösungsansätze des Vorhabensträgers. Zwischen Staufen und Grunern beträgt die Entfernung zur Wohnbebauung ca. 200 m. Eines größeren Augenmerks bedarf der östliche Teil der Einzelbebauung „Im Steiner“, der im Fall einer kompletten Umfahrungslösung insbesondere im rückwärtigen Bereich betroffen ist. Hinzu treten im Nahbereich der Bebauung Belastungen durch den Rückbau der Straße „Im Steiner“.

Baubedingte Emissionen und damit verbundene Beeinträchtigungen in den Siedlungsgebieten (u. a. Lärm, Staub, Abgase, Verschmutzungen) beschränken sich auf die jeweilige Bauzeit und die hierdurch betroffenen Bereiche. Insbesondere in den Sommermonaten sind bei anhaltender trockener Witterung mehr oder weniger starke Staubentwicklungen nicht auszuschließen, die jedoch durch künstliche Befeuchtung deutlich vermindert werden können. Der Baustellenverkehr wird über die jeweilige Trassenvariante abgewickelt. Der An- und Abtransport erfolgt ergänzend über das bestehende Straßennetz, abhängig vom Baufortschritt. Betroffen können insbesondere auch im innerörtlichen Bereich die L 129 bzw. die L 125 und die bestehende L 123 sein. Die Nutzung öffentlicher Straßen, die regelmäßig im Rahmen des Gemeingebrauchs liegt, dürfte entsprechend der Gesamtbauzeit bei bis zu zwei Jahren liegen. Durch die Bautätigkeit und den Baustellenverkehr kann es in den Siedlungsbereichen und auch in den Naherholungsbereichen zu Behinderungen oder zeitweisen Umleitungen mit Umwegen kommen. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften insbesondere zum Schutz gegen Baulärm einzuhalten. Bei Einhaltung der getroffenen Maßgaben ist überdies dafür Sorge getragen, dass die Baumaßnahmen einschließlich der Transporte so schonend wie möglich und nach dem Stand der Technik umgesetzt werden. Dies umfasst insbesondere eine möglichst weitge-

hende Vermeidung von Baumaßnahmen zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen und die möglichst weitgehende Vermeidung von Erschütterungen durch Baumaßnahmen. Es ist zugleich damit zu rechnen, dass die einzelnen Bereiche nicht über die gesamte Bauzeit durch bauliche Maßnahmen betroffen sind. Die Einwirkungen sind im Übrigen vorübergehender Natur.

Hinsichtlich dauerhafter Flächeninanspruchnahmen kann festgehalten werden, dass keine der Trassenalternativen Wohngebiete oder Gebäude mit Wohnfunktion unmittelbar betrifft. Siedlungsstruktur und -dichte betroffener Bereiche werden auch zu den weiteren Wirkungen in die Überlegungen mit einbezogen.

Die enger um Staufen geführten Varianten wirken grundsätzlich stärker begrenzend im Hinblick auf eine weitere Siedlungsentwicklung. Es gilt hier allerdings zu berücksichtigen, dass im Landschaftsplan der Stadt Staufen ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass eine weitere Siedlungsentwicklung über die im Flächennutzungsplan dargestellte Abgrenzung hinaus nicht angestrebt wird. Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung des Regionalen Grünzugs und die bereits weitgehend angenäherte Bebauung zwischen Staufen und Grunern. Bedeutsam sind in diesem Zusammenhang unter anderem Belange des Grundwasser- und Klimaschutzes. Hervorzuheben ist die klimatische Funktion des „Münstertäler Bergwindes“ für den Luftaustausch, die nicht durch weitere städtebauliche Entwicklung beeinträchtigt werden sollte. Die Auswirkungen sämtlicher Varianten auf die Siedlungsentwicklung sind vor diesem Hintergrund als untergeordnet einzustufen.

Durch das Vorhaben werden Flächen dauerhaft in Anspruch genommen, die sich derzeit überwiegend unter landwirtschaftlicher Nutzung befinden. Hinzu treten unter anderem kleingärtnerische Nutzungen und Verkehrsflächen. Zu den Einzelheiten wird auf die Zusammenstellung unter Ziffer 3.2.2.3.2 (Anlagebedingte Wirkungen) Bezug genommen. Mit der Umsetzung einer Umfahrung bzw. einer Teilumfahrung im Sinne der Erweiterten Westtangente verändert sich die Erschließung von Bereichen, die auch durch Wohnnutzung geprägt sind. Die westlichen Bereiche von Staufen und der Ortsteil Grunern erhalten eine leistungsfähige Verbindung mit dem übergeordneten Straßennetz. Im Fall der Erweiterten Westtangente konzentrieren sich die diesbezüglichen Projektwirkungen auf den Bereich von Bauanfang bis zur L 125.

Bereits im Bestand (Ortsdurchfahrt) werden die Grenzwerte der 16. BImSchV um ca. 7-9 dB(A) überschritten; für den Prognose-Null-Fall 2025 sind Überschreitungen der für Wohngebiete geltenden Grenzwerte von ca. 7 - 10 dB(A) prognostiziert. Damit würde die Wohnqualität in den betroffenen Bereichen weiterhin erheblich beeinträchtigt. Im Fall einer Umfahrungslösung reduzieren sich die zu erwartenden Lärmbelastungen in der Ortsdurchfahrt

um jeweils -7dB(A) tags und nachts. In der Folge würden die Grenzwerte eingehalten bzw. Überschreitungen auf eine Größenordnung von bis zu ca. 3 dB(A) reduziert. Als merklich weniger wirksam erweist sich die Erweiterte Westtangente bei der es in zentralen Bereichen der Ortsdurchfahrt weiterhin zu einer Überschreitung der Grenzwerte um ca. 6 - 7 dB(A) kommt.

In den durch eine Ortsumfahrung neu oder stärker betroffenen Bereichen würden im Fall einer kompletten Umfahrungslösung in den trassenzugewandten Gebieten mit Wohnnutzung die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die künftigen Belastungen variieren geringfügig in Abhängigkeit des Abstands, den die konkreten Varianten jeweils zur Bebauung aufweisen. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.3.3 (Betriebsbedingte Wirkungen) und ergänzend auf Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) Bezug genommen. In die UVP wurden die Erkenntnisse aus der aktuellen Verkehrsuntersuchung wie auch der aktuellen schalltechnischen Untersuchung einbezogen. Lärmbelastungen, die gesundheitsgefährdende oder enteignende Wirkung entfalten könnten, sind im Fall einer Umfahrungslösung nicht zu erwarten. Belastungen, ab deren Erreichen grundrechtsrelevante Beeinträchtigungen gegeben sein können (ca. 70 dB(A) am Tag und ca. 60 dB(A)), sind auch unter Gesichtspunkten einer Gesamtbetrachtung, die Belastungen durch weitere (Verkehrs-)Lärmquellen einbezieht, und im Hinblick auf mögliche Verkehrsverlagerungen nicht in erheblichem Umfang ersichtlich. Für sämtliche Trassenalternativen gilt, dass bislang weniger mit Lärm belastete Bereiche künftig stärker betroffen wären. Die Steigerungen sind teilweise sehr deutlich, auch wenn letztendlich die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind. Die DIN 18005 ist mit ihren Orientierungswerten ergänzend eingeflossen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) sowie Ziffer 3.2.2.3.3 (Betriebsbedingte Wirkungen) wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Nach dem Ergebnis der Schadstoffuntersuchung werden die Grenzwerte der Luftschadstoffe (39. BImSchV) sowohl in der Ortsdurchfahrt als auch im Fall sämtlicher Lösungsansätze der Trassenalternativen eingehalten. Es zeigt sich generell eine geringfügige Verringerung der Konzentrationswerte von Luftschadstoffen, was im Wesentlichen auf eine verbesserte Fahrzeugtechnik und verbesserte Kraftstoffe zurückgeführt werden kann. Im Ergebnis werden die von einer Umfahrungslösung herrührenden Schadstoffkonzentrationen bezüglich sämtlicher Varianten nicht mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV verbunden sein. Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass die Werte der 39. BImSchV in allen Abschnitten bereits am Fahrbahnrand eingehalten bzw. unterschritten werden. Positiv im Sinne der lufthygienischen Situation tritt im Westen von Staufen die grundsätzlich gute Durchlüftung durch den „Münstertäler Bergwind“ hinzu, der zum Luftaustausch beiträgt. Dies trägt in diesem Fall dazu bei, Risiken für lufthygienische Konflikte zu

mindern. Bei Verwirklichung einer der Trassenalternativen kommt es in Abhängigkeit von deren Entlastungswirkung, insbesondere bezüglich des Durchgangsverkehrs, zu einer Verminderung der Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt. Im Nullfall bleiben die hohen Belastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt auf einem im Vergleich dazu höheren Niveau erhalten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Fall einer Umfahrungslösung die Ortsdurchfahrt insbesondere von Lärm entlastet wird. Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung fällt diese Wirkung größer aus als bei Teillösungen. In Abhängigkeit von dem jeweiligen Lösungsansatz und den jeweils betroffenen Teilabschnitten der Ortsdurchfahrt kann dort die Wohnqualität spürbar verbessert werden. Am westlichen Siedlungsrand von Staufen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von sämtlichen Trassenalternativen eingehalten; in verschiedenen Bereichen kommt es - insbesondere bei Trassen, die der Bebauung angenähert sind -, dennoch zu merklichen Steigerungen der Lärmbelastung.

3.2.2.4.1.2 Schutzgut Mensch/Erholung

Bei Umsetzung einer teilweisen Umfahrungslösung ist die freie Landschaft nördlich und westlich von Staufen, bei Umsetzung einer kompletten Umfahrung auch zwischen Staufen und Grunern, während der Bauzeit vorübergehend beeinträchtigt. Durch die Bautätigkeit und den Baustellenverkehr ist die Erholungsnutzung für ca. 2 Jahre eingeschränkt. Im Fall einer teilweisen Umfahrung ist dieser Zeitraum voraussichtlich bzw. in Abhängigkeit von der näheren Spezifikation einzelner Module nur geringfügig kürzer (insbesondere bei umfangreicheren Arbeiten im Bereich der Unterführung beim Gewerbegebiet Gaisgraben). Es kommt zu Baulärm und optischen Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehr, Lagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen, durch weitere Flächeninanspruchnahmen sowie die laufenden Bauarbeiten. Dies beeinträchtigt in der jeweiligen Bauzeit den jeweils betroffenen Bereich nördlich/westlich von Staufen bzw. auch zwischen Staufen und Grunern. Es kann hierbei zu Belastungen in den siedlungsnahen Bereichen und der freien Landschaft kommen (u. a. Lärm, Staub, Abgase, Verschmutzungen). So können unter anderem Naherholungsgebiete (Spazierwege, Kleingartenbereiche) temporär nicht unerheblich beeinträchtigt werden. Dies umfasst auch Behinderungen auf einzelnen Strecken oder zeitweisen Umleitungen mit Umwegen, die kreuzende Spazierwege und/oder Strecken des landwirtschaftlichen Wegenetzes betreffen. Es kommt in Betracht, dass vorhandene Wegverbindungen unterbrochen werden und erst nach Abschluss der Bautätigkeit bzw. Fertigstellung der Unterführungsbauwerke wieder genutzt werden können. Insbesondere in den Sommermonaten sind bei anhaltend trockener Witterung mehr oder weniger starke Staubentwicklungen nicht auszuschließen, die jedoch durch künstliche Befeuchtung deutlich vermindert werden können. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die maßgeblichen gesetzli-

chen Vorschriften einzuhalten. Bei Einhaltung der getroffenen Maßgaben ist überdies dafür Sorge getragen, dass die Baumaßnahmen einschließlich der Transporte so schonend wie möglich und nach dem Stand der Technik umgesetzt werden. Aufgrund des vorübergehenden Charakters der Beeinträchtigungen, insbesondere Lärm und Baustellenverkehr, werden diese in der Gesamtschau als unerheblich eingestuft. Die vorübergehende bzw. baubedingte Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich zu den anlagebedingten Verlusten von Erholungsflächen von untergeordneter Bedeutung. Sie stehen nach Abschluss der Arbeiten wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Die Beeinträchtigungen sind bei den Trassenalternativen 2 A/ 6 A und 5 A in etwa vergleichbar. Gewisse Unterschiede folgen insbesondere aus dem partiell unterschiedlichen Trassenverlauf und der unterschiedlichen Streckenlänge. Bei der Erweiterten Westtangente ist ein im Verhältnis dazu deutlich kürzerer Teilabschnitt umfasst. Der nicht betroffene Teilabschnitt bliebe von möglichen Auswirkungen voraussichtlich weitgehend verschont.

Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung werden in einem weiten Bogen um Staufen Flächen dauerhaft in Anspruch genommen. Betroffen ist zunächst der Bereich nördlich und nordwestlich von Staufen, der aufgrund seiner Struktur eine in der Tendenz eher mittlere bis geringere Erholungseignung hat. Nicht von der Hand zu weisen ist hier jedoch eine Empfindlichkeit insbesondere gegenüber Lärm- und Zerschneidungswirkungen. In südliche bzw. südöstliche Richtung nimmt die Erholungseignung und damit auch die Empfindlichkeit zu. Aufgrund der etwas vielgestaltiger ausgeprägten Strukturen, des vielfältigen Wegenetzes und der teilweise (in Abhängigkeit von Standort und Blickrichtung) landschaftsästhetisch reizvollen Ausblicke haben diese eine mindestens mittlere Empfindlichkeit. Insbesondere in diesem Bereich werden mehrere Wanderwege von einer Umfahrung, die einen kompletten Lösungsansatz verfolgt, gekreuzt. Mit der Fallgruppe der Variante 2 A/ 6 A ist abzüglich des Potentials an rekultivierbaren Flächen (ca. 1.800 m²) ein Flächenverlust von bis zu 72.400 m² verbunden. Im Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ umfasst die Variante 2 A hierbei lediglich einen Eingriff in ein Gebiet, das der Erweiterung der Anlage dienen soll (ca. 1.000 m²); die Variante 6 A vermeidet einen Eingriff weitgehend. Die Variante 5 A führt im Vergleich und abzüglich des Potentials an rekultivierbaren Flächen (ca. 5.600 m²) zu einem Flächenverlust von ca. 63.000 m² (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ umfasst die Variante 5 A eine unmittelbare Flächeninanspruchnahme von ca. 3.100 m². Im Zuge der geänderten Planung entfällt auf die Variante 5 A eine Inanspruchnahme von ca. 80.800 m² (abzüglich des Potentials an rekultivierbaren Flächen: ca. 60.100 m²). Die Erweiterte Westtangente führt demgegenüber zur Inanspruchnahme von 50.600 m² Fläche. Mit ihrem Verlauf ist eine randliche Betroffenheit der Kleingartenanlage mit geringen Flächenverlusten verbunden. Mögliche Inanspruchnahmen im Bereich der Kleingartenanlage können durch Erweiterungsflächen abgemildert werden, die voraussichtlich einen Umzug

betroffener Kleingärtner eröffnen. Für die Antragstrasse hat der Vorhabensträger hierzu seine Unterstützung und größtmögliche Schonung der vorhandenen baulichen Anlagen und Pflanzungen in der Bauzeit zugesagt.

Im Fall der Nullvariante werden keine Flächen beansprucht.

Mit der Errichtung eines neuen Verkehrsweges einschließlich der baulichen Ergänzungen und Anpassungen des bestehenden Wegenetzes verändert sich das Erscheinungsbild der freien Landschaft und wirkt damit zugleich auf die Erholungsnutzung. Durch eine begleitende Bepflanzung insbesondere in den sensibleren Teilabschnitten soll die störende Wirkung vermindert werden. Im Fall der Erweiterten Westtangente beschränken sich Wirkungen auf das Erscheinungsbild der freien Landschaft und begleitende Bepflanzungen auf den Ausbaubereich bis zur L 125.

Zu der optischen Wirkung der technischen Bauwerke in der freien Landschaft tritt deren zerschneidende Wirkung vor allem hinsichtlich der Freizeitnutzung hinzu. Sie hängt ab von der jeweiligen Trassenlänge und der Sensibilität der jeweiligen Einwirkungsbereiche. Zu den Einzelheiten wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.3.2 (Anlagebedingte Wirkungen) verwiesen. Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung sind rund 10 Wege betroffen, die als Spazier-, Wander- und Wirtschaftswege genutzt werden. Die Wege mit der höchsten Wertigkeit verlaufen hierbei zwischen Staufen und Grunern sowie von Staufen aus in Richtung Bad Krozingen. Damit werden unter anderem Wegverbindungen aus Staufen und Grunern heraus in die freie Landschaft unterbrochen und der Funktions- bzw. Gebietszusammenhang beeinträchtigt bzw. gemindert. Verbunden mit der Landschaftszerschneidung sind Auswirkungen, die sich mittelbar als Flächenverlust erweisen können. Dies betrifft insbesondere Restflächen, die für eine potentielle Erholungsnutzung aufgrund der verbleibenden Flächengröße ungeeignet und nahezu wertlos sind. Bei überschlägiger Betrachtung betragen die insoweit betroffenen Flächen im Fall der Variante 2 A etwa 52 ha, im Fall der Variante 5 A ca. 27 ha und im Fall der Erweiterten Westtangente ca. 10 ha (vgl. UVS, Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Ziffer 6.1.2, S. 81 sowie die Blätter 8 und 9; Unterlage 16 a der Antragsunterlagen, Ziffer 10.2, S. 43).

Im Fall der Nullvariante kann für die Ortsdurchfahrt festgehalten werden, dass sie Wegebeziehungen trennt bzw. zerschneidet, die aus der freien Landschaft kommend durch das Siedlungsgebiet führen. Der stark befahrene Verkehrsweg bildet für Fußgänger, Spaziergänger oder Radfahrer eine Barriere mit nicht unerheblichem Gefährdungspotential, der nur an wenigen Stellen gefahrlos überquert werden kann. Die Gefahr von Kollisionen mit Menschen (z. B. Freizeitnutzung, Pendlerverkehr insbesondere mit Fahrrädern, Schüler) ist im Fall einer Umfahrungslösung eher gering. Mit Unterführungen und Querungshilfen wie

auch Ergänzungen des Wegenetzes wurden Querungsmöglichkeiten mit Blick auf die jeweiligen Siedlungsschwerpunkte und wichtigsten Relationen vorgesehen und Maßnahmen abgestimmt, um in konfliktträchtigen Bereichen wilde Querungen zu verhindern. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) und Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange, Stadt Staufen) verwiesen. Bezüglich der Erweiterten Westtangente bleibt festzuhalten, dass sich die diesbezüglichen Wirkungen auf den Ausbaubereich beschränken. Auch hier sind Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Mit der unsteteren Trassierung und teilweise engen Kurvenradien sowie einer Querungshilfe im Abstand zu einem Kreisverkehrsplatz sind jedoch Teilaspekte gegeben, die insoweit zu einem höheren Risiko beitragen.

Selbst unter orientierender Heranziehung des Tages-Grenzwerts der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A)) konzentrieren sich problematische Lärmwirkungen eines Verkehrswegs im Spannungsfeld mit den Anforderungen an eine Erholungsnutzung in der freien Landschaft, die noch mit hinreichender Qualität ausgestattet ist, auf einen relativ schmalen Korridor entlang des Verkehrswegs. Im Bestand ist insbesondere die Wegführung innerorts (entlang des Neumagens) durch Verkehrslärm erheblich belastet. Das Fließgeräusch des Neumagens stellt zwar auch eine „Lärmquelle“ dar, die als Vorbelastung aufgefasst werden kann. Hinzu tritt jedoch die Aufenthaltsqualität, die Gewässern auch in Anbetracht des Fließgeräusches beigemessen wird. Dem Neumagen kommt in dieser Hinsicht zugleich konfliktmindernde Wirkung zu. Die angrenzende Bebauung hat abschirmende Wirkung für die hinterliegenden Bereiche. In Anbetracht von konkreter Situation und Streckenlänge kann für die Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A daher näherungsweise ein durch Lärm beeinträchtigter bzw. entwerteter Korridor von ca. 63 ha, im Fall der Variante 5 A von näherungsweise 57 ha und bezogen auf die Ortsdurchfahrt ein betroffener Korridor von näherungsweise 30 ha abgeschätzt werden. Der Umfang im Fall der Erweiterten Westtangente kann hier in Relation zur Streckenlänge bis zur L 125 näherungsweise bestimmt werden. Bei Verwirklichung einer Umfahrungslösung würde sich dies positiv auf die innerörtliche Aufenthaltsqualität in diesem Bereich insgesamt und insbesondere auf die innerörtliche Wegführung entlang des Neumagens auswirken. Das Kleingartengebiet wird bei Realisierung einer Umfahrungslösung stärker durch Lärm belastet, die Grenzwerte sind jedoch eingehalten. Im Bereich des Campingplatzes (Sondergebiet) am südlichen Ortsausgang von Staufen würde im Fall der Verwirklichung einer kompletten Umfahrungslösung entsprechend der Variante „A“ die Werte für Krankenhäusern, Schulen, Kur- u. Altenheime tags und nachts im Erdgeschoss eingehalten bzw. eine leichte Minderung eintreten. Im Fall der Erweiterten Westtangente würden sich die nachteiligen Auswirkungen auf den Ausbaubereich bis zur L 125 beschränken. Die entlastende Wirkung auf die innerörtlichen Bereiche wäre geringer.

Für den Nullfall kann festgehalten werden, dass die bislang ruhigen Lagen hier keine oder allenfalls eine geringe Steigerung der Lärmbelastung erfahren werden. Es verbleibt bei den erheblichen Lärmbelastungen in der Ortsdurchfahrt.

Hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen ist damit zu rechnen, dass die Werte der 39. BImSchV in allen Abschnitten bereits am Fahrbahnrand eingehalten bzw. unterschritten werden. Bei Verwirklichung des Vorhabens kommt es in Abhängigkeit von dessen Entlastungswirkung (insbesondere bezüglich des Durchgangsverkehrs) zu einer Verminderung der Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt. Im Nullfall werden die hohen Belastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt auf einem hohen Niveau erhalten bleiben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass anlagebedingt Wegverbindungen zerschritten bzw. unterbrochen werden, wobei sich die Varianten 2 A/ 6 A und 5 A nicht wesentlich unterscheiden. Durch die mit der Planung vorgesehenen Unterführungen und Querungshilfen kann die zerschneidende bzw. trennende Wirkung erheblich gemindert werden. Die Erweiterte Westtangente schont den Bereich südlich der L 125. Ihr kommt damit eine deutlich geringere Zerschneidungswirkung zu, die überdies einen unter Gesichtspunkten der Erholung vergleichsweise empfindlichen Bereich betrifft. Zum Wegenetz wurden die jeweils erforderlichen Ergänzungen und Änderung in die Planungen aufgenommen; es ergeben sich künftig jedoch teilweise andere/geänderte Beziehungen und Weglängen. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme und die Restflächen sind bei der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A am größten. Bedingt durch die kürzere Trassenlänge fallen diese Auswirkungen bei der Variante 5 A geringer aus. Noch geringer sind sie aus der Natur der Sache bei der Erweiterten Westtangente. Das Kleingartengebiet ist hingegen durch die Variante 5 A stärker betroffen und durch die Varianten 2 A/ 6 A und durch die Erweiterte Westtangente lediglich bezüglich der Erweiterungsfläche bzw. randlich tangiert. Die Folgen einer Inanspruchnahme im Bereich der Kleingartenanlage können jedoch voraussichtlich durch die vorhandenen Erweiterungsflächen abgemildert werden.

Betriebsbedingt wird die freie Landschaft um Staufen und insbesondere zwischen Staufen und Grunern im Fall einer kompletten Umfahrungslösung stärker als bisher beeinträchtigt. Dies folgt vor allem aus Belastungen durch Lärm und die zerschneidende Wirkung der Trasse. Zugleich kann die Erholungseignung und folglich die spezifische Empfindlichkeit der Bereiche nicht außer Acht bleiben. Zwischen den Varianten 2 A/ 6 A und 5 A zeigen sich hier keine sehr ausgeprägten Unterschiede. Milder wirkt sich die Trasse der Erweiterten Westtangente aus, weil sie den Bereich zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal schont. Konfliktmindernd wirkt sich eine Ortsumfahrung auf die innerörtlichen Bereiche, u. a. auf den Stadtweiher und die Wegführung entlang des

Neumagens aus, die im Bestand erheblich durch Verkehrslärm beeinträchtigt sind. Der Grad der Entlastung korrespondiert mit der verkehrsverlagernden Wirkung der jeweiligen Variante. Das Kleingartengebiet wird unabhängig von der gewählten Variante stärker durch Lärmeinwirkungen betroffen sein. Die Einzelheiten sind hier abhängig von der gewählten Trasse und der für sie zu erwartenden Verkehrsbelastung. Die Unterschiede sind hier jedoch überschaubar. Grenzwertüberschreitungen sind im Einzugsbereich der Neubautrasse nicht zu erwarten. Mit Umsetzung einer (kompletten) Umfahrungslösung würde somit der innerörtliche Bereich, der ansonsten erheblich beeinträchtigt bliebe, deutlich entlastet bzw. qualitativ aufgewertet. Mit den vorgesehenen Querungen und Unterführungen werden gefahrlose und durchgehende Verbindungen erhalten bzw. ermöglicht. Hierdurch wird auch dem Gebiets- und Funktionszusammenhang zwischen Staufen und Grunern Rechnung getragen. Die Auswirkungen der Zerschneidung werden damit insgesamt auf ein vertretbares Maß reduziert, das jedoch in Teilbereichen deutlich hinter der komfortablen Bestandssituation zurückbleibt.

Nachteilig für das Gebiet um Staufen und zwischen Staufen und Grunern verbleibt insbesondere die höhere Lärmbelastung. Günstig für Staufen wirkt sich bei Umsetzung des Vorhabens die Verbesserung der Aufenthaltsqualität innerorts aus. Im Fall der Erweiterten Westtangente fallen nachteilige Wirkungen in der Regel geringer aus; geringer ist allerdings auch die günstige Wirkung für die innerörtliche Situation.

3.2.2.4.2 Schutzgut Pflanzen/Tiere

Baubedingte Auswirkungen mit überwiegend temporären Folgen werden durch die Bautätigkeiten und Baustellenverkehr im Bereich des Vorhabens verursacht. Die künftige Trasse kann dabei zumindest teilweise als Baustraße genutzt werden. Die seitlich anschließenden Flächen werden voraussichtlich überwiegend zum Lagern von abgeschobenem Mutterboden benötigt, der anschließend wieder angedeckt wird. Der Flächenbedarf beträgt bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A bis zu 33.150 m², bei der Variante 5 A wegen der etwas geringeren Streckenlänge rund 27.850 m² und bei der Erweiterten Westtangente rund 13.500 m². Nach Abschluss der Bautätigkeit können diese Flächen grundsätzlich wieder rekultiviert werden. Der Flächenbedarf für seitliche Arbeitsstreifen beträgt bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A bis zu 33.150 m², bei der Variante 5 A wegen der etwas geringeren Streckenlänge rund 27.850 m² (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Zuge der geänderten Planung entfallen als bauzeitliche Inanspruchnahmen auf Variante 5 A 16.750 m² und auf die Erweiterte Westtangente ca. 13.500 m².

Betroffen sind jeweils weit überwiegend Biotoptypen mit sehr geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit, allen voran Ackerflächen. In deutlich geringerem Umfang treten Sonderkulturen (Reben) hinzu. Insbesondere Ackerflächen können problemlos und kurzfristig wiederhergestellt werden, die Eingriffe sind somit unerheblich. Sonderkulturen können in der Neuanlage längere Zeiträume in Anspruch nehmen und fallen daher etwas mehr ins Gewicht. Im Vergleich mit den genannten Biotoptypen nehmen die Flächen mit mittlerer Wertigkeit (Wirtschaftswiesen, Gärten, Gräben) mit jeweils zwischen 50 m² und 1.800 m² (Variante 2 A) bzw. zwischen 50 m² und 600/700 m² (Variante 5 A in der ursprünglichen und der geänderten Planung nur mit relativ geringen Unterschieden) jeweils nur einen untergeordneten Anteil in Anspruch. Obstbaumwiesen haben eine hohe Wertigkeit. In beiden Fällen der Variante 5 A werden jeweils 700 m² bzw. 600 m² in Anspruch genommen. Die zuletzt genannten Biotoptypen (Wirtschaftswiesen, Gärten, Gräben und Obstbaumwiesen) sind, gegebenenfalls mit Ausnahme der Gärten und Gräben, kurzfristig nicht wieder bestellbar, die Eingriffe sind somit erheblich. Es ist hingegen nicht gänzlich ausgeschlossen, dass nach Abschluss der Bautätigkeit betroffene Gärten und Grabenabschnitte binnen kurzer Zeitspannen wieder hergestellt werden könnten. Auch im Fall der Erweiterten Westtangente betrifft die Inanspruchnahme von insgesamt 13.500 m² im Schwerpunkt Ackerflächen sowie in geringerem Umfang Wiesenflächen. Im Fall der Nullvariante entfällt eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme. Die Baumaßnahmen finden teilweise im Nahbereich von gesetzlich geschützten Biotopen statt. Flächen des FFH-Gebiets werden randlich in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahmen berühren dort in marginalem Umfang den Lebensraumtyp Magere Flachlandmähwiesen. Die Inanspruchnahme insgesamt ist untergeordnet. In der Zusammenschau mit den getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, die Begleitung durch eine ökologische Baubegleitung sowie weitere getroffene Maßgaben lassen nachteilige bauzeitliche Auswirkungen nicht erwarten (vgl. Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes)). Teilweise finden Baumaßnahmen in oder an Gewässern statt. Durch entsprechende Schutzmaßnahmen bzw. die Einbindung einer ökologischen Baubegleitung ist auch hier gewährleistet, dass es bauzeitlich nicht zu Beeinträchtigungen sensibler Bestände kommt.

Als eine wesentliche anlagebedingte Auswirkung ist der dauerhaften Verlust von Biotoptypen durch Überbauung anzusehen. Die Verluste bei der Fallgruppe 2 A/ 6 A betragen ca. 68.700 m², die der Variante 5 A ca. 65.700 m² (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung); vorhandene, bereits befestigte Flächen wurden hierbei berücksichtigt (vgl. UVS, Anlage 11 der Antragsunterlagen, Ziffer 4.2, S. 70). Betroffen sind jeweils weit überwiegend Biotoptypen mit grundsätzlich sehr geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit, allen voran Ackerflächen und in deutlich geringerem Umfang Sonderkulturen (Reben). Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass Äcker zugleich auch Le-

bensraum für Vögel u. a. darstellen können. Vor diesem Hintergrund ist der großflächige und dauerhafte Verlust insoweit dennoch mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Gleiches gilt für die Sonderkulturen, weil sie trotz zumeist intensiver Nutzung auch kleinere, extensiv unterhaltene Flächen beinhalten. Im Vergleich mit Acker- und Sonderflächen nehmen die Flächen mit mittlerer Wertigkeit (Wirtschaftswiesen, Gärten, Gräben) einen eher untergeordneten Anteil in Anspruch. Die Flächeninanspruchnahme von Wiesen führt zum Verlust von Lebensräumen (u. a. Vögel und Insekten). Die Gärten werden zwar zumeist intensiv bewirtschaftet werden, sie beinhalten jedoch auch gewachsene Gehölzstrukturen. Die Gräben stellen potentielle Vernetzungsstrukturen in einem Gebiet dar, das solche Strukturen in eher geringem Umfang aufweist. Die dauerhaften projektbedingten Beeinträchtigungen sind in den genannten Bereichen demzufolge erheblich. Ostbaumwiesen, die in der Niederung nur noch sehr selten vorkommen, haben eine hohe Wertigkeit. Bei der Fallgruppe 2 A/ 6 A werden hiervon ca. 800 m², die der Variante 5 A ca. 1.000 m² in Anspruch genommen. Bei der Variante 5 A kann überdies der Verlust von insgesamt 29 Bäumen mit einem Stammumfang von ca. 30 bis 40 cm festgehalten werden, die sich überdies in einem guten Zustand befinden. Auch hier ist die Beeinträchtigung erheblich, weil diese Bestände nicht kurzfristig wiederhergestellt werden können. Die Verluste bei den hier betrachteten Varianten sind somit insgesamt erheblich. Es zeigt sich jedoch, dass sich die Struktur der Eingriffe, auch in der Gewichtung der Biotoptypen zueinander und entsprechend ihrer Flächenanteile, sich bei den Varianten einer kompletten Umfahrung insgesamt nur wenig unterscheidet. Insgesamt zeigt sich bei der Variante 5 A eine geringere Gesamtinanspruchnahme, was nicht zuletzt auch auf die kürzere Streckenlänge zurückzuführen ist. Während bei der Variante 2 A kein Eingriff in Gartenflächen erfolgt, ist die Variante 5 A mit einem Eingriff von rund 3.100 m² verbunden. Im Zuge der geänderten Planung entfallen auf Variante 5 A weiterhin weit überwiegend Biotoptypen mit grundsätzlich sehr geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit, allen voran Ackerflächen und in deutlich geringerem Umfang Sonderkulturen (Reben) im Umfang von rund 70.950 m². Die Flächen mit mittlerer Wertigkeit (Wirtschaftswiesen, Gärten, Gräben) mit jeweils zwischen 50 m² und 4.200 m² nehmen auch hier nur einen untergeordneten Anteil in Anspruch. Ostbaumwiesen umfassen eine Fläche von ca. 1.500 m². Hinzu tritt ein Verlust von 29 Bäumen. Zur Bewertung der Inanspruchnahmen wird sinngemäß auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Im Fall der Erweiterten Westtangente sind insgesamt 50.600 m² betroffen. Es handelt sich auch hier überwiegend um Ackerflächen. Grob überschlägig kann zur Bewertung die Variante 2 A in ihrer Ausdehnung bis zur L 125 herangezogen werden.

Bei der Nullvariante entfallen die dauerhaften Inanspruchnahmen.

(Nord-)Westlich von Staufen zerschneiden die Varianten 2 A/ 6 A, 5 A und die Erweiterte Westtangente damit in ähnlicher Weise eine Landschaft (überwiegend ackerbaulich ge-

nutzt), die als Lebensraum für Pflanzen und Tiere in der dargestellten Weise Bedeutung besitzt. Die Varianten 2 A/ 6 A und Erweiterte Westtangente rücken hierbei etwas näher an das strukturreiche Gebiet in der freien Landschaft westlich von Staufen heran als die Antragstrasse. Strukturen und Flächen, die nach § 30 BNatSchG geschützt sind, werden nicht in Anspruch genommen oder zerschnitten. Zwischen der L 129 und dem Bauende (ca. 2.500 m im Fall der Variante 5 A), insbesondere im Bereich zwischen Staufen und Grunern, fallen Zerschneidungswirkungen in der Engstelle zwischen den Siedlungsschwerpunkten zunächst mit insoweit korrespondierender Erheblichkeit ins Gewicht. Es wird einbezogen, dass sich der Bereich zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal jedoch als naturschutzfachlich vergleichsweise weniger bedeutsam erwiesen hat. Vernetzungsrelevante Bereiche konnten mit Ausnahme des Tunseler Grabens nicht nachgewiesen werden. Zur Erweiterten Westtangente bleibt festzuhalten, dass sie - wie schon dargestellt - bereits vorhandene Verkehrsflächen einbezieht und an der L 125 endet. Für die Variante 2 A/ 6 A gilt Ähnliches, jedoch mit dem Unterschied, dass sie bis an das Bauende fortgeführt wird. Der Einbeziehung vorhandener Verkehrsflächen bei den genannten Varianten steht bei der Variante 5 A Rekultivierungspotential bezüglich der Querspange zwischen L 129 und L 125 gegenüber. Soweit eine Variante an der L 125 endet, scheidet der teilweise Rückbau der Straße „Im Steiner“ aus, der die Inanspruchnahmen im Fall einer kompletten Umfahrung (Variante A) hingegen mildert. Im südlichen/südöstlichen Bereich ist das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ am Bauende im Fall der Varianten 5 A und 2 A/ 6 A randlich tangiert. Die Inanspruchnahmen berühren in geringem Umfang den Lebensraumtyp Magere Flachlandmähwiesen. Die Gesamt-Inanspruchnahme im Bereich des FFH-Gebiets insgesamt ist untergeordnet. In der Zusammenschau mit den getroffenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, die Einbindung einer ökologischen Baubegleitung sowie weitere getroffene Maßgaben sind ungünstige Wirkungen auf die Erhaltungsziele nicht zu erwarten (vgl. Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes)).

Zum Vorkommen insbesondere von Vögeln, Libellen, Reptilien und Fledermäusen wird zunächst zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere) verwiesen. In den vorliegenden Untersuchungen, die vorrangig zur Trasse 5 A als der Antragstrasse des Vorhabensträgers, jedoch auch zur Variante 2 A sowie der Erweiterten Westtangente erstellt wurden, sind Vorkommen in Karten räumlich lokalisiert. Die Ergebnisse der Naturschutzfachlichen Beurteilung der Fauna aus den Jahren 2007 und 2009 (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen) wie auch das Fachgutachten Fledermäuse aus dem Jahr 2013 beziehen sich in erster Linie auf die Antragstrasse. Insbesondere die graphischen Darstellungen lassen zum Teil jedoch ebenfalls Schlüsse auf weitere Trassenalternativen zu. Ein Schwerpunkt zeigt sich bereits bei der

überschlägigen Betrachtung des Untersuchungsraums im Bereich westlich des Gewerbegebiets „Gaisgraben II“ bis zur Kleingartenanlage „Spitzäcker“ mit Vorkommen von Feldlerche, Dorngrasmücke, Schwarzkehlchen und Zauneidechse. Hinzu kommt der Tunseler Graben mit einem Vorkommen an Libellen. Im weiteren Verlauf befinden sich noch zwei weitere Reviere der Feldlerche. Eines wurde östlich der Querspange zwischen L 129 und L 125 lokalisiert (im Streckenabschnitt nahe der L 125). Das weitere Revier liegt südlich der L 125 zwischen den Sportanlagen und der geplanten Trasse 5 A. Mit der Variante 5 A ist im Ergebnis ein Revier der Feldlerche durch die Trasse eher zentral betroffen. Hinzu kommen sechs weitere Reviere der Feldlerche im Umfeld des Vorhabens. Eine Beeinträchtigung von insgesamt sieben Revieren ist daher anzunehmen. Das Schwarzkehlchen ist mit zwei Revieren und die Dorngrasmücke mit einem Revier betroffen. Hinweise auf den Kiebitz wurden aufgenommen, die eine Betroffenheit von zwei Revieren vermuten lassen. Es wurden vier Flugstraßen von Zwergfledermäusen zwischen Neumagen und der L 125 festgestellt. Unter anderem im Bereich der Kleingärten und der Obstbauplantage sind mit baulichen Anlagen und Baumbeständen auch mögliche Fledermausquartiere (Einzelquartiere) betroffen. Ein Bereich mit mittlerem Quartierpotential für Fledermäuse (Biotop „Feldhecke südlich L 123“) wird nicht in Anspruch genommen. Im LBP sind Schutzmaßnahmen für die dort vorhandene Vegetation vorgesehen. Direkt betroffen ist ein Abschnitt des Tunseler Grabens (50 m^2), an dem die Libellen vorkommen. Die Beeinträchtigung durch Flächeninanspruchnahme und Barrierewirkung ist insgesamt erheblich, kann jedoch durch ein Konzept aufeinander abgestimmter Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation bewältigt werden. Im Fall der Erweiterten Westtangente wird ein Lebensraum der Zauneidechse unmittelbar in Anspruch genommen. Reviere des Schwarzkehlchens und der Feldlerche sind eher am Rand betroffen. Die genannten Bereiche, die eventuell Fledermausquartiere aufweisen können, werden umfahren bzw. lediglich randlich berührt. Der Tunseler Graben wird in einem Abschnitt gequert, an dem keine Libellen nachgewiesen wurden. Die Variante 2 A/ 6 A lässt ähnliche Ergebnisse erwarten wie die Erweiterte Westtangente, jedoch treten für den südlichen/südöstlichen Teilabschnitt die Wirkungen der Variante „A“ hinzu. Bei sämtlichen Varianten kommt es überdies zu betriebsbedingten Auswirkungen, auf die nachfolgend noch eingegangen wird. Im Übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen. Darüber hinaus sind Maßnahmen des Biotopvernetzungs-konzeptes der Stadt Staufen tangiert, die gegebenenfalls im Sachzusammenhang thematisiert werden.

Im Zuge der Ortsdurchfahrt sind bei Ausbaumaßnahmen voraussichtlich keine zusätzlichen Flächen betroffen. Je nach verfolgtem Ausbauzustand wären erforderlichenfalls Bestände im Zuge des Neumagens zu berücksichtigen.

Mit den technischen Bauwerken tritt insbesondere in der freien Landschaft eine zerschneidende Wirkung ein. Die Wirkung steht unter anderem in Abhängigkeit von der jeweiligen Trassenlänge der Variante und der Sensibilität der jeweiligen Einwirkungsbereiche. Bei der Variante Erweiterte Westtangente reicht die diesbezügliche Wirkung bis zur L 125. Die Nullvariante, die ehemals wohl als Umfahrung des Ortskerns von Staufen angelegt war, trennt im Bestand die Siedlungsbereiche westlich und östlich der Straße. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.3.2 (Anlagebedingte Wirkungen) Bezug genommen. Ergänzend wird das Ergebnis der faunistischen Untersuchungen (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, Anhang 5), der Natura 2000 - Vorprüfung, des Fachgutachtens Fledermäuse sowie die weiteren Antragsunterlagen einschließlich der weiteren Erkenntnisse aus Stellungnahmen, Gutachten, Hinweisen und eigene Recherchen der Planfeststellungsbehörde einbezogen. Es kann im Ergebnis festgehalten werden, dass weitgehend keine Wildwechsel oder relevante Wanderbewegungen nachgewiesen werden konnten. Im Rahmen einer Untersuchung von Fledermäusen wurden vier betroffene Flugrouten der Zwergfledermaus im Bereich des Trassenkorridors der Antragstrasse (zwischen Neumagen und L 125) festgestellt. Dem kann durch die Errichtung von Hop-Over und flankierenden Maßnahmen Rechnung getragen werden. Verfügbare fachliche Erkenntnisse, weitere Recherchen sowie das diesbezügliche faunistische Potential im engeren und weiteren Umfeld der Trassen, wie auch möglich großräumige Bewegungen wurden in die Überlegungen einbezogen. Möglichen Beeinträchtigungen durch die Beseitigung von Quartieren kann durch eine entsprechend vorsorgende Vorgehensweise entgegengewirkt werden. Der Lebensraum von Eidechsen kann randlich berührt sein (Variante 5 A). Hier kommt ein entsprechendes Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und Verminderung vor allem in der Bauzeit zum Tragen. Überdies wird der Böschungsbereich unattraktiv gestaltet, um Tiere von der Straße fernzuhalten. Den am Tunseler Graben erfassten Libellenarten und möglichen Wanderbewegungen von Amphibien wurde durch eine entsprechende Gestaltung des Bauwerks im Zuge der Querung des Tunseler Grabens Rechnung getragen (Variante 5 A). Der Graben wird als vernetzungsrelevante Struktur überdies im Kompensationskonzept berücksichtigt, indem eingriffsnah eine Aufwertung von Flächen erfolgt, die mit wechselnder Feuchtigkeit in vielfältiger Weise als Standort bzw. Trittstein geeignet sind. Die Konzeption ist in diesem Bereich auch abgestimmt mit der Umgestaltung des Tunseler Grabens im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen. Fledermäuse, Reptilien und weitere Arten wurden in die Betrachtungen einbezogen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) wird Bezug genommen. Als nicht völlig auszuschließen bleiben in diesem Zusammenhang gelegentliche Kollisionen mit Kleinsäugetieren oder Niederwild, die vorübergehend oder sporadisch das Untersuchungsgebiet aufsuchen bzw. sonstige Einzelereignisse. Aus der naturräumlichen Struktur und den hierzu vorliegenden Erkenntnissen lässt sich ableiten, dass die jeweils gegebenen trassenspezifischen Konflikte bezüglich der Fallgruppe der Varian-

ten 2 A/ 6 A und 5 A im Rahmen eines Konzepts zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation bewältigt werden können und sich daher insoweit keine durchgreifenden Unterschiede zwischen diesen Varianten zeigen. Die Variante Erweiterte Westtangente würde nach Lage der Dinge voraussichtlich eine genauere Betrachtung des Eingriffs in ein Habitat der Zauneidechse bezüglich Trassenführung bzw. einer naturschutzfachlich und – rechtlich geeigneten Konzeption erfordern. Die Erweiterte Westtangente schont zwar den Bereich von der L 125 bis zum Bauende. Wie sich gezeigt hat, weist dieser jedoch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten eine vergleichsweise geringere Wertigkeit auf. Die Varianten 2 A/ 6 A und Erweiterte Westtangente entfernen sich hingegen im Bereich der Kleingartenanlage etwas weiter vom Siedlungsbereich von Staufen als die Antragstrasse. Der von der freien Landschaft im Sinne einer Trennungs- bzw. Barrierewirkung von Verkehrsweg und Bebauung umschlossene Bereich ist hier umfangreicher als im Fall der Antragstrasse. Betroffen ist dabei ein Raum, der unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten eine vergleichsweise höhere Wertigkeit aufweist. Im Anschluss daran erstreckt sich westlich von Staufen ein relativ strukturreiches Gebiet mit entsprechendem naturschutzfachlichen Gewicht. Die näher an der Bebauung orientierte Variante 5 A hält hiervon einen größeren Abstand und erweist sich unter diesem Gesichtspunkt in der Tendenz als günstiger.

Maßnahmen des Biotopvernetzungs Konzeptes werden durch sämtliche Varianten betroffen. Die Variante 5 A berührt die Vernetzungsstrukturen wegen ihrer mehr ortsnahen Lage in der Tendenz eher an einzelnen Punkten von linienförmigen Strukturen. Bei der Fallgruppe 2 A/ 6 A kommt zu verschiedenen punktuellen Konflikten ein Konflikt über eine längere Strecke im Bereich der Querspange zwischen L 129 und L 125 hinzu. Vergleichbares gilt für die Erweiterte Westtangente. Im Teilabschnitt von der L 125 bis zum Bauende sind die Trassen der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A und damit auch die Projektwirkungen deckungsgleich. Sie entfallen hier bezüglich der Erweiterten Westtangente. In Folge der zerschneidenden Wirkung entstehen Restflächen zwischen der Bebauung und den Umfahrungsvarianten, die die Mindestarealgröße für zahlreiche Tierarten unterschreiten und somit als potentieller Lebensraum nur noch eine geringe Eignung aufweisen. Dies bedeutet, dass biotopverbessernde Maßnahmen des Biotopvernetzungs Konzeptes innerhalb dieser Flächen nur eine geringe Wirkung besitzen. Bereits bei überschlägiger Betrachtung zeigt sich hier, dass die nachteiligen Auswirkungen bei der Fallgruppe 2 A/ 6 A (und in dem genannten Abschnitt der Erweiterten Westtangente) erheblicher sein dürften als bei der Variante 5 A. Bei dieser gilt es überdies zu berücksichtigen, dass mit den Maßnahmen im Zuge des Kompensationskonzepts eine (zumindest temporäre) Aufwertung insbesondere auch des Bereichs der Querspange zwischen L 129 und L 125 verbunden ist.

Die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden bereits im trassennahen Bereich eingehalten. Hinweise auf nachteilige Wirkungen haben sich insoweit nicht ergeben. Stickstoffeinträge

in das FFH-Gebiet wurden überdies in den Blick genommen. Sie erlangen Bedeutung insbesondere für die Varianten, die eine komplette Umfahrung beinhalten. Die gegebene Vorbelastung bzw. aufgrund der guten Durchlüftungssituation, der Hauptwindrichtung, der gegebenen Abstände und der Charakteristika des Vorhabens (u. a. relativ geringes Verkehrsaufkommen, Bündelung bereits vorhandener Verkehre) ist hier nicht mit nachteiligen Folgen zu rechnen. Auf die detaillierten Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege; vgl. u. a. Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes)) wird zu den Einzelheiten verwiesen. Zu den weiteren betriebsbedingten Auswirkungen erlangt überdies Bedeutung, dass im Einwirkungsbereich der Umfahrungslösungen im Schwerpunkt westlich von Staufen bis ca. zur L 129 verschiedene Vogelarten (u. a. Feldlerche, Kiebitz, Dorngrasmücke, Schwarzkehlchen) beobachtet wurden, die u. a. durch Verkehrslärm bzw. auch optische Irritationen erheblich betroffen sind bzw. sein können. Mit Blick auf die jeweils artspezifische Anfälligkeit gegenüber Störwirkungen und die Ausprägungen der Varianten (u. a. Trassenverlauf, Verkehrszahlen), unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich der Beeinträchtigung von Vogelarten jedoch nicht in größerem Umfang voneinander. Entlang der Trasse haben sich zwischen Bauanfang und L 125 insgesamt vier Flugrouten der Zwergfledermaus gezeigt. Drei davon liegen in Bereichen, die auch für die weiteren Varianten Relevanz entfalten können. Dem gegebenen Kollisionsrisiko kann, wie zur Antragstrasse ausgeführt, mit entsprechenden Maßnahmen begegnet werden. In weiteren Bereichen sowie im freien Feld handelt es sich darüber hinaus um Einzelereignisse; es liegen keine Hinweise auf regelmäßige Austauschbeziehungen vor. Insbesondere von der L 125 bis zum Bauende konnten nur sehr wenige Beobachtungen gemacht werden. Die Zwergfledermaus ist gegenüber optischen und akustischen Wirkungen tolerant; Hinweise auf diesbezüglich empfindliche Arten liegen nicht vor. Einwirkungen, die sich für das südlich anschließende FFH-Gebiet ergeben, wurden nicht festgestellt.

Schadstoffbelastetes Straßenoberflächenwasser versickert über die seitlichen Böschungen und die anschließenden Mulden. Das Niederschlagswasser der Unterführungen wird ebenfalls Mulden zugeleitet. Auswirkungen auf außerhalb dieser Flächen gelegene Biotoptypen können daher als gering bzw. unerheblich eingeschätzt werden.

Zusammenfassend kann zum Schutzgut Pflanzen/Tiere festgehalten werden, dass bauzeitlich überwiegend naturschutzfachlich sehr geringwertige Flächen/Biotoptypen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Mittel- und hochwertige Biotoptypen sind in vergleichsweise geringem Umfang betroffen. Die insgesamt geringeren Eingriffe/Verluste verursacht dabei die Variante 5 A im Verhältnis zur Variante 2 A/ 6A. Im Verhältnis zur Variante 5 A geht die Erweiterte Westtangente in der Gesamtbetrachtung insoweit mit geringeren Beeinträchtigungen einher. Dies gründet zu einem nicht unerheblichen Teil auf dem Um-

stand, dass sie den Bereich zwischen L 125 und dem Bauende schont. Anlagebedingte Auswirkungen mit dauerhaften Folgen sind mit der Überbauung/Versiegelung von Flächen bzw. Biototypen verbunden. Es handelt sich zwar weit überwiegend um naturschutzfachlich geringwertige Biototypen, die jedoch Bedeutung als Lebensraum für verschiedene Tierarten haben. Die Gesamtinanspruchnahmen und zu erwartenden Beeinträchtigungen sind erheblich. Naturschutzrechtlich geschützte Flächen und Strukturen sind nicht oder allenfalls randlich tangiert (FFH-Gebiet). Die betriebsbedingten Auswirkungen (Irritationen durch Lärm, optische Reize, Kollisionsrisiko) sind insbesondere für verschiedene Vogelarten, Reptilien und Fledermäuse (Zwergfledermaus) erheblich. Da nahezu der gleiche Korridor belastet wird, unterscheiden sich die Varianten, insbesondere bei Berücksichtigung entsprechender Maßnahmenkonzepte, insgesamt betrachtet nur wenig. Im Verhältnis zur Variante 5 A geht die Erweiterte Westtangente auch hier teilweise mit geringeren Eingriffen einher. Dies folgt auch in diesem Zusammenhang nicht selten aus dem Umstand, dass die Erweiterte Westtangente den Bereich zwischen L 125 und dem Bauende schont. Zum Teil ist dies auch durch die jeweils trassenspezifische Eingriffsstruktur bedingt, wobei jedoch die Schonung eines sensiblen Bereichs teilweise mit Eingriffen an anderer Stelle einhergehen kann (Reptilien) oder Synergieeffekte aufeinander abgestimmter Konzepte nicht zum Tragen kommen können (Bereich Tunseler Graben). Unter Berücksichtigung einer Konzeption zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation und im Rahmen einer differenzierenden, teilbereichsbezogenen Betrachtung zeigen die Varianten insoweit jedoch letztlich keine deutlichen Unterschiede. Es wird einbezogen, dass sich der Bereich westlich von Staufen (in etwa vom Neumagen bis zur L 125), der von sämtlichen Varianten betroffen ist, als der naturschutzfachlich vergleichsweise hochwertigere Raum erwiesen hat. Westlich schließt sich ein strukturreicheres Gebiet an. Die Variante 5 A stellt in dieser Hinsicht den günstigeren Ansatz dar, weil sie näher an der Bebauung verläuft.

Vorhabensträger und Planfeststellungsbehörde haben sich mit den Projektwirkungen eingehend befasst. Die Überlegungen sind für Trasse 5 A weiter fortgeschritten, weil sie im Lauf des Verfahrens weiter optimiert wurde. Die Ansätze lassen sich vielfach jedoch überschlägig auf die übrigen Trassenalternativen übertragen. Es wird einbezogen, dass das Kompensationskonzept hier jeweils auf den Umfang des Eingriffs sowie an weiteren Spezifikationen der Alternativen ausgerichtet wäre. Bei der Erweiterten Westtangente würde beispielsweise die Entsiegelung im Bereich der Straße „Im Steiner“ und die daran anknüpfenden Maßnahmen entfallen. Es lässt sich festhalten, dass mit der technischen Planung, beginnend mit den Überlegungen zur Trassenwahl, bereits Aspekte der Verminderung und der Vermeidung einbezogen wurden. So werden Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope vermieden. Durch die Trassenwahl am Bauende im Fall einer kompletten Umfahrung wird die Fläche des FFH-Gebiets lediglich randlich und hier in bereits vorbelasteten Bereichen tangiert. Es wurde weitgehend auf durchgehende beidseitig befestigte

Wirtschaftswege verzichtet, um Flächeninanspruchnahmen und die Versiegelung so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu vermindern. Ergänzungen und Änderungen des Wegenetzes wurden auf das unerlässliche Maß beschränkt. Die vorübergehend beanspruchten Flächen/Biotoptypen können nach Abschluss der Bautätigkeit wieder rekultiviert werden. Das Kompensationskonzept strebt an, trassenbegleitend weit überwiegend Flächen heranzuziehen, die sich auf die Böschungen des Straßenkörpers beschränken oder sich aus naturschutzfachlicher Sicht für eine Umsetzung in besonderer Weise anbieten. Maßnahmen für störungsanfällige oder durch Kollisionen gefährdete Arten in direkter Straßennähe wurden weitestgehend vermieden bzw. so gestaltet, dass sich Risiken nicht signifikant erhöhen. Einem Kollisionsrisiko von Fledermäusen wird mit entsprechenden Maßnahmen (Hop-Over und flankierende Maßnahmen) begegnet. Weit überwiegend sind Maßnahmen in Bereichen außerhalb des Wirkungsbereiches der Straße vorgesehen. Es wurden hierzu Flächen vorgesehen, die sich naturschutzfachlich in besonderer Weise für Kompensationsmaßnahmen anbieten, die zugleich in vielfältiger Hinsicht multifunktional angelegt sind, landwirtschaftliche Flächen möglichst weitgehend schonen und überdies anstreben, mit den umliegenden Flächen eine gegenseitige Ergänzung und Stärkung der Standorte herbeizuführen. Das Biotopvernetzungs-konzept der Stadt Staufen wurde einbezogen. Eine Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung ist erfolgt, Anregungen von Verbandsseite wurden aufgenommen. Eine Konkretisierung der Maßnahmen ist mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie den ergänzenden Bestimmungen dieser Entscheidung erfolgt.

Im Ergebnis beanspruchen die Trassenvarianten sowohl bau- als auch anlagebedingt überwiegend naturschutzfachlich grundsätzlich geringwertige Flächen. Deren Bedeutung als Lebensraum und die insoweit gegebenen Beeinträchtigungen werden jedoch im Rahmen einer differenzierenden Betrachtung aufgenommen. Biotope nach § 30 BNatSchG sind von den Trassenvarianten nicht betroffen; Beeinträchtigungen während der Bauphase können durch entsprechende Schutzmaßnahmen und unter Mitwirkung einer ökologischen Baubegleitung bzw. unter Beteiligung weiterer fachlicher Stellen vermieden werden. Positiv wirken sich unter anderem die Rekultivierung entlang des Entwässerungsgrabens Kirchmatten und die Erweiterungsflächen im Bereich der „Nunnenmacher Weiher“ aus. Auch hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen. Die vorübergehend beanspruchten Flächen werden wieder rekultiviert, die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen/Biotoptypen und weiteren projektbedingten Folgewirkungen sind entweder durch Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen beherrschbar bzw. durch Kompensationsmaßnahmen ausgleichbar. Unter Berücksichtigung aller temporären und dauerhaften Folgen sind die Auswirkungen bei der Variante 5 A insgesamt etwas geringer als bei der Variante 2 A/ 6 A und im gebotenen Umfang Maßnahmen der Vermeidung, Verminderung und Kompensation zugänglich. Sie sind teilweise jedoch größer als bei der Variante Erweiterte Westtangente. Wie bereits

ausgeführt, schon diese allerdings einen Bereich, der sich naturschutzfachlich als vergleichsweise weniger wertig erwiesen hat und nähert sich stärker an das strukturreiche Gebiet westlich von Staufen an.

3.2.2.4.3 Schutzgut Boden

Im Zuge des Vorhabens und der begleitenden Maßnahmen einschließlich des Kompensationskonzepts werden Flächen zur Bauabwicklung, für Baustellenverkehr, Lagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend in Anspruch genommen. Der Flächenbedarf beträgt bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A bis zu 33.150 m², bei der Variante 5 A wegen der etwas geringeren Streckenlänge rund 27.850 m² (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Zuge der geänderten Planung entfallen als bauzeitliche Inanspruchnahmen auf Variante 5 A 16.750 m² und auf die Erweiterte Westtangente ca. 13.500 m². Es fließt ein, dass die Bedeutung als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf von fachlicher Seite als sehr hoch bewertet und entsprechend in der Gesamtbewertung zur Bedeutung der Bodenformen, der die Empfindlichkeit entspricht, von fachlicher Seite als hoch bis sehr hoch eingestuft wird. Dies ist zugleich im Sachzusammenhang beim Schutzgut Wasser eingeflossen. Extremstandorte, wie z. B. sehr feuchte und seltene Bodentypen, die (bauzeitlichen) Belastungen gegenüber empfindlich sind, sind im direkten Trassenbereich nicht betroffen. Nach Abschluss der Bautätigkeit werden die vorübergehend genutzten Flächen wieder rekultiviert. Erhebliche Beeinträchtigungen sind in der Gesamtschau daher nicht zu erwarten.

Im Fall der Nullvariante entfällt eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme.

Durch die Baumaßnahme wird Boden dauerhaft in Anspruch genommen und verändert. Es handelt sich überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen. Dazu kommen unter anderem kleingärtnerische Nutzungen und Verkehrsflächen. Mit der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A gehen befestigte Flächen (Fahrbahn, Wirtschaftswege) von bis zu ca. 40.600 m² einher. Hinzu kommen unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen) in einem Umfang von bis zu 33.600 m² (Summe: 74.200 m²); dauerhaft überlagert, wenn auch unbefestigt, werden rund 5.500 m². Der Inanspruchnahme stehen 1.800 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber. Auf die Variante 5 A entfallen im Vergleich hierzu ca. 37.900 m² befestigte Flächen und rund 30.700 m² unbefestigte Flächen (Summe: 68.600 m²). Der Inanspruchnahme stehen 5.600 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Zuge der geänderten Planung entfallen auf die Variante 5 A ca. 38.600 m² an befestigten Flächen und rund 42.200 m² unbefestigte Flächen (Summe: 80.800 m²). Der Inanspruchnahme stehen 20.700 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber (vgl. LBP-Maßnahme A 1). Mit der Erweiterten Westtan-

gente ist demgegenüber die Inanspruchnahme von 50.600 m² Fläche verbunden; die Flächen vorhandener Verkehrswege, die durch das Vorhaben überprägt würden, sind hierbei mit berücksichtigt. Von der Gesamtfläche entfallen ca. 21.300 m² auf befestigte Flächen und rund 29.300 m² auf unbefestigte Flächen. In der Ortsdurchfahrt würden sich Ausbaumaßnahmen voraussichtlich auf den vorhandenen Verkehrsraum beschränken, sodass zusätzliche Flächen bzw. Böden nicht in Anspruch genommen und befestigt würden.

Die Beeinträchtigungen sind im Fall einer Versiegelung erheblich, da sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen. Soweit Boden überlagert bzw. überformt wird, tritt zwar kein vollständiger Funktionsverlust ein. Bei der Umlagerung des Bodens (Auftrag/Abtrag) ist jedoch von einer Störung der Bodenfunktionen auszugehen. Mit Blick auf die konkreten Randbedingungen und die zumindest teilweise verbleibende Funktionsfähigkeit ist jedoch nicht von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen.

Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung ist die Inanspruchnahme des Bodentyps A mit den Anteilen an befestigten und unbefestigten Flächen aufgrund des weitgehend identischen Trassenverlaufs gleich hoch. Die Inanspruchnahme des Bodentyps C fällt bei allen Varianten deutlich umfangreicher aus, wobei sich die Variante 5 A im Vergleich mit der Variante 2 A/ 6 A insbesondere aufgrund der geringeren Streckenlänge mit einer etwas geringeren Inanspruchnahme sowohl bezüglich befestigter wie auch unbefestigter Flächen als etwas günstiger erweist. Betroffen sind Böden mittlerer und, auch unter Berücksichtigung ergänzender fachlicher Aussagen, von hoher bis sehr hoher Wertigkeit. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung in der UVS (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Ziffer 5.4, S. 73) sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.3.2 (Anlagebedingte Wirkungen) Bezug genommen. Im Vergleich mit der Variante 5 A ist die Erweiterte Westtangente mit geringeren Inanspruchnahmen verbunden. Ein wesentlicher Aspekt ist auch hier, dass die Erweiterte Westtangente den Bereich zwischen L 125 und dem Bauende schont.

Im Fall der Nullvariante werden keine Flächen beansprucht.

Nach der Schadstoffuntersuchung werden bei sämtlichen Varianten die Grenzwerte für alle Schadstoffe der 39. BImSchV bereits am Fahrbahnrand eingehalten bzw. unterschritten. Die höchsten Konzentrationen sind im Bereich der Straßenböschungen zu erwarten, da hier ein Eintrag über die Straßenentwässerung, die breitflächig über die Böschungen erfolgt, möglich ist. Zu Aspekten von Stickstoffeintrag insbesondere in Flächen des FFH-Gebiets wird sinngemäß auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.4.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere) sowie Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes) Bezug genommen. Im Bereich der Nullvariante grenzen im Siedlungsbereich überwiegend befestigte Flächen an, was ei-

ne Einschätzung erschwert. Eine entsprechende Vorbelastung ist gegeben. Im Ergebnis sind insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Böden zu erwarten. Bei Verwirklichung des Vorhabens kommt es in Abhängigkeit von dessen Entlastungswirkung (insbesondere bezüglich des Durchgangsverkehrs) zu einer Verminderung der Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt. Im Nullfall werden die hohen Belastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt auf einem hohen Niveau erhalten bleiben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass baubedingte/vorübergehende Inanspruchnahme von Böden sich insbesondere auf verdichtungsempfindliche Böden auswirken würde. Diesbezügliche Beeinträchtigungen sind hinsichtlich der unterschiedlichen Varianten weitestgehend auszuschließen. Es ist sichergestellt, dass die temporär beanspruchten Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten den Berechtigten in einem ordnungsgemäßen Zustand wieder zur Verfügung gestellt werden. Bei sachgerechter Umsetzung der erforderlichenfalls vorzunehmenden Tiefenlockerung ist davon auszugehen, dass keine negativen Belastungen verbleiben. Die Neuversiegelung von Flächen in nicht unerheblichem Umfang stellt hingegen eine der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden im Sinne einer anlagebedingten Wirkung dar. Durch den Verzicht auf durchgehende beidseitige Wirtschaftswege wurde durch den grundlegenden Planungsansatz bereits darauf geachtet, die Inanspruchnahme von Böden insoweit möglichst gering zu halten. Ergänzungen und Änderungen des Wegenetzes wurden auf das unerlässliche Maß beschränkt. Im Bereich der nicht vermeidbaren Versiegelungen gehen die Bodenfunktionen vollständig verloren. Daneben treten durch Überformung des Bodens weitere Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hinzu. Im Vergleich sind die Verluste/ Beeinträchtigungen des Bodens im Fall der Variante 5 A mit insgesamt 68.600 m² geringer als bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A mit bis zu 74.200 m². Das Entsiegelungspotential ist, wie bereits aufgezeigt, im Fall der Variante 5 A größer als bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A (vgl. obige Ausführungen: Vergleich der Variante 5 A und 2 A/ 6 A auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Überdies sieht das Kompensationskonzept über die Rekultivierung von Flächen hinaus eine weitere, in der Tendenz schutzgutübergreifende Kompensation vor, was zumeist mit Maßnahmen für das Schutzgut Pflanzen/Tiere verbunden ist (vgl. LBP-Maßnahme E1). Es wird hier zugleich der Boden revitalisiert, was sukzessive zu einer Verbesserung und Aufwertung der Bodenfunktionen führt. Im Zuge der geänderten Planung entfallen auf die Variante 5 A ca. 38.600 m² befestigte Flächen und rund 42.200 m² unbefestigte Flächen (Summe: 80.800 m²). Der Inanspruchnahme stehen 20.700 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber, was in der Bilanz zu einer Inanspruchnahme im Umfang von 60.100 m² führt. Mit der Erweiterten Westtangente ist demgegenüber die Inanspruchnahme von 50.600 m² Fläche verbunden. Von der Gesamtfläche entfallen ca. 21.300 m² auf befestigte Flächen und rund 29.300 m² auf unbefestigte Flächen. Die Erweiterte Westtangente erweist sich insoweit als günstiger.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind weitestgehend unerheblich, weil die Grenzwerte bereits am Fahrbahnrand eingehalten werden bzw. auch bei einer kompletten Umfahrlösung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

3.2.2.4.4 Schutzgut Wasser

3.2.2.4.4.1 Schutzgut Wasser/Grundwasser

Bei sämtlichen Trassenvarianten sind im Bereich nördlich von Staufen randlich Wasserschutzgebiete betroffen (Zone III B). Hinzu tritt ein Gebiet zum Schutz von Thermalquellen. Die Anforderungen der (RiStWag – Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) bedingen für sämtliche Varianten eine leichte Dammlage. Es wird berücksichtigt, dass dem Regionalen Grünzug ebenfalls Bedeutung für wasserwirtschaftliche Belange zukommt. Die Betroffenheit bestimmt sich jeweils nach Maßgabe von Streckenverlauf, Streckenlänge sowie insbesondere auch Lage und Kubatur von Unterführungsbauwerken.

Die Gefahr, dass während der Bautätigkeit Betriebsstoffe auslaufen oder sonst wassergefährdende Stoffe in den Untergrund bzw. in Gewässer oder das Grundwasser gelangen, kann durch entsprechende Wartung von Gerät und die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften sowie der gebotenen Sorgfalt weitgehend vermieden werden. Wasserhaltungen können bei den Trassenalternativen des Vorhabensträgers im Bereich der Wirtschaftswegunterführungen in Höhe des Gewerbegebietes Gaisgraben sowie zwischen Staufen und Grunern erforderlich werden. Art und Umfang von Grundwasserhaltungen sind regelmäßig erst im Zuge der Ausführungsplanung bzw. der Bauumsetzung anhand der dann vertieft vorliegenden Erkenntnisse zu den konkreten Gegebenheiten möglich. Durch eine frühzeitige Einbindung der zuständigen Stellen (Untere Wasserbehörde) kann jedoch eine Umsetzung im Einklang mit den Belangen der Wasserwirtschaft gewährleistet werden. Es wird hierdurch insbesondere eine verträgliche Abwicklung, die im Übrigen vorübergehender Natur ist, sichergestellt. Im Fall der Erweiterten Westtangente befinden sich die vorgesehenen Unterführungen nördlich von Staufen. Bei Beachtung der dargestellten Anforderungen an eine sorgfältige Umsetzung der Baumaßnahmen sind auch hier Beeinträchtigungen weitgehend auszuschließen.

Durch die Baumaßnahme wird anlagebedingt offener Boden versiegelt und dem Naturhaushalt als versickerungsfähige Fläche entzogen. Dies erlangt Bedeutung unter anderem in Bezug auf die Funktion des Regionalen Grünzugs, dem Bedeutung für die Grundwasserneubildung zukommt, und mit Blick auf die Wasserschutzgebiete sowie das Thermalquellschutzgebiet. Bei der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A werden 40.600 m² versiegelt, da-

von 15.700 m² innerhalb der Zone III B von Wasserschutzgebieten. Auf die Variante 5 A entfallen im Vergleich hierzu 37.900 m², davon 12.700 m² im Bereich von Wasserschutzgebieten (vgl. obige Ausführungen: Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Im Zuge der geänderten Planung entfallen auf die Variante 5 A ca. 38.600 m² befestigte Flächen und rund 42.200 m² unbefestigte Flächen (Summe: 80.800 m²). Der Inanspruchnahme stehen 20.700 m² an rekultivierbaren Flächen gegenüber. Mit der Erweiterten Westtangente geht die Inanspruchnahme von 50.600 m² Fläche einher. Von der Gesamtfläche entfallen ca. 21.300 m² auf befestigte Flächen und rund 29.300 m² auf unbefestigte Flächen.

Im Fall der Nullvariante werden keine Flächen neu beansprucht.

Das Niederschlagswasser von den versiegelten Flächen fließt breitflächig über die Bankette und Böschungen ab und versickert in der Dammböschung und dem vorhandenen Gelände. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass dies wieder weitestgehend zur Grundwasserneubildung beiträgt. Die Auswirkungen sind damit unerheblich. Ein eventuell notwendiges Abpumpen des Oberflächenwassers aus den Unterführungen beeinflusst diese Einschätzung nicht, weil es zur schadlosen Ableitung jeweils einer Versickerungsmulde mit bewachsener Bodenschicht zugeleitet wird. Im Bereich der Wasserschutzgebiete erfolgt die Entwässerung auf der Grundlage der RiStWag und unter Berücksichtigung der geringen Grundwasserflurabstände. Hier wird auf dem Planum des Dammkörpers (Abflussbereich) ein Boden aufgetragen, der zu einer verzögerten Versickerung über straßenbegleitende Mulden mit bewachsener Bodenschicht führt. Dem kommt Funktion im Sinne eines Havarieschutzes zu (langsames Versickern austretender Flüssigkeiten; durch eine verlängerte Aufenthaltszeit ist Reinigungswirkung der Bodenschichten verbessert). Es fließt ein, dass sich im Zuge des Verfahrens neue Erkenntnisse zur Versickerungsrate (Aufenthaltszeit) ergeben haben. Im Fall einer Umsetzung des Vorhabens wird dies in Abstimmung mit den Fachbehörden Berücksichtigung finden.

Eingriffe in das Grundwasser werden im Bereich der Unterführungen verursacht. Problematisch ist hier im Fall der Trassenvarianten des Vorhabensträgers bei einer der Unterführungen die Lage quer zur Grundwasserfließrichtung, durch die das Grundwasser eventuell punktuell gestaut und umgeleitet wird. Die Stärke der Auswirkungen hängt entscheidend vom Grundwasserstand im Trassenbereich der Varianten ab. Bei der Planung wurde auf eine Kubatur geachtet, die möglichst wenig in das Grundwasser eingreift. Im vorliegenden Fall bewegt sich dies im Bereich von bis ca. 0,5 m. Bei dieser Dimensionierung und den vorgesehenen Maßnahmen - unterhalb des Bauwerks wird eine gut durchlässige Kies-schicht eingebaut - sind erhebliche Auswirkungen auszuschließen (vgl. Ziffer 3.4.9.5 Errichtung von Kreuzungsbauwerken für Geh- und Radwegverbindungen bei Bau-km 0+ 320

und bei Bau-km 2+744). Zur Unterführung nördlich von Staufen gilt, dass diese in geringerem Umfang in das Grundwasser eingreift. Sie verläuft überdies weitestgehend parallel zur Fließrichtung verläuft und beinhaltet damit eine noch geringere potentielle Störwirkung. Im Fall der Erweiterten Westtangente wird berücksichtigt, dass beide Unterführungsbauwerke nördlich von Staufen lokalisiert sind und weitgehend parallel zur Fließrichtung des Grundwassers verlaufen und deshalb auch hier nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen (Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser) wird durch die Gestaltung der Versickerungsbereiche entgegengewirkt. Nachhaltige Beeinträchtigungen sind bezüglich sämtlicher Varianten nicht zu erwarten.

In der Gesamtschau verlaufen sämtliche Varianten am Rand von Wasserschutzgebieten, wobei die Streckenlänge der Variante 5 A etwas geringer ist als bei den Varianten 2 A/ 6 A und der Erweiterten Westtangente. Erhebliche Unterschiede lassen sich unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zu Reduzierung nachteiliger Wirkungen von möglichen Schadensereignissen hieraus nicht ableiten. Dies vor dem Hintergrund der eher geringen Eintrittswahrscheinlichkeit und den getroffenen Maßnahmen. Im Fall der Nullvariante sind ebenso keine Beeinträchtigungen erkennbar.

Im Ergebnis sind hinsichtlich baubedingter Wirkungen keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten erkennbar. Mit Blick auf die Konzeption zur Rückführung von Oberflächenwasser in den Wasserkreislauf gilt Gleiches trotz einer etwas größeren Versiegelungsfläche bei der Variante 2 A/ 6 A im Verhältnis zur Variante 5 A (Vergleich auf Grundlage der ursprünglichen Planung). Betriebsbedingte Auswirkungen durch Schadstoffe sind nicht zu erwarten. Es wird berücksichtigt, dass dem Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser durch die Gestaltung der Versickerungsbereiche entgegengewirkt wird. Mit dem Kompensationskonzept sind Maßnahmen zur Verbesserung der Funktionen auch im Hinblick auf das Schutzgut Wasser verbunden. Erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser sind damit nicht zu besorgen. Eindeutige Unterschiede zwischen den Umfahrungsvarianten sind nicht erkennbar. Leichte Vorteile besitzt die Variante 5 A, die das Wasserschutzgebiet auf kürzerer Streckenlänge und weitestgehend am Rand durchläuft. Im südlichen Bereich zeigt die Variante Erweiterte Westtangente gewisse Vorteile, weil sie den Bereich zwischen L 125 und dem Bauende schont. Überdies verlaufen bei der Erweiterten Westtangente beide Unterführungen weitgehend parallel zum Grundwasserstrom. Für die Nullvariante spricht, dass das Wasserschutzgebiet hier nur randlich und über eine kurze Strecke tangiert bleibt und weitere Auswirkungen, die mit den Varianten verbunden sind bzw. verbunden sein können, unterbleiben.

3.2.2.4.4.2 Schutzgut Wasser/Oberflächengewässer

Durch die Anlage von Baustraßen und den Bau von Durchlassbauwerken wird der Tunseler Graben im Fall sämtlicher Lösungsansätze kurzfristig vorübergehend beeinträchtigt. Signifikante Unterschiede sind nicht erkennbar. Die betroffenen Grabenabschnitte sind nach Abschluss der Bautätigkeit kurzfristig wiederherstellbar. Bei Beachtung der bei Arbeiten an Gewässern gebotenen Sorgfalt und Vorsorge sind die zu erwartenden Auswirkungen unerheblich. Dies gilt auch für die kleineren Gräben im Gewann Neumatten, die wasserwirtschaftlich keine Funktion mehr besitzen.

In sämtlichen Planfällen wird der Tunseler Graben (Gewässer II. Ordnung), dem eine mittlere Wertigkeit zukommt, überbaut (ca. 50 m²). In Verbindung mit der Zerschneidungswirkung sind die Beeinträchtigungen grundsätzlich als erheblich einzustufen. Es wird zugleich berücksichtigt, dass biotopverbessernde Maßnahmen aus dem Biotopvernetzungs-konzept dort nur noch eine geringe Wertigkeit besitzen. Signifikante Unterschiede bzgl. des überbauten Grabenabschnittes sind im Ergebnis nicht zu erwarten. Es ist im Fall der Variante 5 A eine Ausbildung des Bauwerks vorgesehen, die insbesondere die Anforderungen von Libellen und weiteren Arten (u. a. Amphibien) berücksichtigt. Die angestrebte Entwicklung des Tunseler Grabens im Zuge der Biotopvernetzung ist mit eingeflossen. Mit der Kompensationsmaßnahme A 5 a wird die Funktion des Tunseler Grabens im Fall der Antrags-trasse (Variante 5 A) im gesamtökologischen Kontext gestärkt. Dies ergänzt sich zusammen mit den Maßnahmen, die im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen umgesetzt werden. Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Tunseler Grabens ist daher nicht zu erwarten.

Es ist vorgesehen, das Straßenoberflächenwasser im Fall sämtlicher Lösungsansätze breitflächig über die begrüntten Böschungen abzuleiten und in der bereits dargestellten Form zu versickern. Gleiches gilt für das Oberflächenwasser aus Unterführungen, das in Mulden versickert wird. Belastungen bzw. Beeinträchtigungen von Fließgewässern sind damit auszuschließen.

Im Planfall der Nullvariante sind insgesamt keine Beeinträchtigungen erkennbar.

Im Ergebnis sind baubedingt keine erheblichen Auswirkungen im Bereich von Oberflächengewässern zu erwarten. Die Eingriffe sind im Zuge der Umfahrungsvarianten eher gering und können durch entsprechende Maßnahmen beherrscht werden (u. a. Beachten der Vorschriften zum Schutze von Gewässern und des Grundwassers u. a. vor Schadstoffein-

trag bei Arbeiten am Gewässer, unschädliche Betriebsstoffe bei Maschineneinsatz im Bereich von Gewässern, möglichst weitgehende Schonung der Ufervegetation).

Der mit der anlagenbedingten Inanspruchnahme bzw. Überbauung des Tunseler Grabens verbundene Eingriff einschließlich seiner zerschneidenden Wirkung wird durch eine entsprechende Gestaltung entgegengewirkt. Die Maßnahmenkonzepte berücksichtigen die biotopvernetzende Funktion. Merkliche Unterschiede in den Varianten sind nicht erkennbar. Im Fall der Varianten 2 A/ 6 A bzw. der Erweiterten Westtangente ist jedoch der Ansatz zur gegenseitigen Stärkung und Ergänzung mit den Maßnahmen des Bebauungsplans „Rundacker II“ gemindert. Betriebsbedingte Auswirkungen sind jeweils auszuschließen, da eine Einleitung des Straßenoberflächenwassers nicht vorgesehen ist. Insbesondere unter Berücksichtigung der Verminderungsmaßnahmen und der Kompensationsmaßnahmen des LBP, hier insbesondere im Fall der Variante 5 A (LBP-Maßnahmen A 5 a) können die Auswirkungen erheblich reduziert werden. Durch weitere Kompensationsmaßnahmen kann der Eingriff im Planfall der kompletten Umfahrvarianten vollständig kompensiert werden. Die Nullvariante verursacht keine Eingriffe.

3.2.2.4.5 Schutzgut Klima/Luft

Lokalklimatische Beeinträchtigungen während der Bautätigkeit sind für sämtliche Varianten nicht ersichtlich. So beschränken sich baubedingte Emissionen und damit verbundene Beeinträchtigungen auf die jeweilige Bauzeit und die hierdurch betroffenen Bereiche. Durch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sind überwiegend Äcker betroffen, die eine vergleichsweise geringe lokalklimatische bzw. lufthygienische Wirkung haben. Es wird einbezogen, dass insbesondere den unbebauten Gebieten westlich von Staufen dennoch Bedeutung für die Kaltluftentstehung (nachts) zukommt. Bauzeitliche Auswirkungen auf die lokalklimatische und lufthygienische Situation sind in der Gesamtschau wegen der zeitlich und räumlich begrenzten Einwirkungen im Ergebnis nicht zu erwarten. Entsprechendes gilt jeweils auch für den Fall eines Ausbaus der Ortsdurchfahrt. Nicht auszuschließen sind mehr oder weniger starke Staubentwicklungen in Zeiten extremer Trockenheit, damit insbesondere in den Sommermonaten. Durch künstliche Befeuchtung der Baustraßen und des Materials kann dem jedoch erforderlichenfalls abgeholfen werden.

Die Trassenalternativen verlaufen durch ein Gebiet, das als Regionaler Grünzug ausgewiesen ist. Der Grünzug trägt zur Kaltluft- bzw. Frischluftherzeugung und zum lokalen Luftaustausch bei. Das Berg-Tal-Windsystem hat hohe Bedeutung unter anderem für die Durchlüftung der Siedlungsbereiche in der Staufener Bucht und bis Bad Krozingen, die im Regionalplan ihren Niederschlag gefunden hat (Regionalen Grünzug, dem u. a. klimatische Ausgleichsfunktionen zukommt). Eine Beeinträchtigung der Talwinde wird vorliegend wei-

testgehend vermieden. Die Trassen werden zwar überwiegend in leichter Dammlage geführt, was insbesondere durch die Lage im Wasserschutzgebiet und die vorhandenen Zwangspunkte bestimmt wird. Die Gradienten werden aber noch geländenah geführt. Das Optimierungspotential hierzu wurde ausgeschöpft. Bei den kompletten Umfahrungslösungen, konkret insbesondere die Antragsstrasse, wurde der geländenahen Führung zwischen Staufen und Grunern und bis zum Bauende besonderes Augenmerk gewidmet. In der klimatisch sensiblen Engstelle wurde damit Vorsorge getragen, so wenig wie möglich zur Rauigkeit der Landschaft beizutragen. Die Planungen sehen kreuzende Wege als Unterführung vor. Auf Überführungen wurde verzichtet. Damit werden stauende Querriegel bzw. Barrieren, welche die Wirkung der Talwinde beeinträchtigen und mindern könnten, so weit wie möglich vermieden. Zudem verlaufen die Trassenalternativen über weite Strecken in Längsrichtung zum Berg-Tal-Wind. Im nördlichen Bereich verlaufen die Trassen zwar quer zur Strömung des Berg-Tal-Windes. Der Verlauf ist hier jedoch bereits der Bebauung des Gewerbegebiets angenähert und stellt im Verhältnis zur Rauigkeit, die mit der Bebauung verbunden ist, keine signifikante Einwirkungsgröße dar. Näher an der Bebauung geführte Trassen stellen sich dabei in der Tendenz als etwas günstiger dar, weil sie die freie Landschaft so wenig wie möglich mit Erhebungen/Querriegeln belasten. Im Hinblick auf die Durchlüftungssituation des betroffenen Raums ist bezüglich der anlagebedingten Flächenverluste bei sämtlichen Varianten in der Gesamtschau nicht mit nachteiligen Wirkungen auf das lokale Klima zu erwarten. Die Inanspruchnahme von Flächen betrifft im Schwerpunkt überwiegend landwirtschaftlich genutzte Bereiche, deren lokalklimatische und lufthygienische Wirkung vergleichsweise gering ist. Zugleich ist durch das Berg-Tal-Windsystem ein wesentlicher Beitrag zu einer guten Durchlüftung geleistet. Auf den Bereich zwischen Staufen und Grunern wurde besonderes Augenmerk gelegt. Bei den kompletten Umfahrungslösungen wirkt sich positiv aus, dass hier ein reduzierter Straßenquerschnitt zur Umsetzung kommt. Die Erweiterte Westtangente endet an der L 125, entfaltet in der Engstelle zwischen den Siedlungsbereichen also keinerlei Auswirkungen. Hinsichtlich der Bereiche nördlich der L 125 wird einbezogen, dass nördlich und westlich der unterschiedlichen Trassen weite Freiräume verbleiben, die zu einer wirkungsvollen Durchlüftung und nächtlichen Kaltluftentstehung beitragen.

Im Vergleich zur Bestandssituation sind im Nullfall künftig geringfügig geringere Konzentrationswerte zu erwarten, was auf verbesserte Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe zurückzuführen ist. Es verbleibt insbesondere in der Ortsdurchfahrt insgesamt dennoch bei einer Belastung auf einem relativ hohen Niveau. Bei Realisierung einer Umfahrungslösung ist unabhängig von der gewählten Trassenalternative in der Ortsdurchfahrt eine zusätzliche Verbesserung zu erwarten, wobei der Umfang der Verbesserung von der Entlastungswirkung der jeweiligen Variante abhängt. Im Bereich einer Ortsumfahrung ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen, weil die Grenzwerte für Luftschadstoffe (39. BImSchV) in

allen Abschnitten bereits am Fahrbahnrand eingehalten bzw. unterschritten werden. Die lufthygienische Situation im Untersuchungsraum ist überdies durch die Durchlüftungswirkung des Münstertäler Bergwinds günstig beeinflusst.

Zusammenfassend kann damit festgehalten werden, dass bei allen Varianten baubedingte Auswirkungen und auch nachteilige Auswirkungen der anlagebedingten Inanspruchnahme weitgehend ausgeschlossen werden können. Auswirkungen auf die lokalen Winde werden insbesondere durch die geländenahe Trassengestaltung, die in wesentlichen Bereichen in Längsrichtung der vorherrschenden Windrichtung verläuft, vermieden. Nachteilige Auswirkungen durch Luftschadstoffe sind im Fall einer Umfahrungslösung nicht zu erwarten. Es würde durch eine Umfahrungslösung jedoch zu einer Minderung der Belastung in der Ortsdurchfahrt beigetragen. Das Minderungspotential steht in Abhängigkeit zur Entlastungswirkung der jeweiligen Variante.

Im Fall der Nullvariante ergeben sich keine Änderungen für den Bereich der Trassenkorridore. Die Belastungssituation in der Ortsdurchfahrt bleibt in etwa erhalten.

3.2.2.4.6 Schutzgut Landschaft

Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung wird die Landschaft westlich von Staufen sowie zwischen Staufen und Grunern durch die Bautätigkeit (Baustellen, Baustelleneinrichtungsflächen, Baustellenverkehr, Baumaßnahmen) für die Dauer von ca. 2 Jahren vorübergehend belastet und beeinträchtigt. Die Variante 5 A hat zwar eine etwas geringere Streckenlänge, die Unterschiede zwischen den Auswirkungen der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A sind jedoch weitgehend vergleichbar. Im Fall der Erweiterten Westtagente ist die betroffene Strecke und deshalb die diesbezügliche Bauzeit voraussichtlich kürzer. Die Bauzeit insgesamt ist allenfalls geringfügig kürzer, wenn sich ein höherer Aufwand für die Unterführung im Bereich Gaisgraben verwirklicht. Mit Blick auf den vorübergehenden Charakter der bauzeitlichen Auswirkungen können die Beeinträchtigungen insgesamt als unerheblich eingestuft werden. Landschaftsprägende Strukturen, wie markante Einzelbäume, Feldgehölze u.ä., werden im Rahmen der Bautätigkeit nicht in Anspruch genommen.

Die Lösungsansätze einer vollständigen Umfahrung mit ihren Zuwegungen und die Ergänzungen des Wegenetzes treten als technische Anlagen in Erscheinung und verursachen eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung in der Landschaft. Die Trassen werden überwiegend in leichter Dammlage geführt, was insbesondere durch die Lage im Wasserschutzgebiet und die vorhandenen Zwangspunkte bestimmt wird. Einschnitte werden im Bereich kreuzender Wege erforderlich und betragen bis zu ca. 3 m an der tiefsten Stelle. Gehölzverluste sind, je nach Ausbauvariante, insbesondere im Bereich der L 125 im Zuge eines

neuen Kreisverkehrsplatzes zu erwarten. Der Regionale Grünzug ist unterschiedlich betroffen. So verläuft die Variante 5 A in einem engeren Bogen um Staufen und damit randlicher als die weiteren Alternativen. Diese reichen weiter in den Bereich des Regionalen Grünzugs hinein. Andererseits werden durch sie Flächen vorhandener Verkehrswege aufgenommen, die somit bereits durch Verkehrswege überprägt sind. Dem entspricht in etwa auch die Erweiterte Westtangente. Im Fall der Erweiterten Westtangente kommt hinzu, dass sie lediglich bis zur L 125 reicht und den landschaftlich sensibleren Bereich zwischen Staufen und Grunern nicht mit einem Straßenbauwerk belastet. Der Straßenbau hat anlagebedingt die Wirkung der Neuaufteilung der Kulturlandschaft zur Folge. Die Wahrnehmbarkeit der Straßentrassen wird von Standpunkten in der Ebene u. a. durch großflächigen Maisanbau jahreszeitlich und abschnittsweise gemindert. Als größere Konfliktschwerpunkte in der Ebene treten die Kreisverkehrsanlagen hinzu, die aufgrund ihres Durchmessers von ca. 43 m stark in Erscheinung treten. Stark einsehbar sind im Fall einer kompletten Umfahrung der Talausgang des Münstertals und der Bereich zwischen Staufen und Grunern. Hier werden die Blickbeziehungen ins Tal bzw. in den Schwarzwald erheblich belastet. Von höheren Standpunkten aus, wie z. B. vom Schlossberg, treten die Umfahrungsvarianten 2 A/ 6 A und 5 A deutlich in Erscheinung. Dies umfasst den gesamten Bereich vom Neumagen bis zum Bauende. Mit den gestalterischen Komponenten des Kompensationskonzepts wird diesbezüglich eine gute Einbindung der Trasse in die Landschaft verfolgt. Den landschaftlich sensibleren Bereich zwischen L 125 und dem Bauende gilt es dabei angemessen zu berücksichtigen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Naturschutz und Landschaftspflege), insbesondere Ziffer 3.4.4.3.3 (Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe) wird Bezug genommen. Bei der Variante Erweiterte Westtangente tritt die Trasse insbesondere auf der Strecke bis zur Wettelbrunner Straße (L 129) deutlich in Erscheinung. Der Bereich zwischen L 129 und L 125 ist durch Verkehrswege bereits überprägt. Insbesondere der landschaftlich sensible Bereich zwischen Staufen und Grunern bzw. der Bereich des Talausgangs des Münstertals wird durch die Erweiterte Westtangente geschont.

Erheblich beeinträchtigt ist im Bestand die Ortsdurchfahrt bzw. das Ortsbild durch das hohe Verkehrsaufkommen. Insbesondere zu den Spitzenzeiten und hier vor allem auch bei Staus wird das Stadtbild visuell erheblich belastet. Im Nullfall bleibt diese Belastung erhalten. Im Fall einer Umfahrungslösung tritt eine Milderung ein. Wie deutlich diese ausfällt, steht in Abhängigkeit von dem jeweils betrachteten Abschnitt der Ortsdurchfahrt und der Entlastungswirkung der jeweiligen Variante. Es kann jedoch festgehalten werden, dass insbesondere eine erhebliche nachteilige Wirkung durch hohes Verkehrsaufkommen in den zentralen Ortsanlagen im Anschluss an die Staufener Altstadt gegeben ist: Einer hohen Entlastungswirkung kommt hier, auch im Hinblick auf mögliches städtebauliches Potential, eine insgesamt nicht unerhebliche Bedeutung zu.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die im Zuge der Baumaßnahme zu erwartenden baubedingten Auswirkungen für das Landschaftsbild bezüglich sämtlicher Varianten insbesondere auch wegen ihrer vorübergehenden Natur als gering eingeschätzt werden. Die wesentlichen anlagebedingten Auswirkungen entstehen durch den neuen Verkehrsweg mit Fahrbahn, Kreisverkehrsplätzen und den Straßennebenflächen sowie in Abhängigkeit davon, ob eine vollständige Umfahrung umgesetzt wird. Bei der Variante Erweiterte Westtangente wird insbesondere der landschaftlich sensiblere Bereich zwischen Staufen und Grunern bzw. im Bereich des Talausgangs zum Münstertal geschont. Das Landschaftsbild wird jeweils sowohl in der Ebene als auch von exponierten Standpunkten (Schlossberg) aus als beeinträchtigt wahrgenommen. Bei den Planungsüberlegungen wurde deshalb darauf geachtet, den Ausbauquerschnitt des Verkehrswegs auf das jeweils erforderliche Maß zu beschränken (geringerer Querschnitt im Bereich zwischen L 125 und dem Bauende) und das Wegenetz nur im erforderlichen Umfang zu ergänzen. Hierdurch konnten vielfach beidseitig befestigte Wirtschaftswege längs des Verkehrswegs vermieden werden. Es wird damit erreicht, dass die jeweilige Trasse in geringstmöglicher Breite ausgeführt wird und somit optisch weniger in Erscheinung tritt. Zugleich wurde darauf geachtet, die Trasse so geländenah zu führen, wie dies mit den technischen Anforderungen und Zwangspunkten vereinbar ist. Querende Wege sind als Unterführungen bzw. im Zuge von Kreisverkehrsplätzen vorgesehen. Es wurde damit in der Gesamtkonzeption jeweils eine Trassengestaltung verfolgt, deren optische Störwirkung möglichst gering ist. Dies wird ergänzt durch Maßnahmen, die zu einer landschaftsgerechten Einbindung der Trasse beitragen. In diesem Zusammenhang kann exemplarisch auf die Antragstrasse und die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Naturschutz und Landschaftspflege), insbesondere Ziffer 3.4.4.3.3 (Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe) Bezug genommen werden.

Im Ergebnis sind die Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die unterschiedlichen Varianten erheblich, wobei die Auswirkungen der Erweiterten Westtangente vergleichsweise milder ausfallen. Bei konsequenter Umsetzung der Verminderungs- und der Bepflanzungsmaßnahmen insbesondere auch in den sensibleren Teilabschnitten werden die Auswirkungen bei sämtlichen Varianten jedoch auf ein vertretbares Maß reduziert bzw. kompensiert.

3.2.2.4.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Baumaßnahmen im Fall einer kompletten Umfahrungslösung berühren das Grabungsschutzgebiet „Sahlenbach/ In der Lehnen/ Eschmatten“ (römische Gutshof - Villa rustica -) am Bauende (etwa ab Bau-km 3+760) und denkmalgeschützte Wegkreuze. Die Baustra-

ßen sind insgesamt auf das unumgängliche Maß reduziert; sonstige Baustelleneinrichtungsflächen sind im Umfeld des Grabungsschutzgebietes nicht vorgesehen. Im Fall der Erweiterten Westtangente entfällt insbesondere die Problematik des Grabungsschutzgebietes sowie von zwei Wegkreuzen. Insgesamt sind jedoch Beeinträchtigungen während der Bautätigkeit unter Beachtung der Maßgaben zur Vorgehensweise, insbesondere zur Prospektion und Sicherung, zur frühzeitigen Beteiligung der Denkmalschutzbehörden sowie durch eine entsprechend sorgfältige Vorgehensweise vermeidbar bzw. auszuschließen. Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch die Trassenwahl keine erheblichen Unterschiede. Ansatzpunkte für relevante anlagenbedingte Eingriffe sind ebenfalls nicht ersichtlich. Wie bereits dargelegt, ist das Grabungsschutzgebiet lediglich randlich tangiert. Nachteilige Wirkungen auf das Grabungsschutzgebiet und Wegkreuze können durch die vorgesehene rechtzeitige Einbindung der fachlichen Stellen des Denkmalschutzes und die Beachtung der gebotenen Sorgfalt vermieden werden. Das Kompensationskonzept wurde in die Betrachtungen einbezogen. Die Ersatzmaßnahme E 1 wird so gestaltet, dass nachteilige Eingriffe in das Grabungsschutzgebiet unterbleiben. Hierdurch und durch eine frühzeitige Einbindung der fachlichen Stellen des Denkmalschutzes kann ausgeschlossen werden, dass es zu Beeinträchtigungen kommt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit Beeinträchtigungen unter Beachtung der Maßgaben zur frühzeitigen Beteiligung der fachlichen Stellen des Denkmalschutzes und der gebotenen Sorgfalt bei sämtlichen Varianten nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

3.2.2.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Während die Nullvariante das Wirkungs- und Prozessgefüge der Umwelt in seiner bestehenden Struktur unverändert lässt, beeinflussen die Antragstrasse und die weiteren Ansätze zu kompletten Umfahrungslösungen vor allem aufgrund der Flächeninanspruchnahme insbesondere die Wechselbeziehungen der Schutzgüter Boden, Pflanzen und Tiere, Landschaft sowie des Menschen (hier insbesondere hinsichtlich der Erholungsfunktion der Landschaft). Im Fall der Erweiterten Westtangente treten die genannten Einflüsse auf einem entsprechend kürzeren Streckenabschnitt auf. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern mit engem Zusammenhang sind über das übliche Maß hinaus nicht vorhanden. Die Wirkungen sind bei den einzelnen Schutzgütern bereits dargestellt, sodass keine wesentlichen darüber hinausgehenden Wechselwirkungen auftreten, die im Rahmen einer ergänzenden bzw. vertieften Betrachtung zu berücksichtigen wären.

3.2.2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf sämtliche vorausgegangenen Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere wird auf die unter Ziffer 3.2.1.2 (Gegenstand, Methodik und Grundlagen der UVP) genannten Unterlagen Bezug genommen. Verwiesen wird, ebenfalls zur Vermeidung von Wiederholungen, insbesondere auch auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.3 (Projektwirkungen, Erkenntnisse zum Variantenvergleich) und unter Ziffer 3.2.2.4 (Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich) benannten spezifischen Ausführungen zu öffentlichen Belangen. Mit eingeflossen sind jeweils Aspekte, die die Lage der Trassenalternativen im Regionalen Grünzug betreffen.

3.2.2.5.1 Wesentliche Aspekte der Nullvariante

Im Planfall der Nullvariante ist das Schutzgut Mensch auch künftig erheblich betroffen. Dies folgt aus dem hohen Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt, das unter anderem mit Überschreitungen der nach der 16. BImSchV für Wohngebiete geltenden Grenzwerte um ca. 7 - 10 dB(A) einhergeht. Hinzu kommen die Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Wohnqualität im Bereich der Ortsdurchfahrt durch Belastungen mit Schadstoffen, wenn auch keine Grenzwertüberschreitungen vorliegen, und die Trennungswirkung der Trasse. Durch verbesserte Verbrennungsmotoren und Kraftstoffe wäre künftig eine geringfügige Minderung zu erwarten, wobei die Belastung allgemein auf relativ hohem Niveau verbleibt. Zugleich werden mit der Nullvariante insbesondere Eingriffe in die Landschaft und den Regionalen Grünzug sowie insbesondere erhebliche Flächeninanspruchnahmen vermieden. Vermieden werden damit auch Verluste an Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, die weitere Versiegelung von Boden einschließlich möglicher Auswirkungen auf Belange der Wasserwirtschaft sowie klimatische Aspekte. Zugleich unterbleibt der Eingriff in Reviere unterschiedlicher Arten, deren Beeinträchtigung unter anderem durch Lärm und sonstige Störwirkungen, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen bzw. durch eine eventuelle Gefahr von Kollisionen. Es unterbleiben im Fall der Nullvariante auch sämtliche möglicherweise nachteiligen oder belästigenden Wirkungen der Bauzeit.

3.2.2.5.2 Wesentliche Aspekte bezüglich der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A

Bei Umsetzung der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A und 5 A würde eine erhebliche Reduzierung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt um bis zu 15.400 Kfz/24h erreicht, was mit einer Minderung der Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt um ca. -7dB(A) tags und nachts verbunden wäre. In der Folge würden dort die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte eingehalten bzw. Überschreitungen auf eine Größenordnung von bis zu ca. 3 dB(A) reduziert. In den durch eine Ortsumfahrung neu oder stärker betroffenen Bereichen würden im Fall einer kompletten Umfahrungslösung auch in den trassenzugewandten Gebieten mit Wohnnutzung die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die künftigen Belastungen variieren

geringfügig in Abhängigkeit vom Abstand, den die konkreten Varianten jeweils zur Bebauung aufweisen. Lärmbelastungen, die gesundheitsgefährdende oder enteignende Wirkung entfalten könnten, sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch unter Einbeziehung von Aspekten einer Gesamtbetrachtung im Hinblick auf weitere (Verkehrs-) Lärmquellen und mögliche Verkehrsverlagerungen. Für sämtliche Trassenalternativen gilt, dass bislang weniger mit Lärm belastete Bereiche künftig stärker betroffen wären. Die Steigerungen sind teilweise erheblich, auch wenn letztendlich die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind.

Wegen der mit ihnen verbundenen Entlastungswirkung würde mit den genannten Varianten im Bereich der Ortsdurchfahrt eine Verbesserung bezüglich der Belastung mit Luftschadstoffen erreicht und hierdurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität erheblich verbessert. Im Bereich der Ortsumfahrung nehmen die Belastungen im Vergleich zur Nullvariante zu. Die Grenzwerte der Luftschadstoffe (39. BImSchV) werden bei den Trassenalternativen jedoch bereits am Fahrbahnrand eingehalten.

Die Anforderungen an den Schutz des Grundwassers können mit entsprechender Gestaltung der technischen Planung und Beachtung der gesetzlichen und fachbehördlichen Vorgaben bewältigt werden. Es wird unter anderem berücksichtigt, dass über eine entsprechende Gestaltung der Böschungsbereiche einschließlich des Planums und der Versickerungsmulden eine schadlose Rückführung von Niederschlagswasser in den Wasserkreislauf und Vorsorge für den Fall einer Havarie getroffen werden kann. Insbesondere durch eine geländenahe Führung der Trasse und einen Verzicht auf Überführungen sind nachteilige Auswirkungen insbesondere auf das Berg-Tal-Windsystem nicht zu besorgen. Gleiches gilt für Kultur- und Sachgüter unter Beachtung der hierzu getroffenen Vorkehrungen. Im Hinblick auf die konkreten Rahmenbedingungen wie auch die vorliegende Flächennutzungsplanung sind nachteilige Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung nicht zu erwarten. Unerheblich betroffen sind in der zusammenfassenden Bewertung bei den genannten Varianten damit im Schwerpunkt die Schutzgüter Mensch/Wohnen, Wasser/Grundwasser, Klima/Luft sowie Kultur- und Sachgüter.

Erheblicher betroffen sind die Schutzgüter Mensch/Erholung, Pflanzen/Tiere, Wasser/Oberflächengewässer, Boden und Landschaft. Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung werden in einem weiten Bogen um Staufen in erheblichem Umfang Flächen dauerhaft in Anspruch genommen. Hinzu treten Lärm- und Zerschneidungswirkungen, die die freie Landschaft und die Erholungsnutzung beeinträchtigen. Zu beachten sind überdies Wirkungen insbesondere auf die Tierwelt, die unter anderem durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen sowie Lärm, sonstige Irritationen und Kollisionsgefahren betroffen sein kann. Ein gewisser Schwerpunkt zeigt sich zwischen Neumagen und der L 129 sowie teilweise bis hin zur L 125. Das Augenmerk gilt in unter-

schiedlichen Zusammenhängen dem Bereich zwischen Staufen und Grunern und südöstlich davon. Es handelt sich um einen landschaftlich ansprechenden Bereich mit teilweise relativ vielgestaltig ausgeprägten Strukturen, zahlreichen Wegeverbindungen und teilweise landschaftsästhetisch reizvollen Ausblicken. Die dauerhaften Verluste von Biotoptypen sind im Fall einer kompletten Umfahrungslösung bei der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A etwas größer als bei der Antragstrasse (Variante 5 A). In beiden Fällen handelt es sich weit überwiegend um Biotoptypen mit sehr geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit, allen voran Ackerflächen und in deutlich geringerem Umfang Sonderkulturen (Reben). Die Varianten 2 A/ 6 A orientieren sich zumindest teilweise an einer Einbeziehung vorhandener Verkehrswege. Hingegen ist das Entsiegelungspotential der Variante 5 A größer. Die vorübergehend beanspruchten Flächen werden wieder rekultiviert, die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen/Biotoptypen und weiteren projektbedingten Folgewirkungen sind entweder durch Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen beherrschbar bzw. durch Kompensationsmaßnahmen ausgleichbar. Unter Berücksichtigung aller temporären und dauerhaften Folgen sind die Auswirkungen bei der Variante 5 A insgesamt etwas geringer als bei der Variante 2 A/ 6 A. Bezüglich der Inanspruchnahme/Überbauung des Tunseler Grabens wird dem Eingriff einschließlich seiner zerschneidenden Wirkung durch die Gestaltung des Bauwerks und im Zuge des Maßnahmenkonzepts entgegengewirkt. Im Fall der Varianten 2 A/ 6 A kommt der Ansatz zur gegenseitigen Stärkung und Ergänzung mit den Maßnahmen des Bebauungsplans „Rundacker II“ jedoch weniger zum Tragen. Im Fall der Variante 5 A werden somit zwar im Gegensatz zu der Variante 2 A / 6 A Lebensräume von Libellen beeinträchtigt, es ist hier jedoch zugleich ein abgestimmter Ansatz eröffnet, der räumlich unmittelbar an die Planung der Stadt Staufen anschließt und zum Entstehen naturschutzfachlich hochwertiger Flächen beiträgt, die unterschiedlichen Arten zugutekommen. Bei konsequenter Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie des Kompensationskonzepts können die Auswirkungen einer kompletten Umfahrungslösung insgesamt auf ein vertretbares Maß reduziert werden. Unter Abwägung aller genannten Belange ist die Variante 5 A unter den vom Vorhabensträger entwickelten Lösungsansätzen im Ergebnis zutreffend als Planungsvariante favorisiert worden. So zeigen sich zwischen den Varianten einer kompletten Umfahrungslösung unter verschiedenen Aspekten keine signifikanten Unterschiede. Sofern Unterschiede feststellbar sind, erweist sich die Variante 5 A in aller Regel als der schonendere Ansatz bzw. können nachteiligere Wirkungen durch geeignete Maßnahmen beherrscht werden. Als schonender bzw. sinnvoller Ansatz zeigt sich die Variante 5 A insbesondere mit Blick auf den Umfang an Versiegelungsflächen, das Potential zur Entsiegelung, den multifunktionalen und übergreifend abgestimmten Ansatz im Bereich des Tunseler Grabens und die damit jeweils verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere/Pflanzen. Durch ein optimiertes Maßnahmenkonzept werden nachteilige Wirkungen auf die Zauneidechsenpopulation weitestgehend eingedämmt. Es verbleibt lediglich ein Restrisiko im Umfang dessen, das

sich auch bei größter Sorgfalt nicht völlig vermeiden lässt. Den Vorkommen insbesondere an Brutvögel wurde durch ein abgestimmtes, teilweise gestuftes Konzept, das auch vorgezogene Maßnahmen enthält, Rechnung getragen. Insbesondere den Flugrouten von Fledermäusen wird durch Hop-Over und begleitende Maßnahmen Rechnung getragen. In dem Bereich, dem Auswirkungen auf das FFH-Gebiet zukommen könnte, verlaufen die Varianten 5 A und 2 A/ 6 A auf derselben Trasse und weisen daher insoweit keine Unterschiede auf. Mit der etwas kürzeren Streckenlänge der Variante 5 A ist zugleich eine etwas geringere zerschneidende Wirkung verbunden. Sie hält damit insbesondere einen größeren Abstand von dem struktureicheren Raum westlich von Staufen. So zeigen sich Unterschiede bezüglich der Restflächen, wo sich die Variante 5 A als günstigerer Ansatz erweist. Es fließt ein, dass die Lärmwirkungen der Variante 5 A die Grenzwerte zumeist deutlich einhalten. Die Unterschiede zur Variante 2 A/ 6 A sind relativ gering und betreffen lediglich einen kürzeren Teilabschnitt. Eine weitere Behandlung der Auswirkungen hinsichtlich der Eingriffserheblichkeit bezüglich der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege ist im LBP erfolgt. Dort ist ein konkreter Maßnahmenkatalog erarbeitet, durch den die erheblichen Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft vermieden/vermindert oder kompensiert werden. Unter Berücksichtigung dieses Maßnahmenkataloges einschließlich der im Verfahren entwickelten Optimierungen und Ergänzungen sowie der weiteren Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zur Bewältigung sonstiger nachteiliger Wirkungen einschließlich der in dieser Entscheidung zusätzlich getroffenen Maßgaben ist sichergestellt, dass das beantragte Vorhaben insgesamt umweltverträglich realisiert werden kann.

Zu der vielfach in Einwendungen thematisierten Lage der Trassen im Bereich des Regionalen Grünzugs wird ergänzend darauf hingewiesen, dass sich die Variante 5 A, wie in der Ergänzung zur UVS (Unterlage 11 a der Antragsunterlagen, S. 4 f) zutreffend dargelegt, weitestgehend am Siedlungsrand von Staufen bzw. am Rand des Regionalen Grünzuges orientiert. Dies betrifft insbesondere den nördlichen und nordwestlichen Teilbereich. Die Varianten 2 A/ 6 A verlaufen hier hingegen weiter abgerückt und damit merklich weniger in Randlage, wie dies grundsätzlich anzustreben wäre (vgl. Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung)). Es wird nicht verkannt, dass sich die Trassen der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A in der Folge im Bereich zwischen L 129 und L 125 an den Flächen vorhandener Verkehrswege orientieren und insoweit eine bereits gegebene Vorbelastung aufnehmen. Demgegenüber wirkt sich die mit der Variante 5 A vorgesehene Rekultivierung der Querspange zwischen L 129 und L 125 mit Blick auf die Zielsetzungen des Regionalen Grünzugs eher insoweit günstig aus, als sich der Verkehrsweg näher an die Bebauung schmiegt. Im Teilabschnitt zwischen L 125 bis zum Bauende sind die Trassen der Varianten 2 A/ 6 A und 5 A deckungsgleich. Es handelt es sich dabei um den landschaftlich sensibleren Teilabschnitt. Es wird berücksichtigt, dass der Regionale Grünzug hier durch die

Bebauung von Grunern und Staufen stark eingeengt ist. Dies grenzt den Korridor möglicher Trassenverläufe merklich ein. So wird insbesondere durch eine möglichst geländenahe Führung der Trasse dazu beigetragen, dass diese den verbliebenen Freiraum zwischen der Bebauung so wenig wie möglich belastet. Möglichen Auswirkungen auf klimatische und wasserwirtschaftliche Randbedingungen sind, wie dargelegt, nicht zu besorgen. Durch den Rückbau von Straßenflächen und Maßnahmen des LBP (z. B. LBP-Maßnahme A 1, E 1, E 2) wird ein Beitrag geleistet, um unter anderem den Regionalen Grünzug zu entlasten bzw. einer günstigen Entwicklung in den jeweiligen Teilbereichen beizutragen. In der schutzgutbezogenen Betrachtung hat sich insgesamt erwiesen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind bzw. solche durch Maßnahmen der Verminderung und Vermeidung sowie durch begleitende Maßnahmen beherrscht werden können. Unter anderem durch die insgesamt konsequentere Randlage, das größere Potential an Entsiegelungsfläche in zentraleren Bereichen des Regionalen Grünzugs und einen geringeren Flächenbedarf zeigt sich die Variante 5 A im Vergleich mit der Fallgruppe Variante 2 A/ 6 A als der insgesamt schonendere und damit günstigere Ansatz.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Optimierungen bezüglich der Variante 5 A, bei der es sich um die Vorzugsvariante des Vorhabensträgers handelt, jeweils mit ihrem aktuellen Stand berücksichtigt wurden. Verbesserungen, die den Bereich von der L 125 bis zum Bauende betreffen, umfassen auch die Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A, weil die Trassen hier deckungsgleich sind. Diesbezügliche Verbesserungen wurden deshalb auch bei den Varianten 2 A/ 6 A zum Ansatz gebracht. Zum Bereich von Bauanfang bis zur L 125 ist festzuhalten, dass die festzustellenden Nachteile der Varianten 2 A/ 6 A im Verhältnis zur Variante 5 A zumeist schon in der ursprünglichen Fassung der Varianten erkennbar waren. So lassen sich insbesondere die günstigen Auswirkungen einer kürzeren Streckenlänge im Hinblick auf Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungswirkung oft nur schwerlich aufwiegen, wenn - wie hier - keine gravierenden nachteiligen bzw. nicht zu bewältigenden Aspekte bei der Variante mit der kürzeren Streckenlänge hinzukommen.

3.2.2.5.3 Wesentliche Aspekte bezüglich der Erweiterten Westtangente und Variante 5 A

Es hat sich über die Betrachtungen zur Umweltverträglichkeit zu verschiedenen Teilaspekten gezeigt, dass die Varianten 2 A/ 6 A in ihrer Ausdehnung bis zur L 125 und die Erweiterte Westtangente vergleichbare Wirkungen aufweisen. Auf sämtliche vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 3.2 (UVP) wird insoweit zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Im Hinblick auf die konkreten Rahmenbedingungen wie auch die vorliegende Flächennutzungsplanung sind nachteilige Auswirkungen bezüglich der Erweiterten Westtangente und der Variante 5 A auf die Siedlungsentwicklung nicht zu erwarten.

Die Verkehrsbelastung beträgt im Planfall 2025 der Erweiterten Westtangente in der Ortsdurchfahrt (Neumagenstraße) ca. 10.000 bis 11.800 Kfz/24h, die Entlastungswirkung liegt bei ca. 47 %. Die Verkehrsbelastung im Fall der Variante 5 A beträgt hier ca. 4.000 bis 5.800 Kfz/24h; die Entlastungswirkung liegt bei ca. 77 %. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden im Bestand (Ortsdurchfahrt) um ca. 7-9 dB(A) überschritten; für den Prognose-Null-Fall 2025 sind Überschreitungen der für Wohngebiete geltenden Grenzwerte von ca. 7 - 10 dB(A) prognostiziert. Im Fall einer kompletten Umfahrungslösung reduzieren sich die zu erwartenden Lärmbelastungen in der Ortsdurchfahrt um jeweils -7dB(A) tags und nachts. In der Folge würden die Grenzwerte eingehalten bzw. Überschreitungen auf eine Größenordnung von bis zu ca. 3 dB(A) reduziert. Bei der Erweiterten Westtangente schlägt sich die geringere Entlastungswirkung nieder. In der Folge verbleiben in der Ortsdurchfahrt weiterhin Überschreitungen der Grenzwerte um ca. 6 - 7 dB(A).

Nördlich und westlich von Staufen ist durch beide Varianten ein Gebiet betroffen, in dem die Erholungseignung weniger ausgeprägt ist. Die Unterschiede fallen hierzu in der Tendenz eher gering aus. Hingegen wird das Kleingartengebiet durch die Erweiterte Westtangente eher randlich im geplanten Erweiterungsgebiet betroffen, während die Variante 5 A zwar auch randlich eingreift, jedoch in deutlicherem Umfang und in einem Bereich der bereits der Nutzung unterliegt. Ein deutlicher Unterschied zeigt sich im Bereich zwischen Staufen und Grunern. Die Variante 5 A greift damit in ein Areal mit vergleichsweise höherer Erholungseignung unter anderem mit Inanspruchnahmen und durch Verkehrslärm nachteilig ein. Die Erweiterte Westtangente schont diesen Abschnitt. Zu berücksichtigen ist hier allenfalls das verbleibende Verkehrsaufkommen in der Straße „Im Steiner“. Als nachteiliger erweist sich die Variante 5 A mit 27 ha indirekten Flächenverlusten auch unter dem Gesichtspunkt von Restflächen (ca. 10 ha im Fall der Erweiterten Westtangente).

Die Flächeninanspruchnahme bzw. der dauerhafte Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere übersteigt im Fall der Variante 5 A mit 80.800 m² (ohne Berücksichtigung des Entsiegelungspotentials) bzw. 60.100 m² (mit Berücksichtigung des Entsiegelungspotentials) merklich die Inanspruchnahmen im Fall der Erweiterten Westtangente (ca. 50.600 m²). Zu Auswirkungen auf Flora und Fauna wird auf die detaillierte Darstellung unter Ziffer 3.2.2.4.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere) verwiesen. Im Rahmen einer Betrachtung, die sich vorsorglich eher an Ergebnissen zugunsten der Erweiterten Westtangente orientiert, kann angenommen werden, dass nachgewiesene Lebensräume bzw. Reviere von Vögeln durch diese im Gegensatz zur Variante 5 A mehr randlich betroffen sind. Beide Varianten gehen

mit erheblichen Lärmbeeinträchtigungen einher, wobei die Erweiterte Westtangente dies über eine in absoluten Zahlen kürzere Strecke und mit etwas geringeren Werten aufweist. Libellenvorkommen werden durch die Erweiterte Westtangente nicht berührt, wohl aber im Fall der Variante 5 A. Als günstiger erweist sich die Variante 5 A hingegen bezüglich eines Vorkommens der Zauneidechse, das von ihr lediglich randlich und ohne direkten Eingriff in den Kernbereich des Lebensraums tangiert wird. Die Erweiterte Westtangente wäre hier demgegenüber mit einem deutlicheren Eingriff verbunden. Sie wäre voraussichtlich mit drei der vier festgestellten Flugrouten der Zwergfledermaus betroffen. In der Gesamtbetrachtung der gegebenen Konflikte erweist sich die Erweiterte Westtangente, eine Bewältigung der Zauneidechsen-Problematik vorausgesetzt, insoweit in der Tendenz als schonender. Ins Auge fällt insbesondere die geringere Trassenlänge, die Eingriffe im Bereich zwischen L 125 und dem Bauende entfallen lässt. Es bleibt in diesem Zusammenhang jedoch gleichermaßen festzuhalten, dass sich der Bereich zwischen L 125 und dem Bauende in Richtung Münstertal im Lauf des Verfahrens unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten als von vergleichsweise geringerer Wertigkeit erwiesen hat. Zur Variante 5 A hat sich gezeigt, dass die mit ihr verbundenen Wirkungen im Zuge der Konzeptionen zur Vermeidung, Verminderung und zur Kompensation bewältigt werden können. Unter anderem eröffnet eine Maßnahme im Bereich des Tunseler Grabens in naturschutzfachlich sinnvoller Weise ein mit der Stadt Staufen abgestimmtes Konzept (Bebauungsplan „Rundacker II“), das zu einer gegenseitigen Stärkung beiträgt. Es tritt hinzu, dass die Erweiterte Westtangente im naturschutzfachlich vergleichsweise höherwertigen Bereich westlich von Staufen näher an den strukturreichen Raum westlich von Staufen heranrückt. Die Antragstrasse ist durch ihren stärker an der Bebauung ausgerichteten Verlauf insoweit schonender.

Bezüglich der zuvor bezifferten dauerhaften Flächeninanspruchnahme entfallen unter Gesichtspunkten des Schutzguts Boden bei der Erweiterten Westtangente ca. 14.900 m² auf Fahrbahn- und ca. 6.400 m² auf Wegflächen. Bei der Variante 5 A entfallen ca. 30.600 m² auf Fahrbahn- und ca. 8.000 m² auf Wegflächen. Die Problematik wirkt sich weiter aus auf den Effekt der Versiegelung von Böden mit seinen Auswirkungen auf die Neubildung von Grundwasser. Hinzu treten beim Schutzgut Wasser Eingriffe in das Grundwasser im Zuge der Unterführungen. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge sind hierbei im Fall der Erweiterten Westtangente bei einer Unterführung wegen einer evtl. größeren Eingriffstiefe Konflikte nicht auszuschließen. Die Strecke, auf der beide Varianten Wasserschutzgebiete tangieren und in den Tunseler Graben eingreifen, ist in etwa vergleichbar. In der Gesamtschau fällt auch hier insbesondere die deutlich umfangreichere Flächeninanspruchnahme ins Gewicht. Die Variante 5 A ist insoweit ungünstiger als die Erweiterte Westtangente. Zugleich hat sich auch hier gezeigt, dass die jeweilige Problematik mit einem abgestimmten Maßnahmenkonzept bewältigt werden kann und ein Entsiegelungspotential von ca. 20.700

m² generiert wird, das zu großen Teilen durch den hier ermöglichten teilweisen Rückbau der Straße „Im Steiner“ bedingt ist.

Die dargestellten Flächeninanspruchnahmen haben potentiell Bedeutung unter lokalklimatischen und lufthygienischen Gesichtspunkten. Betroffen sind jedoch überwiegend Flächen, deren diesbezügliche Wirkung vergleichsweise eher gering ist. Deutlicher wirkt sich im Sinne einer Durchlüftung der Landschaft das örtliche Berg-Tal-Windsystem aus. Barriereeffekte sind bezüglich beider Varianten jedoch nicht zu erwarten, nachdem auf Überführungen verzichtet und eine möglichst geländenahe Trassierung verfolgt wurde. In beiden Varianten werden die Grenzwerte der 39. BImSchV bereits im Böschungsbereich eingehalten. Mit ihrer höheren verkehrlichen Entlastungswirkung trägt die Variante 5 A in größerem Maße zu einer Entlastung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen in der Ortsdurchfahrt bei. In der Tendenz erweist sich die Variante 5 A damit insoweit als etwas günstiger.

In ihrer Wirkung auf die Landschaft und den Regionalen Grünzug unterscheiden sich die Trassenvarianten in ihrem ersten Teilabschnitt entlang des Gewerbegebietes kaum. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist in diesem Bereich vor dem Hintergrund der eingeschränkten Wertigkeit des betreffenden Raums und des randlichen Verlaufs der Trassen weitestgehend unerheblich. Zahl, Lage und Gestaltung der Kreisverkehrsplätze sind in etwa vergleichbar und stellen im Übrigen eher punktuelle Belastungen dar. Deutlicher sind die Unterschiede in den nachfolgenden Teilabschnitten. Die Variante 5 A als komplette Umfahrungslösung ist bis zum Anschluss an den Bestand auf Höhe des Campingplatzes durchgehend wahrnehmbar. Das Landschaftsbild wird hierdurch erheblich beeinträchtigt, was durch eine Eingrünung der Trasse jedoch gemindert werden kann. Im Bereich der westlichen Wohnbebauung von Staufen verläuft sie näher am Siedlungsschwerpunkt und daher randlicher in Bezug auf den Regionalen Grünzug. Zur Milderung trägt ebenso die zu rekultivierende Fläche zwischen L 129 und L 125 bei. Die Erweiterte Westtangente beeinträchtigt das Landschaftsbild auf einem kurzen Abschnitt (ca. 600 m) zwischen dem Gewerbegebiet und der Wettelbrunner Straße erheblich. Sie trägt hier einen künftig stärker befahrenen Verkehrsweg weiter in den Regionalen Grünzug hinein. Sie verläuft danach bis zur L 125 auf der Trasse einer vorhandenen Straße, durch die das Landschaftsbild bereits vorbelastet ist. Die (zusätzliche) Beeinträchtigung ist in diesem Abschnitt daher gemindert. Hinzu tritt, dass sie den Bereich südlich/südöstlich der L 125 gänzlich schont. In der Summe wird für die Erweiterte Westtangente wegen der teilweise geringeren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Regionalen Grünzugs insoweit angenommen, dass es sich um den etwas günstigeren Ansatz handelt. In der Prüfung hat sich jedoch auch die Antragstrasse in der Gesamtbetrachtung als mit dem Regionalen Grünzug verträglich erwiesen (vgl. Ziffer 3.4.1 Raumordnung und Landesplanung).

Zu weiteren Einzelaspekten, etwa der Betroffenheit von Kultur- und Sachgütern oder Lage und Bedeutung des FFH-Gebiets (Varianten 5 A) wird auf die vorangegangenen Ausführungen in diesem Kapitel sowie im Sachzusammenhang verwiesen.

3.2.2.5.4 Fazit

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen setzt sich die Variante 5 A im Vergleich der Lösungsansätze, die eine vollständige Umfahrung von Staufen verfolgen, als die schonendere Alternative gegen die Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A durch.

Bei einer Betrachtung der Umweltauswirkungen, die den Ansatz einer vollständigen Umfahrung zunächst vernachlässigt, zeigt sich die Erweiterte Westtangente im Schwerpunkt deshalb als günstiger, weil sie den Bereich zwischen der L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal schont. Dies setzt sich im Rahmen einer grob bilanzierenden Herangehensweise insoweit um in geringerem Flächenverbrauch und damit geringeren Verlusten an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen, geringerer Versiegelung von Flächen einschließlich möglicher Auswirkungen auf die Rückführung von Niederschlägen in den Wasserkreislauf, geringere Beeinträchtigung der Landschaft in einem ansprechenden Teilbereich und der Erholungsnutzung sowie insbesondere auch geringeren Zerschneidungs- und Barrierewirkungen. Zugleich gilt es im Rahmen einer stärker differenzierenden Betrachtung zu bedenken, dass es sich hier um einen Bereich handelt, der sich im Vergleich insbesondere als naturschutzfachlich weniger wertig erwiesen hat. Die Konflikte, die sich bezüglich der Variante 5 A gezeigt haben, lassen sich im gebotenen Umfang mildern bzw. Lösungen zuführen. Bei der Variante 5 A tritt so unter anderem mildernd hinzu, dass mit ihr ein nicht unbeträchtliches Entsiegelungspotential insbesondere im Bereich der Straße „Im Steiner“ einhergeht. Im Bereich von Bauanfang bis zur L 125 sind die Unterschiede, wie in diesem Kapitel aufgezeigt, weniger ausgeprägt. Dies betrifft auch den Bereich zwischen L 129 und L 125, in dem sich die Vorteile einer Überlagerung der bestehenden Verkehrsfläche durch die Erweiterte Westtangente und das Entsiegelungspotential im Fall der Variante 5 A nicht markant voneinander abheben, sondern sich in ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen eher weitgehend gegeneinander aufheben. Es wird berücksichtigt, dass die Erweiterte Westtangente im naturschutzfachlich vergleichsweise höherwertigen Bereich westlich von Staufen näher an die anschließende strukturreichere Landschaft heranrückt und sich daher stärker nachteilig auswirkt als die Variante 5 A. Auch unter der Annahme, dass die Erweiterte Westtangente bezüglich ihrer Eingriffe in Lebensräume von Pflanzen und Tieren als insgesamt etwas milder erscheint, gilt es zu bedenken, dass sie dennoch mit teilweise nicht unerheblichen Beeinträchtigungen verbunden ist. Teilweise stehen einzelnen Vorteilen auch Nachteile gegenüber. Zugleich haben sich gegebene Konflikte auch im Fall der Variante 5 A als lösbar erwiesen. Als erheblich nachteilig zeigt sich die Erwei-

terte Westtangente in Bezug auf das Schutzgut Mensch (Immissionssituation) im Bereich der Ortsdurchfahrt, weil dort insbesondere bezüglich der Lärmbelastung und Barrierewirkung ein merklich geringeres Entlastungspotential generiert wird. Die Nachteile der Variante A 5 A liegen damit im Schwerpunkt in dem Umstand begründet, dass sie die Umfahrung vollständig vollzieht.

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Planung zur Variante 5 A (Antragstrasse) Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in die Umweltschutzgüter sowie zur Kompensation vorsieht. Die dort entwickelten Konzepte wurden im laufenden Verfahren ergänzt und optimiert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf sämtliche vorausgegangenen Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.4 (Konfliktanalyse, Bewertung, Erkenntnisse zum Variantenvergleich), verwiesen. Trotzdem können Beeinträchtigungen bei sämtlichen Varianten nicht gänzlich vermieden werden. Die durchgeführte Variantenuntersuchung hat gezeigt, dass es zur Antragstrasse keine günstigere, die Umwelt weniger belastende Alternative einer kompletten Umfahrungslösung gibt. Eine maßgebliche Minderung der Eingriffe in die Landschaft und den Regionalen Grünzug wie auch der Flächeninanspruchnahmen könnte insoweit nur durch einen völligen Verzicht auf die Ortsumfahrung, nicht aber durch eine andere Trassenführung einer kompletten Umfahrungslösung vermieden oder verringert werden. Die Belange der durch die Flächeninanspruchnahme Betroffenen werden vorrangig privatrechtlich geregelt. Belastungen durch Lärm und Luftverunreinigungen liegen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaft werden mit den vorgesehenen Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen auf ein unvermeidbares Minimum vermindert. Die nach den Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen werden mit dem vorgesehenen Kompensationskonzept aufgefangen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Naturschutz und Landschaftspflege), insbesondere Ziffer 3.4.4.3 (Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft) wird verwiesen.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ist in der Gesamtschau festzustellen, dass die Planung des Vorhabens einschließlich der sich im Planfeststellungsverfahren ergebenden Änderungen einer eingehenden Prüfung unterzogen wurde und dem Prinzip der Umweltvorsorge hinreichend Rechnung trägt. Vermeidbare Beeinträchtigungen werden vermieden; die verbleibenden Beeinträchtigungen so weit als möglich im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Die aufgezeigten verbleibenden, nicht gänzlich vermeidbaren und nicht kompensierbaren Beeinträchtigungen sind nicht so gravierend, dass sie eine Aufgabe der Planung (Nullvariante) erzwingen würden. Sie stehen der Verwirklichung des Vorhabens aufgrund seiner Erforderlichkeit und Bedeutung nicht entgegen. Insgesamt gelingt es, mit den getroffenen Maßnahmen die Beeinträchtigungen zu kom-

pensieren bzw. sachgerechten und zumutbaren Lösungen zuzuführen. In der Gesamtbeurteilung ist das Vorhaben damit als umweltverträglich einzustufen.

Zur abschließenden Beurteilung und fachlichen sowie rechtlichen Einordnung unter anderem auch der Variante Erweiterte Westtangente wird auf die Ausführungen im nachfolgenden Kapitel verwiesen.

3.3 Variantenabwägung

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst insbesondere auf die ausführlichen Darstellungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante) sowie Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) Bezug genommen.

In Anbetracht der im Verfahren gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere auch dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass sich eine andere Variante als die beantragte nicht als vorzugswürdig aufdrängt und auch die Nullvariante als Ansatz letztendlich ausscheidet. Die Zielsetzungen des Vorhabensträgers können mit der Antragstrasse erreicht und die mit ihr verbundenen Problemkonstellationen im Einklang mit der Rechtsordnung zumutbaren Lösungen zugeführt werden. In der Gesamtschau wird die Antragstrasse den Zielvorgaben des Projekts und den Anforderungen an eine sachgerechte und ausgewogene Planung am besten gerecht. Auf die nachfolgenden, vertiefenden Ausführungen wird verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die in das Verfahren von Interessengruppierungen und einzeln eingebrachte Interessen sich grundsätzlich in der Rechtsordnung, unter anderem in der Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser, Klima und Landschaft und der zum Schutz dieser Güter jeweils geltenden rechtlichen Bestimmungen widerspiegeln. Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter anderem in der UVP, in der Variantenbetrachtung und -abwägung wie auch sonst im sachlichen Zusammenhang mit den unterschiedlichen Belangen eingehend auseinandergesetzt. Das subjektive Interesse Betroffener und weiteres diesbezügliches Vorbringen wie auch das Vorbringen im Interesse der örtlichen Gemeinschaft oder einem allgemeinen Interesse einschließlich weiterer vorgebrachter Vorschläge zu Trassenalternativen bzw. zur Optimierung der Antragstrasse wurden hierbei mit in den Blick genommen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4. (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange), in die im sachlichen Zusammenhang jeweils auch Argumente und Hinweise Privater mit eingeflossen sind, sowie insbesondere auch Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird ergänzend Bezug genommen.

3.3.1 Nullvariante

Trotz der in Teilen günstigen Beurteilung der Nullvariante in der UVP lassen sich die Planungsziele des Vorhabensträgers damit jedoch nicht erreichen. So bleibt im Fall der Nullvariante die innerörtliche Problematik in Staufen insbesondere bezüglich einer Verkehrs- und Lärmbelastung erhalten. Wie der LBP zeigt, können die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Eingriffe auch unter Berücksichtigung vorhandener sensibler Bereiche (vgl. angrenzendes FFH-Gebiet), von Anforderungen des Artenschutzes sowie die unvermeidbaren Eingriffe durch landschaftspflegerische und weitere ergänzende Maßnahmen kompensiert werden. Zu den Einzelheiten hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) Bezug genommen. Die Lärmbelastungen und Belastungen mit Luftschadstoffen halten sich im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte. Zu den Einzelheiten hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) und 3.4.3.2 (Schadstoffe) verwiesen. Hinsichtlich der Störwirkung durch die neue Verkehrsanlage insbesondere unter landschaftsästhetischen und Erholungsgesichtspunkten wird berücksichtigt, dass der Bereich teilweise bereits einer Vorbelastung durch Verkehrswege unterliegt. Der neu hinzutretenden bzw. sich verstärkenden Belastung durch die neue Trasse wird durch einen möglichst weitgehenden Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen, eine topographienahe Führung der Trasse und einem Konzept zur Einbindung in die Landschaft mittels geeigneter Bepflanzung begegnet. Unterführungen und Querungsmöglichkeiten im Bereich der Knotenpunkte mildern die Trennungswirkung zwischen den Siedlungsbereichen und stellen im gebotenen Umfang Verbindungen zwischen den Siedlungsbereichen und zur freien Landschaft her. Unter anderem mit einer möglichst kurzen und zugleich trassierungstechnisch geeigneten Planung, einer differenzierten Wahl des jeweiligen Ausbauquerschnitts und sinnvollen Anpassungen des Wegenetzes, die sich im Rahmen des unabwiesbar Erforderlichen halten, wurde dazu beigetragen, die insgesamt erheblichen Flächeninanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten. Hinzu treten die bereits genannten Rekultivierungsmaßnahmen. Durch geeignete Konzeptionen, die mit den Fachbehörden abgestimmt sind, ist eine schadlose Ableitung und Rückführung von Niederschlagswasser sowie die Berücksichtigung weiterer wasserwirtschaftlicher Belange gewährleistet. Im Rahmen der Planung wurde in den unterschiedlichen Zusammenhängen jeweils angestrebt, die Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen so weit wie möglich zu vermeiden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), insbesondere unter Ziffer 3.4.4.3.4 (Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) wird ergänzend verwiesen.

Im Verhältnis zu der mit der Maßnahme verfolgten erheblichen Verbesserung der innerörtlichen Situation als Grundlage wiederum für eine Verbesserung und gesamthafte Weiterentwicklung u. a. der verkehrlichen Situation, des Wohnumfeldes sowie der Aufenthaltsqualität allgemein sind die zu erwartenden Eingriffe in Anbetracht aller Umstände und Einflussfaktoren, insbesondere der vielfältigen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger bau-, anlagen- und betriebsbedingter Projektwirkungen nicht derart hoch, dass sie eine Null-Lösung erzwingen würden. Diese wird daher ausgeschieden.

3.3.2 Erweiterte Westtangente

3.3.2.1 Einführung

Einführend wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieser Entscheidung die an einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung orientierte Vorgehensweise des Vorhabensträgers aufgenommen hat und sich im Interesse bürgerfreundlichen und transparenten Verwaltungshandelns mit Aspekten zu verschiedenen Varianten auseinandersetzt, für die grundsätzlich eine frühzeitige Abschichtung eröffnet wäre. So bleibt auch für die Erweiterte Westtangente festzuhalten, dass begründete Zweifel an deren Zielkonformität bestehen. Wie bereits ausgeführt, ist die Erweiterte Westtangente nicht auf eine vollständige Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und eine optimierte Bündelungswirkung ausgerichtet, sondern vielmehr vom Ansatz einer lediglich teilweisen, wenn auch nicht unerheblichen, Entlastung bzw. einer Verteilung der Verkehrslasten auf mehrere Achsen einschließlich der bestehenden Ortsdurchfahrt geprägt.

Es ist nicht ersichtlich, dass die Erweiterte Westtangente im Erläuterungsbericht oder weiteren Antragsunterlagen zu knapp oder in maßgeblicher Weise unzutreffend abgehandelt wäre. Erläuterungsberichte haben die Funktion zusammenfassender Beschreibungen. Im vorliegenden Fall werden die Unterlagen den Anforderungen mit hinreichenden Darstellungen und Verweisungen auf die weiteren Unterlagen gerecht. Der Planfeststellungsbehörde standen mit den Antragsunterlagen und den weiteren im Verfahren gewonnenen Erkenntnissen die nötigen Informationen zur Verfügung, um sich im gebotenen Umfang mit der Antragstrasse, den weiteren ins Verfahren eingebrachten Lösungsansätzen sowie den jeweils relevanten Aspekten zu befassen und zu einer Entscheidung zu gelangen. So beispielsweise auch zu der kritisch hinterfragten Ziffer 6.3.1 des Erläuterungsberichts zur Erweiterten Westtangente (Unterlage 16 a der Antragsunterlagen) bezüglich des Immissionspunkts 19. Hierbei gilt es zu bedenken, dass die Situation zu diesem Immissionspunkt mit der bei den Unterlagen befindlichen Tabelle zu den Beurteilungspegeln der Erweiterten Westtangente ohne Weiteres einer Prüfung zugänglich war (vgl. Ziffer 5.1 des Erläuterungsberichts zur Erweiterten Westtangente). Es wird überdies darauf hingewiesen, dass etwaige Unge-

nauigkeiten, ungeschickte Formulierungen, Schreibversehen oder Versehen, die sich erkennbar aus der Praxis moderner Textbearbeitung ergeben, die Planfeststellungsbehörde nicht binden. Die zuständige Genehmigungsbehörde hat sich auch mit diesen Erscheinungen befasst und sich jeweils ein eigenes Bild zur maßgeblichen Sach- und Rechtslage verschafft.

Bei den in Einwendungen und Stellungnahmen im Schwerpunkt zur Variantenbetrachtung vorgebrachten Argumenten handelt es sich nicht selten um Aspekte, die auch im jeweiligen fachlichen Zusammenhang kritisch zur Antragstrasse vorgetragen wurden bzw. entsprechendes Vorbringen ergänzen. Die Argumente sind in dieser Entscheidung regelmäßig auch im jeweiligen Sachzusammenhang mit eingeflossen (vgl. unter Ziffer 3.4 (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen). Hierauf wird ergänzend verwiesen. Die Verweisungen gelten zusammen mit der zusammenfassenden Darstellung unter Ziffer 3.3.1 (Nullvariante) auch für die Antragstrasse.

3.3.2.2 Nähere Betrachtung der Erweiterten Westtangente

In Einwendungen wird ausgeführt, die Erweiterte Westtangente sei trotz leichter Abstriche am Grad der Zielerreichung unter anderem wegen der weitaus geringeren Flächenversiegelung, der geringeren Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen und sensibler Landschaftsbereiche einschließlich ihrer Bedeutung als Naherholungsbereich und für den Tourismus, der Vorteile für den Ortsteil Grunern, insbesondere hinsichtlich eines Erhalts der Wegeverbindungen für die Bevölkerung und für landwirtschaftliche Betriebe, sowie einer Schonung der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ eindeutig und unter nahezu allen denkbaren Gesichtspunkten vorzugswürdig. Dies folge auch aus dem Umstand, dass Verstöße gegen Anforderungen von Raumordnung, Naturschutz und des Eingemeindungsvertrages durch die Erweiterte Westtangente vermieden würden und für diese zugleich Kostenaspekte sprächen. Lediglich bei der Gegenüberstellung der Verkehrslärmwirkungen zeige sich eine Vergleichbarkeit beider Planungsalternativen. Die geplante Ortsumfahrung des Vorhabensträgers führe im Ergebnis zur Zerschneidung und Zerstörung eines bedeutenden Erholungsraums und einer wertvollen Naturlandschaft zwischen Staufen und Grunern. In großem Umfang würde Fläche unnötig versiegelt und bestehende Wohngebiete und Wohnhäuser verlärm. Landwirtschaftlichen Betrieben würden Anbauflächen und Zu-

fahrtsmöglichkeiten genommen, der Ortsteil Grunern massiv belastet und vom Kernort von Staufen sowie von der direkten Zufahrt ins Münstertal abgeschnitten. Diese Auswirkungen seien nicht zu rechtfertigen. In unterschiedlichem Zusammenhang werden Zweifel an der Belastbarkeit der Verkehrsprognose vorgebracht. Letztendlich stehe mit der Erweiterten Westtangente eine Alternativplanung zur Verfügung, die die Ortsdurchfahrt von Staufen nahezu ebenso wirksam von Verkehr entlaste, aber weitaus geringere Auswirkungen auf Mensch und Umwelt habe. Vor allem würden mit der großen Umfahrung (Antragstrasse, komplette Umfahrung) unumstößliche Fakten geschaffen, während die Erweiterte Westtangente alle Optionen wahre. Sollte sich tatsächlich herausstellen, dass die gewünschte Entlastung mit der Erweiterten Westtangente nicht erreicht werde, wäre nämlich immer noch die Möglichkeit gegeben, die Umfahrung parallel zur Straße „Im Steiner“ nach Süden zu erweitern.

Die Erweiterte Westtangente drängt sich auch bei einer näheren Betrachtung nicht als vorzugswürdig auf. Insbesondere hält die Argumentation, dass die Erweiterte Westtangente der Antragstrasse in ihrer Funktionalität nahezu ebenbürtig sei, zugleich wesentlich geringere Auswirkungen auf eine Vielzahl von Belangen habe (die einer Realisierung der Antragstrasse entgegenstünden), mit geringeren Kosten einherginge und daher insgesamt einen vorzugswürdigen Lösungsansatz darstelle, insbesondere zur Frage der verkehrlichen Wirksamkeit sowie zur Frage einer angemessenen Relation zwischen dem zu erwartenden Nutzen und nachteiligen Projektfolgen einschließlich einer Einbeziehung der Projektkosten einer genaueren Betrachtung nicht Stand.

Zur mangelnden Zielkonformität wird auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel verwiesen.

Mängel an der Abhandlung der Varianten durch den Vorhabensträgers, die nicht im Lauf des Verfahrens hätten aufgeklärt bzw. behoben werden können, haben sich nicht gezeigt.

3.3.2.2.1 Aspekte der Funktionalität

Es wird nicht in Abrede gestellt, dass die Erweiterte Westtangente das für sie formulierte Ziel erreicht, nämlich - im Sinne einer partiellen Ortsumfahrung - insbesondere durchlaufende Verkehre von und zur L 125 sowie von und zur L 129 und in gewissem Umfang aus den westlichen Quartieren Staufens aufzunehmen und dadurch zur Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt beizutragen. Dies wird durch das aktuelle Verkehrsgutachten bestätigt. Soweit Zweifel an der Verkehrsuntersuchung zum Ausdruck gebracht werden, stehen diese der Belastbarkeit der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens nicht entgegen. Dies gilt auch für den Umfang des in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Durchgangsverkehrs. Auf

die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziel), dort insbesondere Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten) und Ziffer 2.3 (Weitere Aspekte) wird erneut verwiesen. Es gilt zu bedenken, dass die Zielvorstellung des Vorhabensträgers einer vollständigen Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr sowie eines optimierten Bündelungseffekts zu weiteren Verkehren (insbesondere aus den westlichen Quartieren von Staufen), die in der Antragstrasse ihre planerische Ausprägung findet, von einer hinreichenden Planrechtfertigung getragen ist und das Vorhaben sich in der Prüfung als erforderlich im Sinne eines „sinnvollerweise geboten“ erwiesen hat. Eine Trassenalternative, die der beschriebenen Zielsetzung als planerische Überlegung schon im grundlegenden Ansatz nicht gerecht wird, begegnet schon aus diesem Grund Bedenken, ob sie mit Erfolg einer zielkonformen Planung entgegengehalten werden kann. Gleichen Bedenken begegnet es, wenn der Ansatz verfolgt wird, das Projektziel für ein Vorhaben, für das Erforderlichkeit bzw. Planrechtfertigung entsprechend des einschlägigen Fachplanungsrechts hinreichend begründet sind, durch eine andere Zielvorgabe zu ersetzen, die als zeitgemäßer und/oder situationsgerechter, ressourcenschonender oder besser an einem fairen Interessenausgleich orientiert empfunden wird. Der Vorhabensträger hat auf diese Problematik vielfach hingewiesen. Wenn diesen kritischen Ansätzen nicht im gewünschten Umfang gefolgt wird, stellt dies auch keinen Mangel im Sinne einer von Einwendern geforderten vorurteilsfreien Betrachtung der unterschiedlichen Ansätze dar. Es ist nicht zu beanstanden, wenn sich die Straßenbauverwaltung des Landes bei der Planung einer Landesstraße an den Anforderungen ausrichtet, die hierfür im Straßengesetz Baden-Württemberg und den einschlägigen Richtlinien niedergelegt sind. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) wird Bezug genommen. So genügt es letztlich nicht, dass der Erweiterten Westtangente eine „Zielerreichung“ im Sinne einer (teilweisen) Bündelung von Verkehren in der Relation von und zur L 125 und L 129 sowie aus westlichen Bereichen von Staufen zukommt. Wie bereits ausgeführt, stellt der Durchgangsverkehr von und nach Münstertal im Gesamtverkehrsaufkommen eine nicht zu vernachlässigende Größe dar und wirkt sich auf das Verkehrsaufkommen der gesamten Ortsdurchfahrt aus. Hinzu tritt die erwünschte Bündelungswirkung bezüglich weiterer Verkehre, die im Fall der Antragstrasse in der Summe zu einer beträchtlichen Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt führen. Wie ebenfalls bereits dargestellt, ist eine optimierte Entlastungswirkung mit einer maßgeblichen Grundlage dafür, um auch mit Blick auf die künftige innerörtliche Entwicklung Staufens die dafür nötigen Voraussetzungen zu schaffen.

Aus dem Verkehrsgutachten folgt in nicht zu beanstandender Weise, dass erhebliche Anteile des mit dem Vorhaben zu bewältigenden Verkehrsaufkommens vom Durchgangsverkehr bestimmt sind. Das Gutachten befasst sich im Sachzusammenhang jeweils auch mit den Auswirkungen der betrachteten Lösungsansätze auf das weitere Straßennetz (z. B. Straße „Im Steiner“) und die Bündelungswirkung bezüglich des Ziel- und Quellverkehrs.

Die Bedeutung des Durchgangsverkehrs als eine der wesentlichen Fragestellungen wird damit nicht gemindert, sondern die Betrachtung um weitere Aspekte ergänzt. Methodische Mängel, die Zweifel an der Aussagekraft des Verkehrsgutachtens begründet würden, haben sich auch in diesem Zusammenhang nicht gezeigt bzw. in der Prüfung nicht bestätigt. Für die in Einwendungen teilweise theoretisch angenommenen Zahlenwerte fehlt es bisweilen an einer hinreichend ersichtlichen fachlichen Grundlage bzw. einer hinreichend nachvollziehbaren Darlegung/Ableitung von getroffenen Annahmen, die einen entsprechenden Schluss nahelegen oder den Anstoß zu weiteren Ermittlungen geben könnten. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund des Verkehrsgutachtens, das sich auch nach eingehender Prüfung im Ergebnis als nicht zu beanstanden erwiesen hat. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass auch im Fall einer theoretisch angenommenen allein entscheidenden Bedeutung des Durchgangsverkehrs und einer ebenso theoretisch angenommenen Verlagerung von einem Teil des Durchgangsverkehrs (es werden in einer Einwendung als Annahme rd. 1.000 Kfz/24h genannt) auf die Straße „Im Steiner“, dennoch ein nicht unbeträchtlicher Teil des Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung (ca. 3.200 Kfz/24h) auf der Ortsdurchfahrt verbleiben würde, der von der Antragstrasse hingegen wirksam gebündelt werden könnte. Insbesondere zu Aspekten der Straße „Im Steiner“ wird in dieser Entscheidung nachfolgend noch weiter ausgeführt. Im Übrigen könnte einem Ansatz, der von der Funktionalität der Erweiterten Westtangente ausgeht, der im Vergleich mit der Antragstrasse die kritische Aufmerksamkeit jedoch auf die Teilstrecke zwischen Grunern und dem Anschluss in Richtung Münstertal zumindest zu verschiedenen Teilaspekten konzentriert, nicht ohne Weiteres gefolgt werden. So gilt es bei der Betrachtung von Einzelaspekten immer auch die grundlegende Zielsetzung des Vorhabens und das vom Vorhabensträger beantragte wie auch das als Alternative vorgetragene Projekt insgesamt und mit den jeweils damit verbundenen Vor- und Nachteilen im Blick zu behalten. Auch hierauf wird nachfolgend noch näher einzugehen sein.

Unter Gesichtspunkten von Umfang der angrenzenden Wohnbebauung und der Haltung der Anwohner zum beantragten Vorhaben erfolgt in Einwendungen teilweise eine kritische Auseinandersetzung in dem Sinne, dass die Frage der verkehrlichen Entlastung im Bereich „Im Steiner“ zu vernachlässigen sei. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass eine Entlastungswirkung im Bereich der Straße „Im Steiner“ im Verkehrsgutachten als fachlicher Teilaspekt zu Recht aufgeführt wird und die verkehrlichen Belastungen unter anderem in den Betrachtungen zum Lärm ihren Niederschlag gefunden haben. Dies entspricht der üblichen und gebotenen Vorgehensweise zur Darstellung von Projektwirkungen bzw. in der Variantenbetrachtung. Die Ergebnisse sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Betrachtungen der Planfeststellungsbehörde eingeflossen. Die Planfeststellungsbehörde hat hierbei nicht verkannt, dass es sich um eine eher überschaubare Ansiedlung handelt. Es wird darauf hingewiesen, dass die absolute Zahl Betroffener einen Aspekt

darstellen kann, der bei der Beurteilung von Projektwirkungen und deren Gewichtung eine Rolle spielt. Die weiteren im konkreten Einzelfall in die Betrachtung einzustellenden Aspekte können dabei jedoch nicht unberücksichtigt bleiben. So fließen unter anderem etwa die gegebenen Abstände und die Frage ein, ob und wie Grenzwerte bzw. Orientierungswerte eingehalten werden.

Soweit eine Fehleinschätzung im Rahmen der Variantenbetrachtung vorgetragen und auf Unstimmigkeiten des Verkehrsgutachtens gestützt wird, kann dem nicht gefolgt werden. Insbesondere liegen auch keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür vor, dass die im Fall der Erweiterten Westtangente in der Ortsdurchfahrt verbleibende Verkehrsbelastung deutlich überschätzt würde. Dem Durchgangsverkehr kommt zwar eine erhebliche Bedeutung zu. Alleine auf diesen abzustellen bzw. dies ohne eine differenzierende Betrachtung auf sämtliche Darstellungen der Verkehrsuntersuchung zu übertragen, greift indes zu kurz. Es trifft zu, dass in Plan 22 der Verkehrsuntersuchung die Differenzwerte der Verkehrsbelastungen dargestellt sind (Vergleich von Antragstrasse und Erweiterter Westtangente). Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass hierbei die verkehrlichen Wirkungen der beiden Planungsfälle insgesamt miteinander verglichen werden (vgl. Ziffer 5.4 der Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, S. 32). Dies geht über die reine Darstellung des Durchgangsverkehrs hinaus, weil die verkehrliche Wirkung jeweils auch die Bündelung von Ziel- und Quellverkehr beinhaltet. Der Wert von 4.200 Kfz/24h gibt demgegenüber den Nord-Süd-Durchgangsverkehr auf der L 123 im Prognose-Null-Fall an (vgl. S. 24 des Verkehrsgutachtens). Zusammenfassend wird im Verkehrsgutachten auf S. 32 ausgeführt, dass in den beiden Planungsfällen 1 und 2 der Durchgangsverkehr von und zu den Relationen L 125 und L 129 sowie Ziel- und Quellverkehr der westlichen Quartiere aufgenommen wird. Dies zeigt, dass die Gegenüberstellung, die sich auf die Planungsfälle 1 und 2 bezieht (vgl. Plan 15ff und Plan 19ff der Verkehrsuntersuchung), neben dem Durchgangsverkehr weitere verkehrliche Wirkungen abbildet (so etwa zum Ziel- und Quellverkehr). Den Plänen 15 ff und 19 ff der Verkehrsuntersuchung kann über die zusammenfassende textliche Darstellung im Verkehrsgutachten hinaus entnommen werden, dass die Verlagerungswirkungen der Antragstrasse im Sinne einer Bündelung unterschiedlicher Verkehre aus dem Stadtgebiet von Staufen zumeist etwas ausgeprägter sind als im Fall der Erweiterten Westtangente. Dies umfasst unter anderem eine höhere Verkehrsverlagerung von nach Norden orientiertem Ziel-/Quellverkehr aus den Einzugsbereichen der Wettelbrunner- und Grunerner Straße. Faustformelartig lässt sich all dies in dem Sinne zusammenfassen, dass sich die Ziel- und Quellverkehre im Fall der Erweiterten Westtangente eher zwischen der Erweiterten Westtangente und der Ortsdurchfahrt aufteilen, während im Fall der Antragstrasse eine Bündelungswirkung zur Ortsumfahrung hin stärker zum Tragen kommt.

Bedenken folgen auch nicht aus Darstellungen im Erläuterungsbericht zur Erweiterten Westtangente. Die Tabelle unter Ziffer 2.6 bildet das Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall und im Planungsfall der Erweiterten Westtangente in seiner Größenordnung sowie bezüglich der verkehrlichen Wirkung der Erweiterten Westtangente zutreffend ab. Bedenken können insbesondere nicht auf die Tabelle auf S. 9 des Verkehrsgutachtens (Fortschreibung 2008) gestützt werden. Es handelt sich dort um die Verkehrsbeziehungen (Kfz/24h) im Untersuchungsgebiet, die sich auf die Verkehrserhebung stützen. Unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wird in der Folge zunächst der Analyse-Nullfall erstellt und erst in weiteren Schritten die Prognose abgeleitet. Zu den methodischen Bedenken hinsichtlich eines direkten Vergleichs kommt hinzu, dass an den auf S. 9 des Verkehrsgutachtens aufgeführten Zählstellen jeweils der stadtauswärts fließende Verkehr erfasst wurde. Dies wird unter Ziffer 2.4 des Verkehrsgutachtens (Fortschreibung 2008, S. 8) sowie in der rechten Spalte der Tabelle auf S. 9 („Summe ausfahrender Verkehr“) ausdrücklich dargelegt. Nach den Gegebenheiten des konkreten Einzelfalls ist damit mit einem entsprechend höheren Gesamtverkehrsaufkommen unter Berücksichtigung beider Richtungen zu rechnen.

Es sind überdies keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Entlastungswirkung der Erweiterten Westtangente zum Bereich beispielsweise der Grunerner Straße unter fehlerhaften Annahmen zu möglichen Zeitvorteilen unzutreffend eingeschätzt würde. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf vorstehende Ausführungen zur verkehrlichen Wirkung der Trassen verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass in eine Verkehrsumlegung im Rahmen der allgemein anerkannten Methodik eine Mehrzahl von Faktoren einfließt. Bei Verkehrsumlegungen liegt der Wegewahl neben den Kapazitätsvorgaben auch das Zeit – Weg – Verhältnis zugrunde. Zu Effekten von Fahrtzeit, Weglänge, Streckenbelastung, möglichen Geschwindigkeiten bzw. Maximalgeschwindigkeit in ihren Wechselbezüglichkeiten tritt beispielsweise auch die Bedeutung der jeweiligen Fahrzeugart hinzu. Regelmäßig werden im Rahmen einer Verkehrsumlegung nicht nur die kürzesten Wege berücksichtigt, sondern gegebenenfalls auch konkurrierende Strecken einbezogen. Es ist nachvollziehbar, dass die durch eine Erweiterte Westtangente vom Verkehr teilweise entlastete Ortsdurchfahrt etwa für Ziel- und Quellverkehr aus dem Bereich der Schulanlagen oder dem Umfeld des Prälatenwegs in der Relation von und zum Bereich L 123 Nord (vgl. Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2008, Anlage 14) weiterhin attraktiv ist und es hierdurch zu einer etwas stärkeren Aufteilung der in nördliche Richtung orientierten Verkehre kommt.

Von Einwenderseite wird das Ergebnis des Verkehrsgutachtens kritisch hinterfragt, nach dem der östliche Teil der Straße „Im Steiner“ bei Realisierung der Erweiterten Westtangente weiterhin weit überwiegend nur für den Durchgangsverkehr zwischen der L 123 in/aus

Richtung Münstertal in der Relation zur L 125 (von/nach Müllheim) bzw. der L 129 (von/nach Eschbach) von Bedeutung ist. Es wird ausgeführt, diese gutachterliche Annahme sei vollständig unplausibel. Die Straße „Im Steiner“ besitze auch Erschließungsfunktion für den Ortsteil Grunern. Hier sei deshalb Quell- und Zielverkehr insbesondere in/aus Richtung Münstertal zu erwarten. Das Gutachten übersehe, dass der östliche Teil der Straße „Im Steiner“ im Fall einer Realisierung der Erweiterten Westtangente faktisch das letzte Drittel einer vollständigen Ortsumfahrung Staufen darstelle. Zumindest für ortskundige Fahrer aus Richtung Münstertal oder Bad Krozingen bzw. Ehrenkirchen kommend, sei es in der Nord-Süd-Relation mehr als naheliegend die Straße „Im Steiner“ als Verlängerung der Erweiterten Westtangente zu nutzen. Durch eine solche straßenverkehrsrechtlich zulässige Routenwahl könne die Ortsdurchfahrt Staufen vollständig vermieden werden. Die erforderliche Fahrstrecke sei nur unwesentlich länger als diejenige der Antragstrasse. Der Unterschied zur Antragstrasse ergebe sich allein aus dem schlechteren Ausbauzustand der Straße „Im Steiner“ sowie der dort vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzung. In der Verkehrsuntersuchung werde aber nicht ansatzweise dargelegt, warum allein diese Umstände schon ausreichen sollten, um jegliche Nutzung des östlichen Teils der Straße „Im Steiner“ als Teil einer faktischen Ortsumgehung auszuschließen. Mit einer Verkehrsbelastung von 2.400 Kfz/24h sei die Kapazität der östlichen Steinerstraße nicht erreicht.

Der eben dargestellten Überlegung eines Teils der Einwender einer weitergehenden bzw. partiellen Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung auf den östlichen Abschnitt der Straße „Im Steiner“ im Anschluss an die Erweiterte Westtangente kann nicht gefolgt werden. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass von verschiedenen Einwendern jede Verlagerung von zusätzlichem Verkehr auf die Straße „Im Steiner“ strikt abgelehnt wird. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es als nicht unproblematisch erachtet wird, wenn einerseits der Weg einer teilweisen Umfahrlösung im Sinne der Erweiterten Westtangente als ein zur Problemlösung ausreichender Ansatz vertreten und zugleich – für ortskundige Fahrer - auf die Straße „Im Steiner“ als Teil einer faktischen Gesamtumfahrung auch in der Relation zwischen Bad Krozingen/Ehrenkirchen und Münstertal verwiesen wird. Soweit der Straße „Im Steiner“ im Fall der Erweiterten Westtangente eine relevante zusätzliche Verkehrswirkung zukäme, würde sich in der Folge die Frage nach deren Ausbauzustand und insgesamt zu Aspekten von Projektwirkungen und der Problembewältigung aufwerfen. Hier würde sich sodann die Frage stellen, ob in diesem Fall nicht eine durchgängige verkehrliche Lösung mit harmonischer Streckencharakteristik und optimierter Bündelungswirkung der sinnvollerweise anzustrebende Ansatz wäre. Mit Blick auf die konkreten Gegebenheiten erscheint es nämlich nicht abwegig, dass Mehrverkehr auf diesem Straßenabschnitt aus Gründen der Verkehrssicherheit einen Ausbau erforderlich machen könnte. Es wird darauf hingewiesen, dass der Kapazitätsaspekt in diesem Zusammenhang nur einen von einer Mehrzahl relevanter Gesichtspunkte darstellt

(lediglich beispielhaft: Ausbaubreite, Ausbauzustand, Einmündungssituation, Fehlen von Gehwegen usw.). Einen nötigen Ausbau angenommen, wäre überdies zu prüfen, inwieweit bezüglich einer Straße in „Fortsetzung“ einer Teilumfahrung und mit der Zielsetzung einer zumindest moderaten Bündelungsfunktion den aktuellen und grundsätzlich anzustrebenden Planungsstandards Rechnung getragen werden könnte bzw. müsste. Unabhängig von diesen Überlegungen sprechen jedoch nachvollziehbare Gründe dafür, dass der Straße „Im Steiner“ im Fall der Erweiterten Westtangente nicht die hier von Einwanderseite ins Feld geführte verkehrliche Funktion zukommt. Zum Verkehrsgutachten wie auch insbesondere zu Aspekten der Verkehrsumlegung wurde bereits ausgeführt. Aus dem Verkehrsgutachten lässt sich, insoweit unstrittig, entnehmen, dass für die östliche Straße „Im Steiner“ bei Realisierung der Erweiterten Westtangente 2.400 Kfz/24h im Jahr 2025 prognostiziert werden (Plan 19 des Verkehrsgutachtens, Planfall 2). Die Anlage 7 des Verkehrsgutachtens (Fortschreibung 2008) weist die Stromverfolgung 2025 der L 123 nach Münstertal im Prognose-Null-Fall aus. Es handelt sich dabei zu einem nicht unerheblichen Teil um Durchgangsverkehr (vgl. Ziffer 5.1, S. 25 des Verkehrsgutachtens). Der Durchgangsverkehr ist dabei mit ca. 1.500 Kfz/24h in Richtung L 129/ K 4983 ausgerichtet. Der kleinere Teil (700 Kfz/24h) ist in Richtung L 125 orientiert. Aus den Anlagen 14 bis 19 des Verkehrsgutachtens (Fortschreibung 2008) ist für den Planungsfall 2 (Erweiterte Westtangente) die Stromverfolgung 2025 der L 123 nach Bad Krozingen und nach Münstertal, die Stromverfolgung 2025 der L 125 nach Müllheim und die Stromverfolgung 2025 der L 129 nach Eschbach zu entnehmen. Die Verteilung der Verkehre auch in den Bereich von Grunern und damit im Sinne von Ziel- und Quellverkehr sind in ihrer ungefähren Größenordnung in hinreichendem Umfang aus den jeweiligen Unterlagen ersichtlich. Insgesamt zeigt sich, dass für den Fall der Erweiterten Westtangente auf der Straße „Im Steiner“ im Bereich zwischen L 125 Grunerner Straße und L 123 Münstertäler Straße gerade keine signifikante Verkehrszunahme aus verlagertem Nord-Süd-Durchgangsverkehr prognostiziert wird.

3.3.2.2 Aspekte berührter Belange und weitere Argumente

Flächenverbrauch, zerschneidende und versiegelnde Wirkung des Vorhabens einschließlich der nicht unerheblichen Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die Einbeziehung bereits versiegelter Flächen, Bedenken zu einem möglichen Nebeneinander von mehreren Verkehrswegen, von Rekultivierungspotential wie auch die flächensparende Gestaltung des Wegenetzes sind jeweils im Sachzusammenhang und insbesondere in der UVP im gebotenen Umfang mit eingeflossen. Dies betrifft auch die jeweilige Eingriffssituation und Aspekte des Kompensationskonzepts einschließlich der Flächen, die für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Belange der Landwirtschaft wurden unter unterschiedlichen Gesichtspunkten beleuchtet (u. a. Flächeninanspruchnahme, Wegenetz, Zer-

schneidungswirkung, betriebliche Auswirkungen, Aspekte der Flurneuordnung). Einbezogen wurden überdies Aspekte zu möglichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insbesondere auch unter Berücksichtigung des Bereichs am Eingang des Münstertals (u. a. Belchen), des Regionalen Grünzug sowie des Naherholungsraums zwischen Staufen und Grunern. Es ist eingeflossen, dass die vorgenannten Aspekte einzeln, aber auch in ihrer Wechselwirkung Auswirkungen auf den Naherholungsraum und dessen touristisches Potential haben können. Wie bereits dargelegt, wurde die Situation des Ortsteils Grunern eingehend betrachtet. Die Situation zur gefahrlosen Querungen der Trasse, auch im Vergleich mit dem gegenwärtigen Zustand, ist hier ebenso eingeflossen. Sie wurde überdies auch einer übergreifenden Betrachtung unterzogen. Auf die in diesem Kapitel eingangs genannten sowie die nachfolgenden Verweisungen (vgl. insbesondere unter Ziffer 3.4 (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen)) wird Bezug genommen.

Soweit ausgeführt wird, der zwischen der Stadt Staufen und der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern geschlossene Eingemeindungsvertrag stehe der Antragstrasse entgegen bzw. wirke insbesondere im Sinne der Westtangente/Erweiterten Westtangente, kann dem nicht gefolgt werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die vorstehenden Ausführungen und Verweise in diesem Kapitel sowie insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange; Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteil Grunern) und hier insbesondere Ziffer 3.4.2.1.2.1 (Eingemeindungsvertrag)) Bezug genommen. Die Rechtsaufsichtsbehörde hat sich mit dem Sachverhalt bereits zu einem früheren Zeitpunkt befasst und ausdrücklich Stellung dazu bezogen. Es sind keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich, die deren Einbindung in das Planfeststellungsverfahren angeraten erscheinen lassen.

Es wird in Einwendungen ausgeführt, dass die Erweiterte Westtangente einen Eingriff in das Kleingartengebiet „Spitzäcker“ vermeidet, was zugleich der Naherholung zugutekäme. Hierzu wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen insbesondere unter 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) sowie ergänzend unter Ziffer 3.4.19.4.72 (Einwendung Nr. 72) verwiesen.

Nachfolgend werden ergänzend insbesondere verschiedene Aspekte behandelt, die in Einwendungen überdies ausgeführt wurden:

Zur vergleichenden Betrachtung der Erweiterten Westtangente und der Antragstrasse unter Gesichtspunkten von Verkehrslärmbelastungen wird darauf hingewiesen, dass es weniger auf eine mögliche Wahrnehmbarkeit der Differenz zwischen den zu erwartenden Lärmbelastungen der Varianten als auf die Auswirkungen der Antragstrasse und von alternativ eingebrachten Lösungsansätzen jeweils im Verhältnis zur Situation im Prognose-Null-Fall ankommt. Im Vergleich dieser Ergebnisse zeigt sich, in welchem Umfang Antragstrasse und Trassenalternativen zu einer Minderung der Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt beitragen. Die Details sind insbesondere den tabellarischen Darstellungen zu den Beurteilungspegeln der Antragstrasse wie auch der Erweiterten Westtangente zu entnehmen. Im Vergleich mit der Erweiterten Westtangente führt die Antragstrasse neben einer deutlicheren Reduzierung der Verkehrsbelastung auch zu einer deutlicheren Reduzierung von Verkehrslärm. Soweit es in der Ortsdurchfahrt im Prognosefall bei Grenzwertüberschreitungen verbleibt, sind diese bei der Antragstrasse im Vergleich mit der Erweiterten Westtangente signifikant geringer. Soweit darauf hingewiesen wird, dass die Zahl der betroffenen Wohngebäude entlang der Ortsdurchfahrt Staufen insgesamt eher gering sei und die Gebäude in der Münstertäler Straße durch die Antragstrasse zwar partiell entlastet, andererseits im rückwärtigen Teil der Anwesen durch die Ortsumfahrung einer zusätzlichen Belastung ausgesetzt wäre, kann dies als allgemeiner Ansatz, der einen Teil der Gesamtsituation abbildet, bestätigt werden. Zugleich gilt es die erheblichen Grenzwertüberschreitungen in der Ortsdurchfahrt zu berücksichtigen. Überdies können die Grenzwerte im Einzugsbereich der Antragstrasse jeweils eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden. Lärmschutzeinrichtungen werden nicht erforderlich. Eine Trassierung entsprechend der Erweiterten Westtangente würde in deren Verlauf lediglich partiell und in moderatem Umfang zu einer weiteren Besserung beitragen, der jedoch in Anbetracht der Gesamtsituation ein eher überschaubares Gewicht zukommt; dies insbesondere nachdem die Lärmproblematik der Antragstrasse ohne aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen bewältigt werden kann. Die Schonung des Bereichs zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal würde um den Preis einer geringeren Verkehrswirksamkeit und damit auch einer geringeren Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt erreicht. Überdies sind die zusätzliche Belastung rückwärtiger Bereiche, Aspekte von Verkehrsverlagerungen und dem sonstigen Zusammentreffen mehrere Quellen von Verkehrslärm in dieser Entscheidung in die Erwägungen mit eingeflossen. Hinweise auf nicht zumutbare Belastungen haben sich nicht gezeigt. Es wird darauf hingewiesen, dass es im Zuge der Ortsdurchfahrt neben der Entlastung der Anwohner auch um eine Verbesserung der Gesamtsituation im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität geht. Zusammen mit einer weitgehenden Entlastung von Straßenverkehr mit seinem Gefährdungspotential und der trennenden Wirkung kann mit einer spürba-

ren Lärmentlastung eine weitere gewichtige Voraussetzung für eine Entwicklung des innerörtlichen Bereichs geschaffen werden. Dies insbesondere auch in dem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt, der an die historische Altstadt anschließt.

Nachdem es, wie ausgeführt, nicht ausschlaggebend auf eine mögliche Wahrnehmbarkeit der Differenz zwischen den zu erwartenden Lärmbelastungen der Varianten untereinander ankommt, stellt sich auch nicht mit letzter Konsequenz die Frage, ob ein diesbezüglich schriftsätzlich hergeleiteter Unterschied von ca. 3 dB(A) eventuell durch einen lärmschutz-optimierten Fahrbahnbelag „ausgeglichen“ werden könnte.

Der Aussagewert einer Feststellung, dass die für eine Trassenalternative (hier: Die Erweiterte Westtangente) zu erwartenden Verkehrszahlen nicht in den Pflichtbereich der Lärmaktionsplanung fallen würden, erscheint begrenzt. Die Frage, ob der Ansatz unter dogmatischen Gesichtspunkten geeignet ist, kann dahinstehen. Es bleibt festzuhalten, dass mit den Antragsunterlagen die Berechnungen vorhanden sind, die üblicherweise beim Variantenvergleich unter dem Teilaspekt Lärm einbezogen werden. Diese sind aussagekräftig insbesondere im Hinblick die lärmindernde Wirkung der Varianten. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass in dem exemplarisch herangezogenen Bereich der Ortsdurchfahrt im Prognose-Nullfall 2025 der schriftsätzlich vorgetragene Pflichtbereich für die Lärmaktionsplanung für Gemeinden von 16.000 Kfz/24h klar überschritten ist. Zu bedenken wäre hier überdies, dass sich die Antragstrasse auch in diesem Zusammenhang als Maßnahme im Rahmen einer Lärmaktionsplanung als deutlich wirksamer erweisen würde. Lediglich ergänzend sei darauf hingewiesen, dass sich die Beurteilungspegel in der Ortsdurchfahrt im Prognose-Nullfall den Werten der Lärmsanierung teilweise sehr deutlich angenähert haben werden (vgl. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, D. Lärmsanierung, Ziffer 37.1). Insbesondere im Immissionspunkt 19 sind im Prognose-Nullfall 2025 Lärmwerte zu erwarten, die nur knapp unterhalb der Schwelle liegen, die regelmäßig den Beginn des Bereichs markiert, ab dem eine gesundheitsgefährdende Wirkung angenommen werden kann.

Soweit als maßgeblicher Grundlage der Lärmbetrachtungen und eines darauf gestützten Variantenvergleichs Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und Erkenntnisse zur Funktionalität von Antragstrasse und Erweiterter Westtangente hinterfragt werden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3.2.2.1 (Aspekte der Funktionalität) verwiesen.

Es trifft zu, dass die Lärmproblematik entlang der bestehenden Ortsdurchfahrt zum Teil durch Ziel- und Quellverkehr verursacht ist und dies auch durch die Struktur des innerörtlichen Straßennetzes beeinflusst wird. Soweit vor diesem Hintergrund gefordert wird, mögli-

che planerische Versäumnisse im kommunalen Bereich nicht zu Lasten Dritter zu lösen, sondern alternative Möglichkeiten in den westlichen Quartieren zu untersuchen, mit denen sich der Anteil des innerörtlichen Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt reduzieren lasse, kann dem im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht nachgekommen werden. Gegenstand des Verfahrens ist die Antragstrasse, die auf ihre Genehmigungsfähigkeit geprüft wird. Es kann sich dabei die Frage stellen, ob eine Alternative ersichtlich ist, die sich als vorzugswürdig aufdrängt. An eine solche Alternative ist die Anforderung zu stellen, dass mit ihr ebenfalls die Projektziele verwirklicht werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich vorliegend zugleich um einen Teil des Netzes an Landesstraßen handelt. Mit den gesetzlichen Regelungen zur Klassifizierung von Straßen, den damit einhergehenden Bestimmungen zur Zuständigkeit und alleine auch mit Blick auf die sehr erheblichen zu bewältigenden Verkehrszahlen, erschließt sich, dass sich Maßnahmen bezüglich des örtlichen Straßennetzes nur schwerlich als geeigneter bzw. problemlösender Gegenstand der Betrachtung anbieten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde können flankierende Maßnahmen des kommunalen Planungsträgers in Betracht kommen, etwa um eine Bündelungswirkung der Antragstrasse über das prognostizierte Maß hinaus zu stärken. Die Stadt Staufen hat solche Schritte im Verfahren angekündigt und mit detaillierten Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen sowie kommunalen Gremien, die sich mit einer Verkehrskonzeption befassen, zwischenzeitlich bereits auch Schritte unternommen, die in diese Richtung weisen.

In Einwendungen wird ausgeführt, der tageszeitliche Lärm an der Neumagenstraße sei den Tag über relativ gleichmäßig und werde durch den Neumagen überlagert. Dies sei leichter zu ertragen, als ein unregelmäßig verteilter Lärm, wie er durch die veränderte Verkehrsführung zu erwarten sei. Dem kann im Wesentlichen nicht gefolgt werden. Ausweislich des Verkehrsgutachtens ist das Verkehrsaufkommen über den Tag gerade nicht gleichmäßig verteilt, sondern zeigt im Tagesgang erkennbar Zeiten deutliche erhöhten Verkehrsaufkommens. Zugleich ist mit den Betrachtungen nach der DIN 18005 und der 16. BImSchV eine Grundlage geschaffen, die Lärmwirkungen für den Prognose-Nullfall und die Planungsfälle einer gegenüberzustellen. So bleibt festzuhalten, dass in der Ortsdurchfahrt erhebliche Grenz- bzw. Orientierungswertüberschreitungen gegeben sind. Bei den gegebenen Belastungen kann das Fließgeräusch eines Gewässers bei realistischer Betrachtung allenfalls in überschaubarem Umfang und in Abhängigkeit von der Befindlichkeit Lärmbetroffener zu einer besseren Erträglichkeit beitragen. Nicht gemildert würde überdies die trennende Wirkung der hoch belasteten Ortsdurchfahrt und deren Gefährdungspotential. Das Fließgeräusch des Neumagens stellt so zwar auch eine „Lärmquelle“ dar, die als Vorbelastung aufgefasst werden kann und die sich mit Verkehrslärm wechselseitig überlagert. Es gilt jedoch auch die Aufenthaltsqualität zu bedenken, die grundsätzlich einem Gewässer und vielfach auch dessen Fließgeräusches beigemessen wird. Mit einer Entlastung der

Ortsdurchfahrt wird so gerade auch die Voraussetzung geschaffen, das Umfeld des Neumagens besser in den innerörtlichen Bereich zu integrieren und das auch insoweit gegebene städtebauliche Entwicklungspotential zu nutzen.

Zur Bedenken bezüglich des Erläuterungsberichts zur Erweiterten Westtangente zu Immissionspunkt 19 wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3.2.1 (Einführung) verwiesen.

Bezüglich sonstiger Aspekte zu Lärmeinwirkungen wird im Übrigen insbesondere auf die Ausführungen zur UVP (Ziffer 3.2) sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) und 3.4.19.3.6.1 (Private Einwendungen, Lärm) verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich die Planfeststellungsbehörde überdies mit Fragen von Luftschadstoffen sowohl hinsichtlich der unterschiedlichen Varianten wie auch bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt befasst hat. Im Ergebnis trägt die Antragstrasse zu einer etwas größeren Besserung bei. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz; vgl. Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe)) verwiesen.

Eine eindeutige Vorzugswürdigkeit der Erweiterten Westtangente unter Gesichtspunkten von Raumordnung und Landesplanung ergibt sich nicht. Die fachlichen Stellen waren im Verfahren einbezogen und haben die Planung des Vorhabensträgers im Ergebnis und unter Berücksichtigung der einschlägigen fachlichen Kriterien mitgetragen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den in Frage stehenden Belangen eingehend befasst. Im Rahmen einer differenzierenden Betrachtungsweise wurde unter anderem mit berücksichtigt, dass die Erweiterte Westtangente auf ihrem ersten Streckenabschnitt weiter in den Regionalen Grünzug hineinragt, sich jedoch zugleich stärker an vorhandenen Verkehrswegen orientiert. Die Antragstrasse verläuft hier mehr randlich, nutzt jedoch in geringerem Umfang Flächen bereits vorhandener Verkehrswege. Hierbei gilt es jedoch auch zu bedenken, dass mit der Antragstrasse ein Konzept zur Rekultivierung nicht unerheblicher Flächen verbunden ist. Dies betrifft unter anderem die Querspange zwischen L 125 und L 129. Mit einem Rückbau des östlichen Teils der Straße „Im Steiner“ wird eine Maßnahme zur Milderung der Projektfolgen in einem Bereich geleistet, der von der Erweiterten Westtangente, nicht jedoch von der Antragstrasse geschont wird. Zugleich kann hier nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Antragstrasse auch in diesem Bereich mit den Belangen von Raumordnung und Landesplanung in Einklang gebracht werden kann. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die Projektziele überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Gründe, die für eine Umsetzung der Antragstrasse sprechen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung) sowie ergänzende

Ausführungen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Es bestehen keine vernünftigen Zweifel daran, dass die Erweiterte Westtangente mit der Kurvenführung im Bereich der Verknüpfung mit der K 4983 sowie zwischen der L 129 und der L 125 unter Gesichtspunkten von Streckencharakteristik und Verkehrssicherheit Schwächen aufweist. Der Vorhabensträger hat sich hier vielfach an den Anforderungen der Interessengruppierung orientiert, die sich für die Erweiterte Westtangente einsetzt. Es trifft zu, dass dies ausweislich des Verkehrsgutachtens keine nachteilige Wirkung auf die Funktionalität der Erweiterten Westtangente hat und ihr damit das prognostizierte Verlagerungspotential zugemessen werden kann. Der Auffassung, dass die Streckenführung für einen Alternativenvergleich nicht bedeutsam bzw. ausschlaggebend sein kann, kann indes nicht bzw. nicht voll umfänglich gefolgt werden. Trassenverlauf einschließlich der Streckencharakteristik und Aspekte der Verkehrssicherheit stellen im Rahmen der Variantenbetrachtung Gesichtspunkte dar, die es im gebotenen Umfang zu berücksichtigen gilt. Dies orientiert sich zugleich in nicht zu beanstandender Weise an den Anforderungen des hierfür maßgeblichen Fachplanungsrechts. Mit ihrem harmonischeren und an den aktuellen Standards orientierten Verlauf stellt sich die Antragstrasse in dieser Hinsicht als geeigneter dar. Zur möglichen Korrektur der Trassierung der Erweiterten Westtangente ist hingegen unschwer zu erkennen, dass dies mit einer harmonischeren und stetigeren Gestaltung der Radien im Bereich des Gewerbegebiets, insbesondere im westlichen Abschnitt der Trasse, und mit einer verbesserten Gestaltung der Einmündungssituation der K 4983 verbunden wäre. So lässt sich schon bei grob überschlägiger Betrachtung ersehen, dass sich vornehmlich ein etwas weiteres Ausholen im Bereich zwischen Gewerbegebiet und Einmündung der K 4983 als Optimierungsansatz anbieten würde. Dies würde unter anderem mit einer stärkeren Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen einhergehen und ein etwas deutlicheres Abrücken von der Gemarkungsgrenze erforderlich machen, was allerdings einen wesentlichen Kritikpunkt darstellt, der gegen die Antragstrasse vorgetragen wird. Im Übrigen würde ein solcher Ansatz entweder, nämlich bei engerer Führung, der Antragstrasse, oder, nämlich bei weiterer Führung, der Fallgruppe der Varianten 2 A/ 6 A angenähert – dies jeweils unter Schonung des Bereichs zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal. Im Ergebnis sind die angedachten Bereiche, die sich für Optimierungen anbieten würden, mit den vorliegenden Unterlagen somit zumindest näherungsweise bereits mitbetrachtet. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) wird verwiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit Blick auf die grundsätzliche Aufgabenstellung und die Gegebenheiten vor Ort die Varianz möglicher Trassenverläufe eher überschaubar ist. In diesem Zusammenhang wird überdies grundlegend zu bedenken gegeben, dass sich - wie bereits ausgeführt - für die Verkehrsteilnehmer die Attraktivität einer Strecke nicht nur nach deren exakter Stre-

ckenlänge bemisst, sondern auch danach, ob durchgängig eine möglichst flüssige und weitgehend störungsfreie Fortbewegung gewährleistet ist. Dies wird mit der Antragstrasse besser geleistet als mit der Erweiterten Westtangente. Es wird einbezogen, dass die Streckenwahl regelmäßig nicht ausschließlich durch rationale Vorgänge geprägt ist. Für den Durchgangsverkehr aus Norden von und nach Münstertal und den Ziel- und Quellverkehr aus den westlichen Quartieren gilt es deshalb zu bedenken, dass mit der Antragstrasse der Bezug zum Kernort von Staufen deutlicher und optisch besser eine Qualität der „kurzen Wege“ gewahrt wird. Dies wird mit der Umsetzung des Bebauungsplans „Rundacker II“ optisch eine weitere Stärkung erfahren. Demgegenüber vermittelt die Erweiterte Westtangente über eine nicht unerhebliche Teilstrecke - vor allem von Norden kommend - den Eindruck, dass man sich zunächst vom Ort wegbewegt, um nach einer Kehre dann in den Einzugsbereich des Kernorts „zurückzufinden“. Was für die Verkehre von und zur L 129 und zur L 125 insoweit weniger Gewicht haben mag, wirkt demgegenüber stärker attraktivitätsmindernd auf Verkehre von und nach Münstertal und den Ziel- und Quellverkehr der westlichen Quartiere untereinander. Die Erweiterte Westtangente zeigt insoweit (im Teilabschnitt vom Baubeginn bis zur L 125) in etwa eine Charakteristik wie sie insbesondere auch der Variante 2 A und in etwas abgemilderter Form auch der Variante 6 A zukommt. Demgegenüber trägt ein weitgehend gleichmäßig um das Stadtgebiet verlaufender Bogen wie die Antragstrasse es darstellt, der den „Bezug“ zu dem zu umfahrenden Ort kontinuierlicher aufrechterhält, eher zu dem Empfinden einer effizienten Umfahungsstrecke und damit auch zu einer höheren Attraktivität des Verkehrswegs bei.

Es wird ausgeführt, die Erweiterte Westtangente stelle insbesondere im Hinblick auf § 43 Abs. 8 BNatSchG bzw. § 38 Abs. 3 LNatSchG eine vorzugswürdige und zumutbare Alternative dar. Es wird unter anderem vorgetragen, dass bei einer Realisierung der Antragstrasse flächig in das FFH-Gebiet „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ eingegriffen werde. Der südliche Abschnitt der L123 neu ginge mit Lärm- und Schadstoffemissionen zulasten des angrenzenden FFH-Gebiets sowie mit einer Zerschneidung bestehender Verknüpfungen zwischen Lebensräumen und Lebensstätten geschützter Arten einher. Auch artenschutzrechtlich sei dieses letzte Drittel der geplanten Ortsumfahrung im Hinblick auf die dort lebenden Vögel und Fledermäuse besonders sensibel. Mit der Erweiterten Westtangente würden all diese Beeinträchtigungen vermieden.

Dem kann größtenteils nicht gefolgt werden. Es bleibt zunächst festzuhalten, dass begründete Zweifel daran bestehen, ob es sich bei der Erweiterten Westtangente um eine Alternative im Sinne des Gesetzes handelt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), insbesondere Ziffer 3.1.2 (Weitere Lösungsansätze) sowie die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), insbesondere Ziffer 2.1 (Einführung (Ausgangssituation, allgemeine Grundlagen)), wird ergänzend verwiesen. Es trifft

zwar grundsätzlich zu, dass mit der Erweiterten Westtangente verschiedene Schutzgüter bzw. Belange in geringerem Maße betroffen sind, insbesondere weil der Bereich zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal nicht betroffen wäre. Dies äußert sich u. a. in einer geringeren Flächeninanspruchnahme, in einer geringeren Versiegelung von Flächen und einer geringeren Zerschneidungswirkung einschließlich der damit jeweils einhergehenden Auswirkungen insbesondere auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion. Weder unter Gesichtspunkten des südlich anschließenden FFH-Gebiets noch unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten haben sich jedoch Anhaltspunkte erhärtet, die dafür sprechen könnten, dass das letzte Drittel der geplanten Ortsumfahrung bezüglich Eingriffen in den Naturraum und insbesondere im Hinblick auf vorkommende Arten in vergleichsweise hohem Maße sensibel wäre. Als naturschutzfachlich und unter Gesichtspunkten des Artenschutzes bedeutsamer hat sich im Vergleich der Teilräume letztlich der Bereich zwischen Neumagen und L 125 erwiesen. Im Schwerpunkt zeigen sich dort unter anderem die Schwerpunkte der Vorkommen von Brutvögeln und die Flugrouten von Fledermäusen. Hinzu kommen Vorkommen von Libellen und von Reptilien. Zugleich hat sich erwiesen, dass das beantragte Vorhaben mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets vereinbar ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen.

Die insgesamt mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Eingriffe können, auch unter Berücksichtigung naturschutzfachlich bedeutsamer Bereiche einschließlich des FFH-Gebiets sowie von Anforderungen des Artenschutzes, im gebotenen Umfang vermieden und vermindert sowie die unvermeidbaren Eingriffe durch landschaftspflegerische und weitere ergänzende Maßnahmen kompensiert bzw. sonst in geeigneter Weise bewältigt werden. Zu den Einzelheiten hierzu wird ebenfalls auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) Bezug genommen.

3.3.2.2.3 Kostenaspekte

Soweit in Stellungnahmen und Einwendungen die Kostenbetrachtungen zu vorangegangenen Planungsständen aufgegriffen werden, kommt dem nach sämtlichen vorstehenden Ausführungen keine ausschlaggebende Bedeutung mehr zu. Die aktuellen Betrachtungen zur Kostenseite knüpfen zutreffend an die geänderte Planung sowie die mit der Interessengruppierung zu vielen Teilaspekten abgestimmte Gestaltung der Erweiterten Westtangente an.

In verschiedenen Einwendungen wird vorgetragen, die Erweiterte Westtangente sei infolge der kürzeren Streckenführung und der geringeren Flächeninanspruchnahme in finanzieller

Hinsicht vorzugswürdig. Im Alternativenvergleich seien nicht nur die Kosten der jeweiligen Umgehungsstraße, sondern auch die Kosten einer in beiden Fällen erforderlichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu berücksichtigen. Die Einbeziehung der weiteren Kosten sei unabhängig davon geboten, bei welchem Rechtsträger diese Kosten anfallen würden.

Insbesondere die Interessengruppierung, die sich für die Erweiterte Westtangente einsetzt, hat sich eingehend mit den jeweiligen Kosten befasst, die Ausarbeitungen des Vorhabens-trägers angefordert und eigene Berechnungen angestellt. Hierbei wurden einzelne Positionen hinterfragt und bezüglich der Konzeption zur Erweiterten Westtangente von dem zunächst angenommenen Erfordernis von Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Abstand genommen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht von einer detaillierten Behandlung von Kostenaspekten in dieser Entscheidung ab. Der damit verbundene Aufwand stünde letztendlich in keinem Verhältnis zu dem Gewicht, der einem damit verbundenen Erkenntnisgewinn im Ergebnis zukommen könnte. So gilt es auch weiterhin zu bedenken, dass bezüglich Varianten, die an sich zu einem frühen Zeitpunkt abgeschichtet werden können, eine Kostengegenüberstellung regelmäßig nicht erforderlich ist. Im vorliegenden Fall des intensiven Austauschs zwischen dem Vorhabensträger und der Initiative, die sich für die Erweiterte Westtangente ausspricht, wurde im Interesse möglichst weitgehender Transparenz auch eine Kostenbetrachtung zur Verfügung gestellt. Für die Antragstrasse erfolgte dies in der Tiefe einer Kostenberechnung auf Grundlage des RE-Entwurfs. Für die Variante Erweiterte Westtangente handelt es sich um eine vertiefte Kostenschätzung, die der Qualität der Kostenberechnung für die Antragstrasse so weit angenähert wurde, wie dies mit der gegebenen Planungstiefe möglich war. Dies ist nicht zu beanstanden und für die hier angestellten Überlegungen hinreichend aussagekräftig. Der Vorhabensträger hat schlüssig die Vorgehensweise dargestellt und aufgezeigt, dass damit zumindest ein Vergleich in der groben Größenordnung eröffnet wurde. Von einer weiteren Vertiefung wurde in Anbetracht der dann nötigen, aufwendigen Schritte (Vermessung und weitere planerische Vertiefung zur Erweiterten Westtangente) zu Recht Abstand genommen. Mit einbezogen hat der Vorhabensträger die Kosten für Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt, die zunächst grundsätzlich auch von der Interessengruppierung als Bestandteil der Konzeption einer Erweiterten Westtangente vorgesehen waren. Zu den Einzelheiten wird auf den Inhalt der bei den Akten befindlichen Berechnungen Bezug genommen. Im Ergebnis ergab die Kostenberechnung des Vorhabensträgers für die Antragstrasse einen Betrag von ca. 6,79 Mio. €, die Kostenschätzung für die Erweiterte Westtangente einen Betrag von ca. 6,86 Mio. €. Mit enthalten sind für die Erweiterte Westtangente hierbei 1,1 Mio. € für Umbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt. Die Kosten der Erweiterten Westtangente alleine liegen nach der Kostenschätzung des Vorhabensträgers demnach bei

ca. 5,76 Mio. €.

Die Berechnungen wurden von der Interessengruppierung, die sich für die Erweiterte Westtangente einsetzt, unter unterschiedlichen Gesichtspunkten in Frage gestellt und insbesondere Potential zur Kostenminderung bezüglich der Erweiterten Westtangente vorgetragen. Dies umfasst unter anderem einen Verzicht auf Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt. Die Einwender sehen in einem ersten Schritt eine Kostenersparnis bei der Erweiterten Westtangente gegenüber der Antragstrasse von insgesamt 2,66 Mio. € als möglich an. In einem eigens vorgenommenen Kostenvergleich zwischen Erweiterter Westtangente und der Antragstrasse werden die Kosten der Erweiterten Westtangente mit einer Spanne von ca. 2,7 bis 3,75 Mio. € ermittelt. Demgegenüber seien bei der Antragstrasse Kosten von ca. 4,83 bis 6,58 Mio. € zu erwarten. Zu weiteren betroffenen Straßen (Neumagenstraße, Münstertäler Straße, Grunerner Straße, Wettelbrunner Straße) werden bei der Erweiterten Westtangente ergänzend Instandsetzungskosten im Rahmen der jeweiligen Unterhaltungspflicht betrachtet. Es wird davon ausgegangen, dass diese in der Summe einen Betrag von ca. 2,5 bis 3,1 Mio. € umfassen, wobei alleine ca. 1,3 bis 1,6 Mio. € auf den Bereich der Ortsdurchfahrt entfallen.

Betrachtet man die Aufstellungen des Vorhabensträgers, ist die Erweiterte Westtangente auch ohne Baumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt noch mit beträchtlichen Kosten verbunden, die ca. 85% der errechneten Kosten der Antragstrasse betragen. Der obere Wert, den die Initiative für die Antragstrasse errechnet hat, weicht nur wenig von der Berechnung des Vorhabensträgers zur Antragstrasse ab. Zugleich zeigen die Berechnungen der Initiative bei den oberen und unteren Eckwerten jeweils eine Größenordnung von 56 bzw. 57%, die die Kosten der Erweiterten Westtangente im Verhältnis zu den angenommenen Kosten der Antragstrasse umfassen. Lässt man zugunsten der Erweiterten Westtangente und unabhängig von methodischen Fragen die Instandsetzungskosten zu weiteren Straßen außer Betracht, zeigt sich anhand vorgenannter Prozentsätze zusammengefasst der Kernbereich der vorgetragenen kritischen Ansätze zu Kostengesichtspunkten.

Zur überschlägigen Bewertung dieses Teilaspekts wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

3.3.2.2.4 Fazit

Es sprechen überzeugende Gründe dafür, dass mit der Variante Erweiterte Westtangente letztlich ein anderes Projekt verfolgt wird. Angestrebt wird nicht eine vollständige Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und wesentlicher Teile des Ziel- und

Quellverkehrs der westlichen Quartiere. Mehr im Sinne einer Verteilung des Verkehrs auf mehrere Verkehrsachsen wird eine Teilentlastung verfolgt, die zwar insoweit als wirksam angenommen werden kann, aber zugleich nicht unerhebliche Verkehrsmengen in der Ortsdurchfahrt belässt. Ausweislich des Verkehrsgutachtens, das sich als nicht zu beanstanden erwiesen hat, ist im Bereich zwischen den Einmündungen Wettelbrunner und Grunerner Straße sowohl bei Umsetzung der Antragstrasse wie auch der Erweiterten Westtangente künftig jeweils das höchste Verkehrsaufkommen im Zuge der Ortsdurchfahrt zu erwarten. Es handelt sich dabei um den Bereich im unmittelbaren Anschluss an die historische Altstadt, dem unter Gesichtspunkten der angestrebten innerstädtischen Entwicklung eine hohe Bedeutung zukommt. Während bei Umsetzung der Erweiterten Westtangente hier noch ca. 11.800 Kfz/24h zu erwarten sind, führt die Planung des Vorhabensträgers mit ca. 5.500 bis 5.800 Kfz/24h zu einer sehr viel größeren Beruhigung und stellt damit insoweit den klar besseren Ansatz dar. Entgegen dem Vorbringen in verschiedenen Einwendungen wird hierbei gerade nicht ausgeblendet, dass auf der Ortsdurchfahrt verschiedener innerörtlicher Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr verbleibt. Mit Blick auf die vom Vorhabensträger zu Recht verfolgten Zielsetzungen und das von der Stadt Staufen formulierte und unschwer nachvollziehbare Bedürfnis nach einer Entwicklung in diesem Bereich, die sich an einer höheren Aufenthaltsqualität und einer Stärkung der innerörtlichen Standorte ausrichtet, ist es sinnvoller Weise geboten, einen Lösungsansatz zu verfolgen, der mit einer optimierten Bündelungsfunktion einhergeht. Die Antragstrasse wird dem besser gerecht als die Erweiterte Westtangente und trägt zugleich zu einer größeren Minderung der Lärmbelastung bei. Wie bereits ausgeführt, gilt es dabei zu berücksichtigen, dass zwar eine geringere Anzahl Betroffener im Bereich der Ortsdurchfahrt als im Zuge der Antragstrasse gegeben ist. Zugleich ist die Belastung im Bereich der Ortsdurchfahrt mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen erheblich. Demgegenüber können mit der Antragsstrasse die gesetzlichen Grenzwerte in deren Einwirkungsbereich eingehalten werden, so dass Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind. Eine deutlich geminderte Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt wirkt überdies auf die dortige Aufenthaltsqualität insgesamt, geht in ihrer Wirkung damit über die Zahl der betroffenen Anwohner in Neumagen- und Müns-tertärer Straße hinaus.

Es trifft zu, dass in jedem Einzelfall eine Abwägung der jeweils betroffenen Belange erforderlich ist. Dies wird mit der vorliegenden Entscheidung geleistet. Weder der Vorhabenssträger noch die Planfeststellungsbehörde haben indes eine Annahme postuliert, nach der eine bestimmte Entlastungswirkung zur Planrechtfertigung erforderlich wäre. Den Betrachtungen zugrunde gelegt wurden vielmehr die Gegebenheiten des konkreten Einzelfalls, wie sich unter anderem auch aus den Ausführungen zu Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante) und Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) ergibt. In einer eingehenden und differenzierenden Betrachtungsweise hat sich die

Planfeststellungsbehörde nicht nur mit den maßgeblichen Aspekten des Verkehrsgutachtens, sondern mit allen relevanten Fragen des Vorhabens einschließlich der Trassenalternativen auseinandergesetzt. So hat sich gerade bezüglich der ins Feld geführten Belange, die an den Untersuchungsraum anknüpfen, die Variante 5 A (Antragstrasse) im Vergleich mit Varianten, die ebenfalls eine vollständige Umfahrung von Staufen verfolgen, als die schonendere Alternative durchgesetzt. Sie wird unter anderem von der Naturschutzverwaltung sowie den für Wasserwirtschaft zuständigen Stellen als sinnvoller Ansatz angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Vorhaben (Antragstrasse) vor allem unter Gesichtspunkten des Flächenverbrauchs, der Zerschneidung und Versiegelung von Flächen, Eingriffen in naturräumliche Strukturen und die Landschaft an sich sowie mit deutlichen Veränderungen des lokalen Netzes an Straßen- und Wegeverbindungen mit erheblichen Auswirkungen verbunden ist. Besonders hervorzuheben sind die markanten Auswirkungen auf Belange der Landwirtschaft, was seinen Niederschlag insbesondere auch in der Betroffenheit landwirtschaftliche Betriebe findet. Das folgt aus dem ungünstigen Zusammentreffen der örtlichen Gegebenheiten (Lage, Größe und Zuschnitt der Flächen) und dem Trassenverlauf, der nahezu über die gesamte Strecke mit erheblich nachteiligen Flächeninanspruchnahmen und Zerschneidungswirkungen verbunden ist. Für die landwirtschaftlichen Betriebe treten in unterschiedlichem Umfang Erschwernisse wegen veränderter Wegebeziehungen hinzu, weil die Trasse in verschiedenen Teilbereichen auch das für die Landwirtschaft bedeutsame Wegenetz unterbricht. Je nach individueller Situation kommt es dabei in nicht wenigen Fällen auch zu einer Aufsummierung ungünstiger Effekte bzw. sind einzelne Betriebe besonders betroffen, weil eine günstige betriebliche Situation gerade durch die Trasse erheblich nachteilig beeinflusst wird. Auf die eingehende Betrachtung diesbezüglicher Aspekte im jeweiligen Sachzusammenhang, die überdies in die Gesamtbetrachtung Eingang gefunden haben, wird Bezug genommen (vgl. insbesondere Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie im jeweiligen Zusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen). Mit der Planung einer Ortsumfahrung geht es aus der Natur der Sache vielfach einher, dass der angestrebten Entlastung der innerörtlichen Situation und den nicht selten daran anknüpfenden weiteren Zielsetzungen erhebliche Eingriffe in der freien Landschaft und damit auch in landwirtschaftlich genutzte Flächen gegenüberstehen. Die Erkenntnisse, die sich aus den betrachteten Varianten (vgl. insbesondere Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) sowie die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 3.3.) ableiten lassen, zeigen auf, dass vorliegend eine Modifizierung der Trassenführung, die zu einer stärkeren Orientierung am Bestand beitragen würde, zugleich jedoch mit nicht unerheblichen Nachteilen bezüglich anderer Belange einherginge. Je nach Ausgestaltung

drückt sich dies in einer ungünstigeren Trassierung aus, die unter anderem unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit Bedenken begegnet, oder in einer weiter ausholenden Streckenführung, die unter anderem bezüglich Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege wie auch der Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer nicht unerhebliche Zweifel aufwirft. In der Gesamtbetrachtung sämtlicher berührter öffentlicher und privater Belange hat sich daher letztlich eine Trassierung, die sich näher an der Bebauung von Staufen orientiert, als der insgesamt besser geeignete Ansatz gezeigt. Das Vorhaben hat sich vorliegend als erforderlich erwiesen. Der damit verbundene Nutzen überwiegt die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile. Diese wurde so weit wie möglich vermieden, ausgeglichen oder durch geeignete Maßnahmen abgemildert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind im Interesse einer Umsetzung des Vorhabens hinzunehmen. Über Entschädigungsfragen wird dabei regelmäßig in gesonderten Verfahren zu entscheiden sein. Ein anderes Ergebnis ergibt sich auch insbesondere dann nicht, wenn die Antragstrasse an der Erweiterten Westtangente gemessen wird.

Die Erweiterte Westtangente zeigt sich im Schwerpunkt deshalb als günstiger, weil sie den Bereich zwischen der L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal schont. Bilanzierend setzt sich dies um in geringerem Flächenverbrauch und damit geringeren Verlusten an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen, geringerer Versiegelung von Flächen einschließlich möglicher Auswirkungen auf die Rückführung von Niederschlägen in den Wasserkreislauf, geringere Beeinträchtigung der Landschaft sowie insbesondere auch geringeren Zerschneidungs- und Barrierewirkungen. Dies jeweils mit entsprechenden Ausstrahlungen auf Landschaftsbild, die Eignung als Erholungsraum (u.a. auch touristisches Potential) oder landwirtschaftliche Belange. Im Bereich von Bauanfang bis zur L 125 sind die Unterschiede bezüglich vorgenannter Aspekte weniger ausgeprägt. Als günstig kann insbesondere die insgesamt geringere Zerschneidungswirkung bezüglich landwirtschaftlicher Flächen vermerkt werden.

Es genügt indes nicht festzuhalten, dass die Vorteile der Erweiterten Westtangente mehrere Schutzgüter betreffen und die Antragstrasse „nur“ beim Schutzgut Mensch im Vergleich besser abschneide. Im Rahmen einer differenzierenden und kleinteiligeren Betrachtungsweise hat sich gezeigt, dass sämtliche Lösungsansätze, so auch die Erweiterte Westtangente, trassenspezifische Vor- und Nachteile bezüglich der Schutzgüter aufweisen. Die in Einwendungen und Stellungnahmen angenommenen klaren Vorteile der Erweiterten Westtangente haben sich in diesem Zuge merklich relativiert. Es gilt zugleich in die Überlegungen einzustellen, dass die Problemkonstellationen und nachteiligen Projektwirkungen der Antragstrasse im gebotenen Umfang bewältigt werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass für den Fall der Antragstrasse umfangreiche und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und die Kompensation von nachteiligen Projektwirkungen vorge-

sehen sind. Diese sind mit den fachlichen Stellen abgestimmt und wurden, soweit sinnvoll bzw. geboten, im Lauf des Verfahrens weiter optimiert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf sämtliche vorausgegangenen Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) verwiesen. So können die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturraum einschließlich sensibler Bestände durch landschaftspflegerische und weitere ergänzende Maßnahmen bewältigt werden. Die Lärmbelastungen und Belastungen mit Luftschadstoffen halten sich im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte. Den neu hinzutretenden bzw. sich verstärkenden Belastungen durch die neue Trasse insbesondere durch Neuversiegelung und den Auswirkungen unter landschaftsästhetischen Gesichtspunkten wird durch den umfangreichen Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen (20.700 m²) insbesondere auch im Bereich zwischen L 125 und dem Campingplatz, durch eine geländenahe Führung der Trasse und ein geeignetes Konzept zur Eingrünung begegnet. Mit den vorgesehenen Unterführungen und Querungsmöglichkeiten werden im gebotenen Umfang Verbindungen zwischen den Siedlungsbereichen und zur freien Landschaft hergestellt. Dies gilt zusammen mit der künftigen Konzeption des Wegenetzes auch für den landwirtschaftlichen Verkehr. Mit der technischen Gestaltung der Trasse (Streckenlänge, Ausbauquerschnitt) und einer durchdachten Gestaltung des Wegenetzes wird dazu beigetragen, die Flächeninanspruchnahmen allgemein sowie insbesondere bezüglich hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen so gering wie möglich zu halten. Eine Mehrzahl weiterer Aspekte, wie beispielsweise die schadloسة Ableitung von Niederschlagswasser, ist jeweils auch in Abstimmung mit den zuständigen fachlichen Stellen geeigneten Lösungen zugeführt worden. Die markanten Auswirkungen insbesondere auf landwirtschaftliche Flächen bzw. landwirtschaftliche Betriebe wurden eingehend betrachtet und mit dem ihnen zukommenden, nicht unbeträchtlichen Gewicht mit einbezogen. Sie werden jedoch in Anbetracht der gewichtigen Gründe, die für eine Umsetzung des Vorhabens streiten, überwogen. Zu den Einzelheiten wird auf die in diesem Kapitel genannten zahlreichen Verweisungen ergänzend Bezug genommen.

In Einwendungen wird ausgeführt, dass die Erweiterte Westtangente die ihr immanenten Schwächen hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit durch geringere Auswirkungen auf alle sonstigen Belange „kompensiert“. Es wird dabei kritisch beleuchtet, dass der Erläuterungsbericht zur Erweiterten Westtangente (S. 29) auf die geringere Entlastungswirkung im bebauten Bereich der Neumagenstraßen abhebt und dort die Auffassung zum Ausdruck gebracht wird, dass dies im Bezug zur Geländeinanspruchnahme, zur Wirksamkeit und zu den Kosten zu gering sei. Unter Darstellung des Umfangs der verkehrlichen Wirksamkeit und insbesondere unter Verweis auf den deutlich geringeren Flächenverbrauch der Erweiterten Westtangente wird in Einwendungen dargelegt, dass eine isolierte Betrachtung der Verkehrswirksamkeit von vornherein fehlerhaft sei. Die Planfeststellungsbehörde weist

auch in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es gilt, die grundlegende Zielsetzung des Vorhabens und das vom Vorhabensträger beantragte wie auch die als Alternative vorgelegten Projekte insgesamt und mit den jeweils damit verbundenen Vor- und Nachteilen zu betrachten. Teile der Antragsunterlagen bzw. Erkenntnisse im Verfahren, die sich mit Einzelaspekten befassen, sind hierbei nicht schädlich, sondern leisten einen Beitrag zum Einzelaspekt, jedoch damit zugleich auch zur Gesamtbetrachtung.

Es wird ausdrücklich zur Kenntnis genommen und gewürdigt, dass eine Vielzahl von Einwendungen, die sehr kritisch zu einer Umfahrungslösung stehen bzw. gestanden haben und ursprünglich jegliches Vorhaben dieser Art abgelehnt haben, mit der Erweiterten Westtangente grundsätzlich eine sehr zu begrüßende Anstrengung im Sinne einer „Kompromisslösung“ unternommen haben. Unabhängig von den bereits dargelegten Bedenken zur Zielkonformität der Erweiterten Westtangente bleibt jedoch festzuhalten, dass sowohl Antragsstrasse wie auch Erweiterte Westtangente jeweils mit nicht unerheblichen Umweltauswirkungen sowie spezifischen Vor- und Nachteilen einhergehen. Die in Einwendungen und Stellungnahmen vorgetragene Vorteile der Erweiterten Westtangente können daher in Teilen zwar bestätigt werden. Nicht außer Betracht bleiben können hierbei jedoch verschiedene ungünstige Teilaspekte. Dies sind unter anderem die zwar geringeren, aber dennoch nicht unerheblichen Flächeninanspruchnahmen einschließlich der damit einhergehenden Eingriffe in den Naturraum, die geringere Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt, die nicht gänzlich günstigere Führung im Bereich des Regionalen Grünzugs und die Schwächen in der Streckenführung einschließlich der daraus folgenden Bedenken unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit. Zu den nicht unerheblichen Projektwirkungen der Erweiterten Westtangente treten die ebenfalls nicht völlig unerheblichen Kosten hinzu. Bei den Aspekten stehen zugleich verkehrliche Entlastungen in der Ortsdurchfahrt gegenüber, die nicht so weitreichend sind, dass der mit der Entlastungswirkung im Sinne der Projektziele zugleich angestrebte Schritt hin zu einer signifikant geänderten Aufenthaltsqualität und einem signifikant höheren innerörtlichen Entwicklungspotential hinreichend vollzogen würde. So ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund ein durchaus beachtlicher Aspekt, ob im innerörtlichen Bereich eine Verkehrsbelastung von ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/24h oder von 10.000 bis 11.000 Kfz/24h verbleibt. Dies gilt einerseits im Hinblick auf eine tragfähige Basis für eine wesentliche Umgestaltung und Aufwertung vor allem auch des Bereichs, der an die Altstadt anschließt. Dies gilt andererseits unter dem Gesichtspunkt eines hierdurch gerechtfertigten Zugriffs auf bislang unbelastete Bereiche einschließlich der dort zu erwartenden Projektwirkungen sowie der Projektkosten. So stehen den Kosten der Antragstrasse im Ergebnis gewichtige Verbesserungen gegenüber, die mit dem Vorhaben erreicht werden können. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Erweiterten Westtangente Zweifel, ob auf bauliche Verbesserungen in der Ortsdurchfahrt verzichtet werden kann bzw. soll. Alleine schon mit Blick auf die unbefriedigende und teil-

weise nicht ganz ungefährliche Situation für Fußgänger (z. B. schmale Gehwege) und dem Interesse an einer hinreichenden Verkehrsabwicklung zu den Hauptverkehrszeiten (z. B.: häufigere Schließungszeiten an den Bahnübergängen mit der Umsetzung des Konzepts zum Ausbau der Münstertalbahn) erscheint es nicht ganz fernliegend, dass der in der Ortsdurchfahrt verbleibende Verkehr zumindest moderate Umbaumaßnahmen erfordern würde. Fließen die gegebenen Zwangspunkte bzw. Erschwernisse mit ein (teilweise nur beschränkt zur Verfügung stehender Raum, Nähe zum Gewässer, Fragen des Hochwasserabflusses), dürften sich anfallende Kosten hier in einem nicht unbedeutenden Rahmen bewegen und mit einiger Wahrscheinlichkeit zu den veranschlagten Kosten für die Erweiterte Westtangente hinzutreten. Aber selbst dann, wenn - unabhängig von Fragen der Berechnungsmethodik - ausschließlich die von der Interessengruppierung angenommene Größenordnung von ca. 56 bis 57 % des für die Antragstrasse zu veranschlagenden Betrages aufzuwenden wäre, kommt die Planfeststellungsbehörde nicht umhin die Frage aufzuwerfen, ob eine Genehmigungsfähigkeit der Erweiterten Westtangente unter Berücksichtigung aller damit verbundener Vor- und Nachteile so eindeutig gegeben wäre, wie dies von Einwanderseite vorgetragen wird. Kostenaufwand und verschiedene Eingriffe wären nicht unbeträchtlich. Zugleich würde dennoch die Ortsdurchfahrt einer Landesstraße (L 123) weiterhin durch den Kernort geführt und die dortige Problematik zwar gemildert, in ihrer grundlegend nachteiligen Struktur jedoch eher verfestigt als in Richtung einer nachhaltigen Lösung fortentwickelt.

3.4. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange

3.4.1 Raumordnung und Landesplanung

Aus raumordnerischer und landesplanerischer Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Soweit in Stellungnahmen und Einwendungen eine zu knappe Darstellung in den Antragsunterlagen bemängelt wird, greift dies im Ergebnis nicht durch. Mit den Antragsunterlagen sowie den weiteren im Verfahren zusammengetragenen Erkenntnissen ist eine Beurteilung der in Frage stehenden Aspekte hinreichend eröffnet.

Mit Schreiben vom 03.07.2007 und 10.11.2009 hat die Höhere Raumordnungsbehörde zum Vorhaben unter raumordnerischen Gesichtspunkten Stellung genommen. Es wird bemängelt, dass in dem ursprünglichen wie auch dem geänderten Erläuterungsbericht die Inanspruchnahme von Flächen, die im Regionalplan Südlicher Oberrhein als Regionaler Grünzug ausgewiesen sind, nicht erörtert werde. In der Gesamtbetrachtung kommt die Raumordnungsbehörde jedoch zu dem Ergebnis, dass hinreichende sachliche Gründe für das Vorhaben gegeben sind und der Regionale Grünzug einer Ortsumfahrung nicht grundsätzlich entgegensteht. Mit Blick auf die Darstellungen der Raumnutzungskarte, auch wenn der Regionalplan keine verbindlichen Aussagen zu einer Straßenplanung enthalte, könne

dem entnommen werden, dass die Ortsumfahrung im Grundsatz mit den Zielen der Raumordnung vereinbar sei.

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Sie sind gemäß § 4 Abs. 1 ROG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Dies ist erfolgt. Die Ortsumfahrung verläuft in einem Bereich, der im Regionalplan südlicher Oberrhein als Regionaler Grünzug (in der Fassung der Teilfortschreibung vom Mai 2004, genehmigt am 10.02.2005) ausgewiesen ist. Die Trasse der Ortsumfahrung ist in den Planunterlagen zum Regionalplan, die der zuständigen Stelle zur Genehmigung vorgelegen haben, ersichtlich. Die Höhere Raumordnungsbehörde hat dies auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde nochmals ausdrücklich bestätigt. Der Grünzug umfasst im maßgeblichen Bereich weitgehend die freie Landschaft um Staufen, so auch die Flächen zwischen den Siedlungsschwerpunkten von Staufen und dem Ortsteil Grunern. Er reicht bis Untermünstertal. Wie die Raumordnungsbehörde zutreffend ausführt, haben regionale Grünzüge gemäß Plansatz 5.1.3 des Landesentwicklungsplans die Funktion größere zusammenhängende Freiräume für unterschiedliche ökologische Funktionen, für naturschonende, nachhaltige Nutzungen oder für die Erholung zu erhalten; sie sollen von Besiedlung und anderen funktionswidrigen Nutzungen freigehalten werden. In Übereinstimmung damit bestimmt Plansatz 3.1.1 des Regionalplans, dass in regionalen Grünzügen eine Besiedlung nicht stattfindet; in Ausnahmefällen können unter Wahrung der Funktionsfähigkeit des Regionalen Grünzugs standortgebundene bauliche Anlagen der technischen Infrastruktur - dazu zählen Straßen - zugelassen werden. In der Begründung zu Plansatz 3.1.1 des Regionalplans wird ausgeführt, dass für die Errichtung einer ausnahmsweise zulässigen Anlage im Grünzug ein besonderes sachliches Erfordernis gegeben sein muss. Dabei ist ein Standort am Rande des Regionalen Grünzugs anzustreben. Zur Begründung der Grünzäsur Staufen/Untermünstertal wird vorrangig auf eine Vermeidung einer bandartigen Siedlungsentwicklung, der Zersiedlung der Landschaft, auf eine klare Trennung der Siedlungen sowie auf die Sicherung und Erhaltung regional bedeutsamer Frischluftbahnen (Berg-Tal-Windsysteme usw.) abgehoben. In der Rangfolge danach wird die Sicherung und Erhaltung zusammenhängender Landschaftsteile (Austauschwege für die Tierwelt, Freiraumbrücken zwischen verschiedenen Landschaften) sowie die Sicherung und Erhaltung der Wasserretention und Grundwasserneubildung sowie eine Vermeidung von Bodenversiegelung angeführt. Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) nimmt den Regionalen Grünzug als ein für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit erhebliches Merkmal auf, das für unterschiedliche Schutzgüter Bedeutung hat (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S.14, 22, 36, 40, 42, 74, 76). Der Regionale Grünzug ist als raumplane-

rische Vorgabe zutreffend erfasst und wird insbesondere unter den Gesichtspunkten Landschaft, Grundwasser- und Bodenschutz und klimatische Ausgleichsfunktion im Einzugsbereich eines Berg-Tal-Windsystems einbezogen. Die gewonnenen Erkenntnisse sind in die Betrachtungen der UVS zum Variantenvergleich eingeflossen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 80ff). Dies setzt sich in der Ausarbeitung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, S. 14, 15, 23, 24, 25) fort. In einer Ergänzung zur UVS (vgl. Unterlage 11a der Antragsunterlagen, S. 3 ff) wurden überdies Einwände und Anregungen insbesondere auch zu Aspekten des Regionalen Grünzuges aufgenommen und behandelt. Der Regionale Grünzug mit seiner Erstreckung wird darin zutreffend beschrieben und die Lage von Varianten in Relation dazu betrachtet.

In Übereinstimmung mit der Raumordnungsbehörde kommt die Planfeststellungsbehörde in der Gesamtschau zu dem Ergebnis, dass unter anderem mit Blick auf den Umfang der Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt und der damit einhergehenden Entlastung von Lärm, hinreichende sachliche Gründe für das Vorhaben erkennbar sind. Ergänzend tritt hinzu, dass mit der Verkehrsentslastung auch die trennende Wirkung des Verkehrswegs gemindert wird. Für die Stadt Staufen eröffnet sich damit Entwicklungspotential für den innerörtlichen Bereich, dies unter anderem im räumlichen Zusammenhang mit der historischen Altstadt. Zugleich bleibt die Funktionsfähigkeit des Regionalen Grünzuges gewahrt. Im nordwestlichen Bereich verläuft die Genehmigungstrasse zwar im Grünzug. Sie weist hier jedoch einen eher randlichen Verlauf auf. Im südlichen Teilabschnitt ist eine vergleichsweise stärkere Zerschneidungswirkung gegeben. Die diesbezüglichen Auswirkungen insbesondere auf die Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen, Klima/Luft, Boden, Wasser/Oberflächengewässer und Landschaft wurden jeweils in der gebotenen Tiefe betrachtet und stehen einer Verwirklichung des Vorhabens im Regionalen Grünzug im Ergebnis nicht entgegen. Es hat sich gezeigt, dass die Auswirkungen entweder - auch unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung/Verminderung und zur Kompensation - nicht erheblich sind, oder sonst einem Ausgleich bzw. flankierenden Maßnahmen zugänglich sind. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie zu fachlichen Aspekten im Detail auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4 2 (Kommunale Belange, insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen)), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange) verwiesen. Zugleich kann festgehalten werden, dass von der Straße aufgrund ihrer nur geringfügigen Erhebungen und der Maßnahmen zur Einbindung in die Landschaft kein signifikanter Bei-

trag ausgeht, der die klare Trennung der Siedlungen beeinträchtigt. Der Vorhabensträger hat zudem alle Anstrengungen unternommen, um die leichte Dammlage der Straße so weit wie dies unter Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange und gegebener Zwangspunkte möglich war zu reduzieren. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage) wird ergänzend Bezug genommen. In Anbetracht der eher geringen zusätzlichen Erhebungen im Gelände und der Ausrichtung der südlichen Trassenabschnitte in Längsrichtung des Berg-Tal-Windsystems sind im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die klimatischen Gegebenheiten zu erwarten. Der Sicherung und Erhaltung zusammenhängender Landschaftsteile ist durch eine hinreichend an der Bebauung und damit eher der Randlage des Grünzugs ausgerichtete Planung Rechnung getragen. Abweichungen in Teilbereichen folgen aus der Berücksichtigung von sachlich begründeten Aspekten des Immissionsschutzes (Lärm) sowie dem nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raum im Bereich zwischen Staufen und Grunern. Hinzu tritt die mit dem Vorhaben verbundene Entlastungswirkung im Bereich der Ortsdurchfahrt. Der Zielsetzung, Bodenversiegelungen zu vermeiden, wurde durch den vorgesehenen Rückbau von Verkehrswegen so weit wie möglich Rechnung getragen. Der Ausbauquerschnitt des Verkehrswegs wurde den verkehrlichen Erfordernissen angepasst, um auch insoweit möglichst wenig Raum für das technische Bauwerk zu beanspruchen. Durch das mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmte Konzept zur Ableitung von Niederschlag ist zugleich dafür Sorge getragen, dass das auf den versiegelten Flächen anfallende Wasser der Grundwasserneubildung zugeführt und schädliche Folgen insbesondere im Fall einer Havarie im gebotenen Umfang vermieden werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird, wie bereits erfolgt, ergänzend insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsstudie), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) sowie Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) verwiesen.

Dieses Ergebnis wird bestätigt durch die Einschätzung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein. Der Regionalverband hat sich mit Stellungnahmen vom 07.12.2007 und 03.07.2009 aus regionalplanerischer Sicht zu dem Vorhaben geäußert. Auch der Regionalverband hat, insbesondere mit seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2007, zunächst eine unzureichende Auseinandersetzung mit dem genannten Regionalen Grünzug moniert. Im Sinne des Regionalen Grünzugs sei somit eine Variante anzustreben, die zum einen dessen Funktionsfähigkeit erhalte und zum anderen die Zerschneidungswirkung minimiere. Mit seiner Stellungnahme vom 03.07.2009 sieht der Regionalverband dies mit Blick auf die UVS als erfüllt. Ergänzend wird ausgeführt, dass erhebliche Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die betroffenen regionalplanerischen Zielfestlegungen durch Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden können, insbesondere durch die geplante Rekultivierung zwischen der L 129 und L 125. Überdies seien

gravierende Auswirkungen auf Wanderbewegungen von Tieren nicht zu erwarten. Die Funktionsfähigkeit des Regionalen Grünzugs sei nicht gefährdet. In der Gesamtbetrachtung kommt damit auch der Regionalverband Südlicher Oberrhein zu dem Ergebnis, dass dem Vorhaben, so wie beantragt, zugestimmt werden kann.

Soweit in Einwendungen angezweifelt wurde, ob die Voraussetzungen für eine Ausnahme erfüllt sind, kann diesen Ansätzen nicht gefolgt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass unter Plansatz 3.1.1 des Regionalplans die Anforderung eines besonderen sachlichen Erfordernisses bei gleichzeitigem Fehlen eines hierfür geeigneten Standorts außerhalb des Regionalen Grünzugs als Voraussetzung für eine Ausnahme formuliert ist. Zum sachlichen Erfordernis der Ortsumfahrung im Zug der Antragstrasse und insbesondere auch mit Blick auf die südliche Teilstrecke wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf sämtliche vorstehenden Ausführungen sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), dort insbesondere unter Ziffer 2.3.1 (Südlicher Teilabschnitt) verwiesen. Aufgrund der verkehrlichen Erfordernisse, der Lage des Grünzugs und der Siedlungsbereiche ist die Verwirklichung einer Ortsumfahrung von Staufen ohne Inanspruchnahme von Flächen des Regionalen Grünzugs nur schwerlich zu leisten. Zu diesbezüglichen Aspekten der Variantenbetrachtung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsstudie) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen. Im Regionalplan ist ausgeführt, dass eine Lage am Rande des Regionalen Grünzugs anzustreben ist, was bereits dem Wortlaut nach die Einbeziehung weiterer sachlich begründeter Faktoren (so etwa Lärmgesichtspunkten) eröffnet. Dem Regionalplan ist überdies nicht zu entnehmen, dass eine sachliche Rechtfertigung für eine Ausnahme nur bei Vorliegen einer überregionalen Verkehrsbedeutung von Straßen begründet sein könnte.

Der Leitgedanke der Nachhaltigkeit findet auch Ausdruck in dem Grundsatz des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg, der dem Ausbau Vorrang vor dem Neubau einräumt (Plansatz 4.1.2). Dies kann jedoch nicht undifferenziert jeglichem Vorhaben mit durchgreifender Wirkung entgegen gehalten werden. Landesentwicklungsplan (vgl. auch Plansätze 1.6, 1.7, 1.9) und Regionalplan sind zugleich auch an einer funktionsfähigen Infrastruktur orientiert und stehen insbesondere sachlich begründeten Maßnahmen nicht grundsätzlich entgegen. Dies folgt bereits aus dem Wortlaut von Plansatz 4.1.2 des Landesentwicklungsplans („Vorrang“). Zugleich wird ausgeführt, dass die Flächeninanspruchnahme gering zu halten ist, wertvolle Böden zu schonen sind und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiflächen zu vermeiden ist. Es wird weiter formuliert, dass nicht vermeidbare Eingriffe in die Landschaft möglichst vor Ort auszugleichen sind, vorzugsweise durch Reduzierung versiegelter Flächen. Dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit wurde im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Das Vorhaben, das sich nach dem maßgeblichen Fachplanungsrecht wie auch anhand der Kriterien der Landesregierung zum

Maßnahmenplan Landesstraßen als geeignet erwiesen hat, ist in größtmöglichen Umfang an den eben dargestellten Anforderungen ausgerichtet. Auf die vorstehenden Ausführungen nebst Verweisungen wird Bezug genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass dem Landesentwicklungsplan überdies auch zu entnehmen ist, dass die unterschiedlichen Randbedingungen, beispielsweise die Verdichtungssituation, zur Befriedigung der Mobilitätsanforderungen ihre Ausprägung in unterschiedlichen Handlungsansätzen finden können (vgl. Grundsätze des Landesentwicklungsplans, Gesamtwortlaut der Ziffern 4.1.1 und 4.1.16 sowie die differenzierte Behandlung der Raumstruktur unter Plansatz 2). Deutlich wahrnehmbar ist das Spannungsverhältnis, in dem die Anforderungen bezüglich des angestrebten Schutzes von möglichst unbelasteten Freiräumen mit ihren vielfältigen Funktionen und einer bedarfsorientierten, verantwortungsbewussten und konzeptionell gut aufgestellten Daseinsvorsorge stehen. Eine belastbare Beurteilung erfordert jeweils die Betrachtung des Einzelfalls. Dem ist mit dem Verfahren sowie dieser Entscheidung Rechnung getragen.

Unabhängig hiervon wird zur Information darauf hingewiesen, dass der Regionalplan 1995 unter Plansatz 4.1.1.2 (nachrichtlich) regional bedeutsame Straßenbaumaßnahmen auführt. Es wird dort dargelegt, dass angestrebt wird, das regional bedeutsame Straßennetz in Teilen weiterzuentwickeln und zu verbessern. Unter den nachfolgend aufgelisteten Projekten befindet sich unter Kategorie III (Ifd. Nr. 40) die L 123 Umfahrung Staufen als in Planung befindlich. Der aktuelle Prozess zur Fortschreibung des Regionalplans wurde gesichtet. Insbesondere auch zur Verkehrsinfrastruktur ist eine noch konsequentere Hinwendung zu möglichst umweltfreundlichen Verkehrsträgern, vernetzten Konzepten und eine Ausrichtung insbesondere an Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit ersichtlich, die Parallelen zu landespolitischen Ansätzen erkennen lassen (z. B. Ausbau vor Neubau bei Verkehrswegen). Die Fortschreibung des Regionalplans befindet sich in der Anhörung. Die abschließende Abwägung und Beschlussfassung stehen noch aus.

Soweit ein sparsamer Flächenverbrauch und Aspekte der Nachhaltigkeit als landespolitische Zielsetzungen angesprochen wurden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), dort insbesondere unter Ziffer 2.1 (Einführung (Ausgangssituation, allgemeine Grundlagen)) verwiesen.

3.4.2 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit den kommunalen Belangen vereinbar. Auf die nachfolgenden Ausführungen sowie ergänzend auf Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird verwiesen.

3.4.2.1 Stadt Staufen

3.4.2.1.1 Belange der Stadt Staufen

Die Stadt Staufen hat sich unter anderem mit Stellungnahmen vom 17.12.2007, vom 22.07.2009 sowie vom 11.02.2011, jeweils vertreten durch ihren Rechtsbeistand, zu dem Vorhaben geäußert. Es wurde mitgeteilt, dass der Gemeinderat der Stadt Staufen das Vorhaben mehrheitlich befürwortet. Zu der Planung wurden jedoch Forderungen, Anregungen und Bedenken formuliert, die zu einer weiteren Optimierung beitragen sollen. Eines der zentralen Anliegen ist hierbei der Erhalt der Wegeverbindungen zwischen Staufen und Grunern, die als sehr wichtig erachtet werden. Der Vorhabensträger hat sich mit sämtlichen Argumenten eingehend auseinandergesetzt. Im Rahmen von Planänderungen wurde verschiedenen Aspekten Rechnung getragen, was von der Stadt Staufen ausdrücklich begrüßt wird und zu einer teilweisen Erledigung beigetragen hat. Die Belange der Stadt Staufen wurden im Erörterungstermin eingehend behandelt, teilweise weiter vertieft bzw. Lösungsansätze ausgelotet. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit sämtlichen vorgetragenen Aspekten eingehend befasst, weitere Unterlagen und Stellungnahmen angefordert und eigene Recherchen durchgeführt.

Das Vorhaben in seiner aktuellen Fassung ist mit den Belangen der Stadt Staufen vereinbar. Soweit Forderungen nicht durch die Planung, durch Zusagen des Vorhabensträgers oder durch Maßgaben der Planfeststellungsbehörde Rechnung getragen wurde, werden diese zurückgewiesen.

Die nachfolgenden Ausführungen nehmen die Abfolge der Argumente aus dem Schriftsatz vom 22.07.2009 auf, soweit nicht aus Gründen des sachlichen Zusammenhangs eine zusammengefasste Behandlung von Teilaspekten erfolgt ist. Forderungen, die ausdrücklich für erledigt erklärt wurden, werden nicht mehr im Einzelnen benannt.

3.4.2.1.1.1 Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)

(1) Die Stadt Staufen führt kritisch aus, dass die bestehende Grundstückszufahrt zum Anwesen Stöckle mit einer einfachen Einmündung an die L 123 (neu) angeschlossen und aus - Westen kommend - auf der Ortsumfahrung hierzu eine Linksabbiegespur vorgesehen ist. Überdies wird die Ausfahrtbeziehung nach Westen (in Richtung Ehrenkirchen/Bad Krozingen) für sämtliche Nutzer als problematisch erachtet, weil mit der vorgesehenen Steigung von 5,14 % ein Anfahren am Berg erforderlich werde. Hinzu kämen unübersichtliche Sichtverhältnisse. Vor diesem Hintergrund wurde gefordert, die einzige Zufahrt zum Anwesen Stöckle in Richtung Ehrenkirchen/Bad Krozingen zu verlegen oder zumindest hinreichend

verkehrssicher zu gestalten. Zu Anregungen bzw. Forderungen, die Anbindung der Neumagenstraße als Kreisverkehrsplatz auszugestalten, wird in anderem Zusammenhang noch ausgeführt (vgl. Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu))).

Den Anforderungen der Stadt Staufen ist mit der vorliegenden Planung bereits Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat aufgezeigt, dass der Anschluss der Zufahrt an die L 123 im Einmündungsbereich mit einer ebenen Aufstellfläche von ca. 6 m Länge mit anschließender Ausrundung geplant ist. Auf einer Länge von 12 m beträgt die maximale Längsneigung 3 %. Vor diesem Hintergrund ist auch bei der Anfahrt von Traktoren mit Anhänger nicht mit Problemen zu rechnen. Eine Längsneigung von 5,14 % ist demgegenüber erst im weiteren Verlauf in Richtung des Anwesens Stöckle gegeben. Der Sachverhalt wurde im Erörterungstermin aufgezeigt und in der Folge vom Rechtsbeistand der Stadt Staufen für erledigt erklärt.

Die Anfahrtsicht in sämtlichen maßgeblichen Bereichen ist vom Vorhabensträger nach den geltenden Regelwerken in der Planung zu berücksichtigen. So hat der Vorhabensträger mit seiner Stellungnahme zu den vorgetragenen Argumenten auch hier schlüssig aufgezeigt, dass die Anforderungen bis zum Kreisverkehr und zur Einmündung der Neumagenstraße gewährleistet sind. Es wird darauf hingewiesen, dass insbesondere auch die Straßenverkehrs- und Polizeibehörden ihr Augenmerk auf die Einhaltung der genannten Anforderungen richten und gegebenenfalls Bedenken gegen bestimmte planerische Ansätze einbringen. Das Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald und die Polizeidirektion Freiburg wurden im Verfahren beteiligt und haben sich intensiv eingebracht. Zum konkret zu beurteilenden Aspekt haben sich jedoch keine Beanstandungen gezeigt.

(2) Die Stadt Staufen begrüßt, dass eine Unterführung zur Umsetzung kommt, erachtet jedoch verschiedene Optimierungen als geboten (Verschiebung des Geh- und Radwegs bzw. der Unterführung in Richtung Neumagen, Anbindung des Geh- und Radwegs an den Bestand). Im Zuge des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger jedoch schlüssig aufgezeigt, dass der Geh- und Radweg im Zuge des Neumagens aus wasserwirtschaftlichen Gründen (Hochwasserproblematik) nicht näher am Gewässer geführt werden kann. Eine direkte Querungsmöglichkeit bezüglich der L 123 (neu) für Fußgänger wurde geprüft, ist jedoch insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr möglich. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.4 (Unterführung bei Bau-km 0+320) wird verwiesen. Aus Gründen des Hochwasserschutzes kommt es auch nicht in Betracht, die geplante Unterführung in Richtung Neumagen zu verschieben, weil dies mit Blick auf einen Böschungsanschnitt nicht möglich wäre. Zur Lage der Unterführung gilt es überdies zu bedenken, dass mit der vorliegenden Planung in sachgerechter Weise auch der aus Bad

Krozingen kommende Radfahrerverkehr erfasst wird (Wirtschaftsweg aus Richtung Bad Krozingen, der bei Bau-km 0+500 auf den parallel zur L 123 neu verlaufenden Weg mündet). Damit wird insbesondere zugleich Vorsorge getragen, dass es (stadteinwärts) möglichst nicht zu unerwünschten Querungen in Richtung Neumagenstraße kommt.

Die Stadt Staufen fordert überdies, den Geh- und Radweg (Bauwerksverzeichnis Nr. 1005) so weit zu verlängern, bis dieser an den Bestand eines (gewidmeten) Rad- und Gehweges anschließt. Es wird ausgeführt, in den Planunterlagen werde ein Anschluss an den Bestand aufgezeigt. Dies würde voraussetzen, dass ein Anschluss an einen bestehenden Geh- und Radweg erfolgt. Tatsächlich schließe der geplante Geh- und Radweg aber an einen Wirtschaftsweg an, der bislang nicht als Geh- und Radweg gewidmet sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sich die Bezeichnungen in den Planunterlagen nicht selten auf den faktisch vorhandenen Bestand und die faktisch vorhandenen Nutzungen beziehen. So ist es erkennbar in diesem Fall. Der Vorhabensträger hat mit der Planung zutreffend aufgenommen, dass sich - unabhängig von der rechtlichen Frage einer Widmung - ein Wirtschaftsweg entlang des Neumagens befindet, der öffentlich zugänglich ist und auch einer entsprechenden Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer unterliegt. Für die gegebenen Verbindungen hat der Vorhabensträger Lösungen entwickelt, soweit die Verbindungen durch die Planung unterbrochen werden. Er hat sie überdies in sein Konzept zur Führung der schwächeren Verkehrsteilnehmer einbezogen. Bei den Wegen entlang des Neumagens handelt es sich zudem um Wirtschaftswege auch mit Bedeutung für die Gewässerunterhaltung. Vor diesem Hintergrund ist längerfristig von einem sicheren Bestand auszugehen. Dies wurde im Übrigen in Einwendungen und Stellungnahmen auch nicht angezweifelt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Verbindung über das Grundstück Flst.-Nr. 1651/1 im Bestand in die örtliche Konzeption eingebunden ist und die Wegebeziehung mittels Querungshilfe über den Kreisverkehr im Zuge der Neumagenstraße zur Straße „Im Gaisgraben“ verlängert. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1.1.2 (Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke) und Ziffer 3.4.12.1.6 (Gestaltung des straßenbegleitenden Weges von der Unterführung bei Bau-km 0+320 bis zum Anschluss an die Neumagenstraße) verwiesen.

(3) Die Stadt Staufen verfolgt eine Anpassung im Hinblick auf die Anbindung der Neumagenstraße. Anstelle der geplanten Einmündung wird ein Kreisverkehrsplatz gefordert. In diesem Zuge käme im Sinne einer Verbesserung überdies in Betracht, das Anwesen Stöckle entweder direkt über den Kreisverkehrsplatz oder über eine Ausgestaltung der Ausfahrt vom Anwesen Stöckle auf die L 123 (neu) als reine Rechtsabbiegespur zu gestalten mit der Möglichkeit, sich dann über den Kreisverkehrsplatz Richtung Bad Krozingen einzufädeln.

Zur verkehrsgerechten Anbindung des Anwesens Stöckle im Zuge der aktuellen Planung wird auf die vorangegangenen Ausführungen unter (1) Bezug genommen. Soweit für die Anbindung der Neumagenstraße ein Kreisverkehrsplatz angestrebt wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu)) verwiesen.

3.4.2.1.1.2 Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke

Die Stadt Staufen fordert, dass die Geh- und Radwege sowie die Wirtschaftswege, die auch als Geh- und Radweg genutzt werden können, nicht nur mit Schotter ausgeführt, sondern jeweils mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden. Dies gelte auch für den Wirtschaftsweg BWV 111a, der bislang als reiner Schotterweg geplant sei. Bedenken wurden überdies exemplarisch anhand der Wegebeziehung über die Grundstücke Flurstück Nr. 1578 und Nr. 1580 sowie bezüglich der Wegverbindung zwischen der L 125 und der L 129 formuliert.

Den Anforderungen der Stadt Staufen ist mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen. Die Konzeption des Vorhabensträgers zum Wegenetz differenziert in nicht zu beanstandender Weise nach der Verkehrsbedeutung und Nutzung. Wirtschaftswege insbesondere mit überörtlicher Bedeutung und Relevanz für den Radverkehr werden mit Schottertragschicht und wassergebundener Decke ausgeführt. Erdwege sind für solche Anbindungen vorgesehen, die keine Bedeutung für das Radwegenetz haben, in erster Linie also der Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke dienen. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin ausdrücklich erklärt, dass generell alle Wirtschaftswege in Schotterausführung auch als Geh- und Radwege genutzt werden können. So wird beim Anlegen der Wirtschaftswege die Körnung des Schotters so gewählt, dass die Wege für Radfahrer tauglich sind. Anhand der Planunterlagen (vgl. Regelquerschnitt, Unterlage 6 der Antragsunterlagen, Plan 9a) wurde aufgezeigt, dass die Deckschicht aus einer wassergebundenen Decke ohne Bindemittel und die Tragschicht aus Schotter besteht. Dies entspricht einer üblichen Ausprägung, die sich, auch bezüglich der künftigen Unterhaltungslast, unter Gesichtspunkten der Praktikabilität und unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten bewährt hat. So ist bei wassergebundener Deckschicht mit Bindemittel zwar eine zunächst höhere Widerstandskraft gegeben. Als nachteilig hat sich jedoch das typische Schadensbild erwiesen, das nach einigen Jahren regelmäßig eintritt und durch Risse und Schadstellen gekennzeichnet ist, und die nötigen Unterhaltungsmaßnahmen im Vergleich mit dem vorgesehenen Aufbau deutlich aufwändiger und kostenintensiver gestaltet. Zugleich sind die teilweise tiefen Risse insbesondere für Radfahrer hinderlich oder gar gefährlich, können aber nicht so leicht und schnell behoben werden, wie dies mit der vorgesehenen Bauweise möglich sein wird. Die Bezeichnung „Schotterweg“ bzw. zum Aufbau „Schotter“ sind vor diesem Hintergrund als

abkürzende Bezeichnung zu Vereinfachungszwecken und als begriffliches Unterscheidungsmerkmal zum Asphaltaufbau und zur Ausführung als Erdweg zu verstehen.

3.4.2.1.1.3 Zusätzliche Querungshilfe beim Kreisverkehr L 123 neu/ L 129 (Bau-km 1 +900)

Die Stadt Staufen regt an, den Kreisverkehrsplatz L 123/ L129 nicht nur an der Nordseite, sondern zusätzlich auch an der Südseite mit einer Querungshilfe zu versehen.

Dem kann nicht gefolgt werden. Der Vorhabensträger gibt hier zutreffend zu bedenken, dass es sich bei der parallel zur L 129 farblich markierten Radwegtrasse um eine nachrichtlich berücksichtigte Überlegung des Radwegeprogramms des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald handelt. Eine Umsetzung des Radweges ist derzeit nicht absehbar. Damit mangelt es an der für eine Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren erforderlichen Konkretisierung. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), insbesondere unter Ziffer 3.4.12.1.7 (Gestaltung eines Weges im Bereich des Tunseler Grabens), wird verwiesen. So ist insbesondere durch die Ausgestaltung der südlichen Verkehrsinsel gewährleistet, dass bei einer späteren Realisierung des Radweges eine Querungshilfe eingerichtet werden kann.

Der Vorhabensträger hat hingegen unter von ihm benannten Voraussetzungen zugesagt, die Wegebeziehung von und zu den Kleingartenanlagen „Spitzäcker“ im Zuge des Kreisverkehrsplatzes L 123/ L 129 bis zur Anbindung an den Weg verlängern, der sich im Bebauungsplan Rundacker II entlang der L 129 (Wettelbrunner Straße) erstreckt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.7 (Gestaltung eines Weges im Bereich des Tunseler Grabens) wird Bezug genommen.

3.4.2.1.1.4 Grünfläche zwischen Neumagenstraße und Bau-km 0+550

Die Stadt Staufen strebt mit ihrer Stellungnahme zu der geänderten Planung an, dass die öffentliche Grünfläche zwischen Neumagenstraße und Bau-km 0+550 in einen anderen Bereich der Gemarkung Staufen verlagert wird. Damit soll eine Erweiterung des angrenzenden Gewerbegebietes ermöglicht werden soweit es sich als rechtlich machbar eröffnet. Ein entsprechendes Interesse besteht auch zu Flächen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind.

Den Anregungen kann nicht unmittelbar entsprochen werden. Es hat sich jedoch gezeigt, dass in der Abstimmung zwischen Vorhabensträger und der Stadt Staufen künftig eine Vorgehensweise abgestimmt werden könnte, die den Interessen der Beteiligten Rechnung trägt. In der Sache hat der Vorhabensträger zutreffend darauf hingewiesen, dass die vor-

liegende Planung insbesondere im Einklang mit den kommunalen, in der Bauleitplanung niedergelegten, Überlegungen der Stadt Staufen steht. Es wird überdies darauf hingewiesen, dass die Fläche, die für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen vorgesehen ist (Maßnahmen A 6 und A 10 gemäß der geänderten Planung; Maßnahme A 7 gemäß Bezeichnung nach der ursprünglichen Planung), bereits mit der ursprünglichen Planung mit diesem Zweck verbunden war. So haben sich auch hinsichtlich des Grunderwerbs insoweit keine bzw. nur geringfügige Änderungen ergeben (Flächen der öffentlichen Hand sind nunmehr als dauerhaft dinglich zu sichern vorgesehen anstelle eines Erwerbs). Auch die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen sind in wesentlichen Teilen bereits im Rahmen der ursprünglichen Planung ersichtlich. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin seine Bereitschaft erklärt, bezüglich der in Frage stehenden Bereiche an Änderungen mitzuwirken, wenn von der Stadt Staufen geeignete Ersatzflächen angeboten werden.

3.4.2.1.1.5 Flächen zwischen SWEG Münstertalbahn und Krozinger Straße (Bereich Bauanfang)

Die Stadt Staufen erklärt, dass die Fläche im Dreieck zwischen SWEG Münstertalbahn und Krozinger Straße in Kürze neu gestaltet werden soll. Eine zeitlich anschließende vorübergehende Inanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche würde die neu gestaltete Fläche wieder zerstören. Es wird deshalb angeregt, andere nahegelegene Grundstücke vorübergehend in Anspruch zu nehmen.

Dem Anliegen der Stadt Staufen kann nur teilweise entsprochen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass Flächen im Bereich der Grundstücke Flst.-Nr. 1353, 1597/1 und 1598/2 bereits mit der ursprünglichen Planung entsprechend ausgewiesen waren und seitens der Stadt Staufen hierzu keine Bedenken oder Hinweise zu Planungsüberlegungen vorgetragen wurden. Die bereits im Rahmen der ursprünglichen Planung vorübergehend zu beanspruchenden Flächen sind durch ihre Lage im Baubereich eines künftigen Kreisverkehrsplatzes zur Umsetzung des Vorhabens nicht verzichtbar. Der Vorhabensträger hat jedoch erklärt, dass auf die mit der geänderten Planung neu hinzugekommenen Flächen verzichtet werden kann bzw. der Vorhabensträger auf andere geeignete Flächen ausweicht, wenn die Stadt Staufen dies wünscht und diese insbesondere für die rechtlichen Voraussetzungen einer Inanspruchnahme bezüglich möglicher Ausweichflächen sorgt.

3.4.2.1.1.6 Regionaler Grünzug (Nachrichtliche Übernahme in die Planung)

Der Bitte der Stadt Staufen, den Regionalen Grünzug sowie die Regionale Grünzäsur zwischen Staufen und Grunern in den Planunterlagen darzustellen, ist der Vorhabensträger mit der Unterlage 11 a (Ergänzungen zur Umweltverträglichkeitsstudie) nachgekommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Grünzäsur Nr. 63 (Staufen/Untermünstertal) unter

Anpassung des Regionalen Grünzuges mit der Teilfortschreibung „C Änderung bzw. Neu- ausweisung von Grenzen der Regionalen Grünzüge und von Grünzäsuren (Ergänzung zu B)“, von der Verbandsversammlung am 13.05.2004 durch Satzung festgestellt (genehmigt mit Erlass des Wirtschaftsministeriums vom 10.02.2005), aufgehoben wurde.

3.4.2.1.1.7 Forderung nach einer Absenkung der Dammlage

Die Stadt Staufen verfolgt eine Absenkung der Trasse. Mit einer möglichst weitgehenden Minderung einer Dammlage soll insbesondere ein Beitrag zur Schonung des Landschaftsbildes geleistet werden. Die Forderung nach einer Reduzierung der Dammlage wird insbesondere für den Bereich von Bau-km 2 + 709,56 bis zum Bauende erhoben, weil dieser Teilabschnitt als besonders sensibel erachtet wird. Um die mit der Unterführung bei Bau-km 2+743 (Rahmenbauwerk und Grundwassertrog) verbundenen Konflikte nicht zusätzlich zu verschärfen, wird in diesem Zusammenhang angeregt, eine Absenkung der Dammlage unmittelbar hinter dem Unterführungsbauwerk in Richtung Bauende einzuleiten. Die Stadt Staufen fordert überdies, die lichte Höhe des Bauwerks zur Querung des Tunseler Grabens noch weiter zu reduzieren und die lichte Weite entsprechend zu verbreitern. Damit soll ebenfalls eine Schonung des Landschaftsbildes erreicht werden. Zugleich müsse dann auch das Straßenniveau der L 123 nicht in dem geplanten Maße angehoben werden. Ergänzend wird ausgeführt, Querungshilfen zum Erhalt der wichtigen Wegebeziehungen zwischen Staufen und Grunern seien einzurichten. Es wird überdies gefordert, die Böschungsbreiten soweit wie möglich zu reduzieren, um den Flächenverbrauch und die Pflegekosten zu minimieren.

Eine weitere Absenkung der Trasse ist nicht geboten. Es trifft zwar zu, dass insbesondere im Interesse des Landschaftsbildes wie auch des Lärmschutzes eine Optimierung der Höhenlage in den Blick zu nehmen ist. Das Bestreben nach einer möglichst günstigen Höhenlage steht allerdings nicht selten im Widerstreit mit weiteren Belangen von nicht unerheblichem Gewicht. So hat der Vorhabensträger mit der vorliegenden geänderten Planung im gebotenen Umfang Anstrengungen unternommen, um die Dammlage so weit wie möglich zu reduzieren, und hat sich überdies bereit erklärt, den Gremien der Stadt zur Erläuterung der maßgeblichen Gründe weiterhin zur Verfügung zu stehen. Zum Sachverhalt führt der Vorhabensträger zutreffend aus, dass nach der geänderten Planung die Dammlage zwischen von 0,50 m bis 2,20 m variiert. Es ist vorgesehen, dass der Regelaufbau nach dem Abschieben des Oberbodens direkt auf das Gelände aufgebracht wird. Es gilt hierbei zu bedenken, dass der Verkehrsweg über Teilstrecken Wasserschutzgebiete (Bauanfang bis ca. Bau-km 1+500) tangiert und auch im Übrigen Belange der Wasserwirtschaft in die Überlegungen mit einfließen. So waren im Verfahren die für die Wasserwirtschaft und den Naturschutz zuständigen Stellen intensiv in die Abstimmungen zur Trassierung eingebun-

den. Im Zuge dieser Abstimmungen wurde ein geeignetes Konzept zur schadlosen Ableitung von Oberflächenwasser entwickelt und in die Planung übernommen. Weitere Spielräume zur Absenkung haben sich dabei nicht eröffnet. Es wurde berücksichtigt, dass in Wasserschutzgebieten nach dem technischen Regelwerk zwingend eine Dammlage im Interesse des Grundwasserschutzes erforderlich ist (RiStWag – Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten). Ein weiteres Absenken der Trasse würde überdies erfordern, dass Boden abgegraben wird. Hier würde sich die Frage des Umgangs mit den Massen stellen, für die mit Schadstoffbelastungen zu rechnen ist. Es würden sich überdies Fragen zum Entwässerungskonzept aufwerfen. Die aktuelle Fassung der Antragsunterlagen beruht hingegen auf einem intensiven Austausch mit den Fachbehörden und berücksichtigt die ohnehin eher geringe Mächtigkeit der gegebenen Deckschichten und die Schadstoffproblematik. So fallen bei Umsetzung der Antragstrasse allenfalls relativ überschaubare Mengen an, die zumeist an Ort und Stelle wieder eingebaut werden. Es gilt überdies zu bedenken, dass Zwangspunkte im weiteren Verlauf der Trasse hinzukommen und mögliche Spielräume einengen. Es handelt sich hierbei um den Tunseler Graben, die Höhenlage von L 129 und L 125, die Unterführung bei Bau-km 2+743 und der Anschluss an den Bestand im Bereich der Münstertäler Straße. So waren im Bereich des Tunseler Grabens neben Belangen der Wasserwirtschaft auch begründete Anforderungen des Naturschutzes (Kubatur des Durchlasses, Sohlsubstrat, Durchwanderbarkeit) mit in die Betrachtungen einzubeziehen (vgl. Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege); Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft)). Im Rahmen der vorgenommenen Optimierungen wurde die Höhe des Durchlasses dabei auf ein geringstmögliches Maß reduziert. Die Optimierungen im Zuge der geänderten Planung manifestieren sich insbesondere in dem Teilabschnitt zwischen ca. Bau-km 2+850 und ca. Bau-km 3+650 (vgl. Unterlage 8 der Antragsunterlagen, Höhenpläne, Plan 3 a und 4 a), mithin in dem Bereich, den die Stadt Staufen als landschaftlich sensibel erachtet. Im Bereich des Bauendes konnte die Dammlage damit auf rund 60 cm abgesenkt werden. Zwischen den auch von der Stadt genannten Zwangspunkten im Bereich der Unterführung und dem Anschluss an den Bestand der Münstertäler Straße hat der Vorhabensträger damit die sinnvoller Weise zur Verfügung stehenden Spielräume so weit wie möglich ausgeschöpft.

Soweit im Zusammenhang mit der Querung des Tunseler Grabens angeregt wurde, auf Restgrundstücken in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit dem Bauwerk Ausgleichsmaßnahmen zur Gewässerentwicklung festzusetzen, bleibt festzuhalten, dass im dortigen Umfeld ein Konzept zu Kompensationsmaßnahmen entwickelt wurde, das geeignete Flächen mit einbezieht. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens „Rundacker II“ wurden weitere Anpassungen vorgenommen. Auf die Ausführungen zur LBP-Maßnahme A 5a u. a. unter Ziffer 3.4.4.3.3.1 (Ausgleichsmaßnahmen) wird Bezug genommen.

Eine Reduzierung der Böschungen bzw. weitere Spielräume zur Reduzierung des Flächenverbrauchs bzw. der Minimierung von Pflegeaufwand eröffnen sich nicht. Mit der Planung ist bereits vorgesehen, dass die Böschungen durchgehend ausgerundet ausgeführt werden. Damit wird die Fläche, die am Böschungsfuß künftig für Nutzungen Dritter zur Verfügung steht, so groß wie möglich gehalten. Die Böschungsfelder selbst sind zum Erwerb vorgesehen, weil sie dauerhaft für Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen zugänglich sein müssen. Dieser Aufwand obliegt der Straßenbauverwaltung des Landes. Die Böschungen im vorliegenden Fall entsprechen den geltenden Richtlinien (vgl. Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitte, sog. RAS-Q 96). Richtlinien dienen unter anderem als Entscheidungshilfe und Handlungsanleitung im Einzelfall und tragen zugleich zu einer landesweit einheitlichen Vorgehensweise bei.

Soweit Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer und insbesondere Querungshilfen auf der Strecke zwischen Staufen und Grunern angesprochen wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) verwiesen.

3.4.2.1.1.8 Reduzierung der Kreisverkehrrinnendurchmesser

Die Stadt Staufen strebt eine Reduzierung der Kreisverkehrrinnendurchmesser an, so weit dies richtlinienkonform möglich ist. Dadurch soll der hinreichenden Leistungsfähigkeit der Straße einerseits und dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden andererseits Rechnung getragen werden.

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie einer leistungsfähigen und attraktiven Verkehrsverbindung kann der Forderung nach einer Reduzierung der Kreisverkehrrinnendurchmesser nicht gefolgt werden. Insbesondere mit Blick auf die Verbindungs- und Entlastungsfunktion der L 123 sind mögliche Einschränkungen der Leistungsfähigkeit kritisch zu beurteilen. Der Vorhabensträger hat zutreffend dargelegt, dass zwar eine Reduzierung um etwa einen Meter möglich sein könnte, dass die gewählten Durchmesser von 43 m jedoch den maßgeblichen Richtlinien entsprechen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stünde eine solche und eher geringe Reduzierung im Ergebnis in keinem angemessenen Verhältnis zu den Nachteilen, die in diesem Fall zu besorgen sind. Die Bemessung der Kreisverkehre hat sich durch Erfahrungen der Praxis, beispielsweise mit Langholztransportern, bestätigt. Zu bedenken sind auch die Anforderungen des sonstigen Schwerlastverkehrs oder von Linienbussen (auch Gelenkbussen), die auf der Ortsumfahrung zum Einsatz kommen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.17.6 (Regio-Verbund GmbH - RVG) wird verwiesen. Es ist überdies zu bedenken, dass

eine Verringerung der Durchmesser regelmäßig dazu führt, dass die Außenkanten überfahren und dadurch notwendige Sanierungsarbeiten ausgelöst werden. Überdies erfordert ein kleinerer Außendurchmesser eine stärkere Reduzierung der Befahrungsgeschwindigkeit, was sich ungünstig auf die Leistungsfähigkeit des einzelnen Kreisverkehrs und in der Summe auch auf den Verkehrsweg an sich auswirken kann. Dies würde sich zugleich nachteilig hinsichtlich der Lärm- und Abgassituation bemerkbar machen.

3.4.2.1.1.9 Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)

Die Stadt Staufen fordert die Anbindung der Neumagenstraße über einen Kreisverkehrsplatz herzustellen. Zwar werden die Projektziele der Ortsumfahrung geteilt, es wird jedoch im Sinne einer städtebaulichen Zielsetzung auch angestrebt, die Erreichbarkeit der Innenstadt für Besucher, die in der Innenstadt einkaufen wollen, nicht spürbar zu erschweren. Das „Tor zur Altstadt“ solle vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung der Stadt Staufen für potentielle Kunden die Möglichkeit erhalten, von den Wegebeziehungen gleichberechtigt über einen Kreisverkehr und nicht nur untergeordnet, wie mit der geplanten Linksabbiegespur, auch in die Neumagenstraße einfahren zu können. Die Stadt Staufen stellt in Aussicht, im Falle einer Realisierung des Kreisverkehrs, bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die Neumagenstraße zu beantragen und die Neumagenstraße entsprechend den geänderten Anforderungen umzugestalten, um unerwünschten Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt Staufen zu vermeiden. Für den südlichen Bereich der künftigen Ortsdurchfahrt begrüßt die Stadt Staufen grundsätzlich, dass mit der geänderten Planung die versetzte Anordnung der beiden Einmündungen „Münstertaler Straße“ und „Im Steiner“ entfallen ist. Sie fordert jedoch, sinngemäß wie für die Anbindung der Neumagenstraße, die beiden genannten Straßen über einen Kreisverkehrsplatz mit der Ortsumfahrung zu verknüpfen. Trotz angestrebter Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt, solle für Besucher aus Richtung Münstertal die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht spürbar erschwert werden.

Es ist nachvollziehbar, dass die Stadt Staufen einerseits ein großes Interesse an einer nachhaltigen Entlastung der Ortsdurchfahrt hat, dass dies andererseits jedoch nicht zu einer Minderung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit von Staufen als Standort für Wirtschaft und Tourismus führen soll. Zugleich ist es nicht von der Hand zu weisen, dass eine bauliche Gestaltung, die es dem Kfz-Verkehr ohne nennenswert hemmende Wirkung ermöglicht, in die Ortsdurchfahrt einzufahren, im Widerstreit mit den Projektzielen steht. Wie bereits ausgeführt (vgl. Ziffer 2 - Erforderlichkeit, Planziele), stärkt die vorliegende Planung mit der baulichen Anbindung an die Neumagen- und die Münstertäler Straße über Einmündungen mit Abbiegebeziehungen schlüssig und konsequent die angestrebte Bündelung der Verkehre. Dieser Effekt würde mit Kreisverkehrsplätzen merklich geschwächt. Die Plan-

feststellungsbehörde gibt zu bedenken, dass gerade auch aus den Erfahrungen mit der Einrichtung von Fußgängerzonen, eine attraktive Gestaltung des innerörtlichen Bereichs mit hoher Aufenthaltsqualität nicht zwingend zu einer Schwächung der innerörtlichen Standorte führt. Die angestrebte Aufwertung der Innenstadt nebst geeigneter verkehrslenkender und verkehrsberuhigender Maßnahmen, insbesondere im Sinne einer Aufwertung für Fußgänger und Radfahrer, ist unabhängig von der Zufahrtssituation als sinnvoll zu erachten und trägt zu einer weiteren Verbesserung bei. Zum Sachverhalt bleibt festzuhalten, dass sich die Einmündungen bei der Prüfung der Knotenpunkte als leistungsfähig erwiesen haben (vgl. Anlage 16.2a der Antragsunterlagen, Knotenpunkte im Zuge der OU L 123 - Verkehrstechnische Untersuchung). Mit den geplanten Linksabbiegespuren auf der Ortsumfahrung sind verkehrssichere Abbiegebeziehungen gegeben, die zugleich gewährleisten, dass der durchlaufende Verkehr auf der Ortsumfahrung weitgehend ungehindert fließen kann. Ein weiterer Kreisverkehrsplatz im Bereich der Neumagenstraße würde auf einer Strecke von weniger als 1 km eine Abfolge von drei Kreisverkehrsplätzen bedeuten, was zu einer Minderung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges zumindest auf dem entsprechenden Teilstück beitragen könnte. So hat der Verkehrsgutachter im Erörterungstermin bestätigt, dass die Flüssigkeit des Verkehrs durch einen weiteren Kreis nachlässt. Zur Anbindung an die Münstertäler Straße bleibt hier zu ergänzen, dass über die genannten Gründe hinaus die im Verhältnis zur Neumagenstraße geringere Verkehrsbelastung die sachliche Notwendigkeit eines Kreisverkehrsplatzes noch stärker infrage stellt.

Zum vorgesehenen Rückbau der Straße „Im Steiner“ wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.11 (Rückbau der Straße „Im Steiner“) verwiesen.

3.4.2.1.1.10 Anbindung des Gewerbegebiets „Gaisgraben II/III“

Die Stadt Staufen führt aus, dass der geplante Kreisverkehrsplatz zur Erschließung des Gewerbegebiets „Gaisgraben I“ gut geeignet ist. Die Anbindung des geplanten Gewerbegebiets „Gaisgraben II/III“ sei durch diesen Kreisverkehrsplatz aber nur suboptimal gewährleistet. Da die in der ursprünglichen Planung gestrichelt eingezeichnete Verlängerung der Straße „Innere Neumatten“ entfallen sei, werde um eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes bis zu einer Verlängerung der Straße „Innere Neumatten“ ersucht. Das hierfür erforderliche Grundstück Flst Nr. 3157 befinde sich im Eigentum der Stadt Staufen. Mit einem solchen Ansatz könne insgesamt eine bessere Anbindung beider Gewerbegebiete (Gaisgraben I und II/III) erreicht und die Erschließungssituation des Reiterhofs spürbar verbessert werden.

Der Vorhabensträger hat hier nachvollziehbar dargelegt, dass der Anschluss an die Ortsumfahrung über einen Kreisverkehrsplatz bewusst und in Abstimmung mit der Stadt Stau-

fen in die Verlängerung der Straße "Im Gaisgraben" gelegt wurde, weil die Straße "Im Gaisgraben" aufgrund ihrer Lage und Breite geeignet ist, auch bei einer künftigen Erweiterung des Gewerbegebiets den Verkehr innerhalb des gesamten Gewerbegebiets aufzunehmen und an die Anbindungen zu verteilen. Dies wird durch die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens bestätigt, in das die künftige bauliche Entwicklung mit eingeflossen ist. Bedenken der Verkehrsbehörden, die sich intensiv in das Verfahren eingebracht haben, zur Verkehrsführung und zur Leistungsfähigkeit des anschließenden Straßennetzes wurden nicht erhoben. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde haben die Untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald und die Polizeidirektion Freiburg ausdrücklich bestätigt, dass insbesondere auch die Straße „Im Gaisgraben“ bezüglich der künftigen Verkehrsverlagerungen als leistungsfähig erachtet wird. Möglicherweise auftretende Störungen im Verkehrsfluss lassen sich nach Auskunft dieser fachlichen Stellen durch verkehrsregelnde Maßnahmen bewältigen (beispielsweise: Vorfahrtsregelung; Regelungen zum Abstellen/Parken von Kfz). Der Kreisverkehrsplatz selbst hat sich in der Überprüfung ebenfalls als leistungsfähig erwiesen. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die Dimensionierung der weiteren Anbindungen im Gewerbegebiet ist kein Ansatz ersichtlich, der eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes als geboten bzw. als sachlich geeigneter erscheinen ließe. Der Vorhabensträger hat sich vielmehr für einen Standort entschieden, der sich unter sachlichen Gesichtspunkten mit guten Gründen als der hier sinnvollste Ansatz vertreten lässt. Die Stadt Staufen hat nach ausführlicher Diskussion ihr Verständnis erklärt, dass eine Änderung im laufenden Planfeststellungsverfahren nicht angestrebt wird. Der Vorhabensträger hat überdies im Interesse der Stadt Staufen eine gewisse Aufgeschlossenheit für eine nachfolgende Planänderung erkennen lassen unter der Prämisse, dass die Stadt Staufen alle notwendigen Planungsschritte sowie die Mehrkosten übernimmt. Die nachvollziehbare Skepsis des Vorhabensträgers bezüglich Geeignetheit und Leistungsfähigkeit im Vergleich mit dem beantragten Lösungsansatz sind im Lauf des Verfahrens jedoch erkennbar geworden. Hinreichende Ansatzpunkte, dass sich eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes als die insgesamt bessere oder für einzelne Belange schonendere Lösung anbietet, haben sich nicht in hinreichendem Umfang gezeigt (vgl. hierzu auch Ziffer 3.4.19.4.66 zu Einwendung Nr. 66). Der weitere Gang der Dinge ist insoweit nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, sondern wäre von den Beteiligten zu einem späteren Zeitpunkt zunächst bilateral zu bewältigen. Danach wäre in einem entsprechenden Verfahren zu prüfen, ob eine Änderung der vorliegenden Planung der rechtlichen Prüfung zu deren Genehmigungsfähigkeit standhielte. Die Planfeststellungsbehörde belässt es vor diesem Hintergrund dabei, die Anforderungen aufzuzeigen, die aus Sicht des Vorhabensträgers an nachfolgende Schritte zu stellen sind: Der Vorhabensträger weist ausdrücklich darauf hin, dass das Verfahren neben den planerischen Änderungen auch ein neues Verkehrsgutachten erforderlich macht, das die veränderten Verkehrsströme beurteilt, sowie eine Leistungsfähigkeitsbeurteilung beider Anbindungen an das Gewerbege-

biet/ L 123. Er macht darauf aufmerksam, dass für eine Planänderung eine rechtliche Sicherung einschließlich naturschutzrechtlicher Bewertung und ggf. notwendiger Maßnahmen herbeizuführen sind. Er legt überdies dar, dass die erforderliche Rechtssicherheit vor Beginn einer Ausführungsplanung zur Antragstrasse vorliegen muss. Der Vorhabensträger verdeutlicht, dass die Baukosten im Vergleich zur jetzt vorliegenden Planung kostenneutral sein müssen. Hierzu ist eine Vergleichskostenrechnung erforderlich; ggf. sind Ausgleichszahlungen vorzunehmen. Der Vorhabensträger bekräftigt abschließend, dass neben einer selbständigen Betreuung der Planung durch die Stadt Staufen sowie deren Kostentragung eine Hinzuziehung des Referats 44 des Regierungspräsidiums nur noch zur fachtechnischen Prüfung und zur Stellungnahme im Raum steht. Lediglich ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der („gestrichelten“) Verbindung im Bereich „Innere Neumaten“ um eine optionale Darstellung handelte, die im Rahmen der ursprünglichen Planung zur Information aufgenommen wurde. Sie war jedoch nicht Gegenstand des Verfahrens. Auf den eben aufgezeigten Gang der Abstimmungen wird verwiesen.

Soweit eine separate Anbindung der Erweiterungsflächen an die Ortsumfahrung in Betracht gezogen wird, kommt dies im Ergebnis nicht zum Zuge. Die Ausbildung weiterer Kreisverkehrsplätze ist mit Blick auf deren Lage und Anzahl unter Gesichtspunkten der Leistungsfähigkeit bedenklich. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)) wird insoweit sinngemäß verwiesen. Kritisch zu betrachten wäre auch ein Lösungsansatz über eine Einmündung in die Ortsumfahrung unter Gesichtspunkten der Sicherheit und Leistungsfähigkeit. Dies vor dem Hintergrund, dass mit dem vorgesehenen Kreisverkehrsplatz eine sichere und leistungsfähige Verbindung in den Bereich des Gewerbegebietes zur Verfügung stehen wird.

Zu Aspekten insbesondere auch des Reiterhofs wird auf die hierzu bereits genannte Verweisung sowie die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.13 (Gestaltung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter im Bereich des Reiterhofs) verwiesen.

3.4.2.1.1.11 Rückbau der Straße "Im Steiner"

Die Stadt Staufen fordert, die Straße „Im Steiner“ als bituminös befestigte Straße im derzeitigen Zustand zu belassen. Zur Begründung wird ausgeführt, durch den mit der geänderten Planung vorgesehenen Rückbau auf einen 3 m breiten Wirtschaftsweg würden das Restaurant „Rebstock“ und der obere Teil von Grunern von einer direkten Verbindung in Richtung Münstertal abgeschnitten. Beide Bereiche seien künftig nur noch über Umwegfahrten erreichbar.

Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Der Vorhabensträger hat mit der geänderten Planung kritische Hinweise aufgenommen, dass es in dem maßgeblichen Bereich künftig 3 parallel verlaufende Straßen gebe. In seinen Überlegungen hat der Vorhabensträger überdies zutreffend einfließen lassen, dass insbesondere der südöstliche Bereich der Straße „Im Steiner“ wegen der Bündelungswirkung der Ortsumfahrung nur noch ein sehr geringes Verkehrsaufkommen haben wird (vgl. Ziffer 2.2.1.3 (Planungsfälle, Wirkungsanalysen)). Der rückgebaute Teil der Straße „Im Steiner“ wird künftig nur noch der Landwirtschaft, sowie Fußgängern und Radfahrern dienen. Eine Ausgestaltung mit wassergebundener Decke, die insbesondere eine Nutzung für Radfahrer eröffnet, hat der Vorhabensträger zugesagt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1.1.2 (Befestigung des Wegenetzes mit einer wassergebundenen Decke) wird Bezug genommen. Der Rückbau der Straße „Im Steiner“ ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur Vermeidung und Verminderung von Flächenverbrauch, was sich günstig auf das Schutzgut Boden wie auch die Landwirtschaft auswirkt. Es entsteht daraus die Möglichkeit, einen Gewässerschutzstreifen über eine Teilstrecke des Entwässerungsgrabens Kirchmatten anzulegen und trägt dazu bei, den maßgeblichen Bereich als Naherholungsgebiet aufzuwerten. Die so gewählte Vorgehensweise leistet damit einen Beitrag, die Wirkungen des Projekts insgesamt abzumildern bzw. auszugleichen. Für Verkehrsteilnehmer aus Grunern, sowie aus nördlicher Richtung einschließlich des Kernorts von Staufen ändert sich die Zufahrtssituation nur geringfügig. Sie erfolgt künftig über das bestehende Straßennetz, hier vor allem die L 125, bzw. über die L 123 neu und den geplanten Kreisverkehrsplatz L 123 neu/ L 125. Eine deutlichere Änderung tritt hinsichtlich des Kfz-Verkehrs aus Richtung Münstertal ein. Diese Verkehre werden zunächst über die Ortsumfahrung über eine Strecke von ca. 500 m an der Siedlung „Im Steiner“ und Grunern vorbeigeführt und nehmen dann ebenfalls den zuvor beschriebenen Weg über den Kreisverkehr und die L 125. Die zusätzlich zu bewältigende Strecke beträgt damit ca. 1 km. Es wird berücksichtigt, dass es sich dabei um gut bzw. hinreichend ausgestattete Verkehrswege handelt, die sicher und zügig befahren werden können. Die insoweit entstehenden Mehrwege bei einem Teil der Verkehrsteilnehmer werden deshalb als zumutbar erachtet. Es wird ebenfalls berücksichtigt, dass mit dem Rückbau der Straße „Im Steiner“ zugleich ein Beitrag zu einer Verkehrsberuhigung geleistet wird, der sich auch in einer Verbesserung der Lärmsituation der straßenzugewandten Gebäude niederschlägt. Dies folgt aus dem Umstand, dass die Ortsumfahrung weitgehend den derzeit auf der Straße „Im Steiner“ vorhandenen Verkehr aufnehmen wird und sich deren Verkehrsbedeutung (künftig noch rd. 300 Kfz/24h) damit deutlich verringert. Der vorgesehene Rückbau ist dem angemessen. Im Übrigen bleibt zur Erschließung von Grunern festzuhalten, dass der Ortsteil Grunern über zwei Ortseingänge verfügt, die sämtlich keinen unmittelbaren Änderungen unterliegen. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die rückgebaute Straße „Im Steiner“ künftig für Wanderer und Radfahrer eine höhere Attraktivität aufweist im Sinne einer sicheren und di-

rekten Verbindung zwischen Münsterteil und der Siedlung „Im Steiner“, die unter anderem auch dem Ortsteil Grunern zugutekommt.

Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), vgl. insbesondere Ziffer 3.4.12.1.9 (Breite der Straße „Im Steiner“ zwischen Kreisverkehrsplatz L 123/ L125 und Einmündungsbereich „Dorfstraße“) und Ziffer 3.4.12.1.10 (Verbindungsweg von Grunern (östlich der Siedlung „Im Steiner“) zur L 123“), sowie Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) wird verwiesen.

3.4.2.1.1.12 Geh- und Radwegunterführung (Bau-km 2+743); Ausrüstung der Pumpenanlage mit einer Notstromversorgung

Die Stadt Staufen fordert, dass die Pumpenanlage der Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 2+743 mit einer Notstromversorgung ausgerüstet wird. Damit soll im Falle eines Stromausfalls bei starken Niederschlägen oder bei einer Hochwassergefährdungssituation ein Volllaufen des Troges vermieden werden. Es wird überdies angeregt zu prüfen, ob das Unterführungsbauwerk auch etwas kleiner dimensioniert ausgeführt werden kann.

Ein Erfordernis, das eine Abweichung von der üblichen und bewährten Vorgehensweise zu Unterführungen vorliegend begründen würde, ist weder ersichtlich noch hinreichend vorgebracht. Nach der vorliegenden Planung wird zur Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers und des Drainagewassers eine Pumpenanlage errichtet, die das Wasser in eine Versickerungsmulde fördert. Das Unterführungsbauwerk folgt in seiner Dimensionierung den einschlägigen Richtlinien (RAS-Q 96, ERA 2010, RAS-EW 08). So ist die wasserdichte Wanne der Unterführung für Höchstwasserstände ausgelegt. Überdies ist eine zweite Pumpe vorgesehen (vgl. Hydraulische Berechnungen, Unterlage 13.1 a der Antragsunterlagen, Ziffer 3.2.6), die die Funktion der regulären Pumpe übernimmt, wenn diese ausfällt. Wie der Vorhabensträger schlüssig im Erörterungstermin erläutert hat, kann hierbei auf eine Fülle von Erfahrungen mit Unterführungen zurückgegriffen werden, die ohne Beeinträchtigungen betrieben werden und ebenfalls nicht über Notstromaggregate verfügen.

Zu Aspekten zu Gestaltung und Akzeptanz hinsichtlich der Unterführung, die insbesondere auch in privaten Einwendungen zum Ausdruck gekommen sind, wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) sowie im jeweiligen Zusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

3.4.2.1.1.13 Gestaltung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter im Bereich des Reiterhofs

Die Stadt Staufen fordert die Querung der Wegebeziehungen für schwächere Verkehrsteilnehmer aus dem Gewerbegebiet sowie dem Wegenetz im Einzugsbereich der Ortsumfahrung so auszugestalten, dass sie von Fußgängern, Radfahrern und Reitern gefahrlos genutzt werden könne. Sie sei insbesondere von Bedeutung, um das Ausreitgelände nördlich der Ortsumfahrung zu erreichen. Es wird zu bedenken gegeben, dass es sich dabei um die einzige Querungsmöglichkeit für die ausreitenden Pferde des Reiterhofs handele. Die Querung werde also von besonders vielen Kindern genutzt. Hinzu komme, dass viele Kinder dort im „Pulk“ reiten würden und dadurch eine zusätzliche Gefährdung eintreten könne. Dies gelte sinngemäß auch bei Umsetzung der geforderten Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes. Es wird überdies angeregt, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bereits jetzt die Querung durch eine markante Farbgebung hervorzuheben. Warnschilder oder einer Warnleuchte sowie ggf. eine Geschwindigkeitsbeschränkung sei geboten.

Es trifft zu, dass gerade den Belangen von schwächeren Verkehrsteilnehmern, so auch insbesondere von Kindern, das gebotene Augenmerk gelten muss. Kinder sind weniger als Erwachsene in der Lage Verkehrssituationen einzuschätzen, sie sind nicht selten weniger aufmerksam bzw. leichter ablenkbar. Eine Gruppe von Kindern beim Ausreiten stellt damit eine Situation dar, die mit großem Ernst in die Überlegungen einzubeziehen ist. Hinzu kommen die Belange von Reitern allgemein sowie die Belange der weiteren Verkehrsteilnehmer hinsichtlich einer sicheren und möglichst flüssigen Fortbewegung. Zur Beurteilung der vorliegenden Situation gilt es vor diesem Hintergrund zunächst zu unterscheiden, zwischen dem Gegenstand der Planfeststellung und Aspekten, die grundsätzlich gesonderten Verfahren der zuständigen Stellen vorbehalten sind. Die Planfeststellung für Straßen nach dem Straßengesetz des Landes Baden-Württemberg ist auf die Infrastruktur gerichtet (vgl. § 37 Abs. 1 Satz1 StrG: „...gebaut oder geändert...“). Maßnahmen zur Verkehrsregelung, mithin des „Betriebes“, liegen damit im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Dies umfasst Fahrbahnmarkierungen, Hinweis- und/oder Verkehrsschilder oder weitere Maßnahmen. Die Planung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hat die Aufgabenstellung unter Sicherheitsgesichtspunkten sowie der praktischen Erfordernisse aufgenommen. Geplant ist eine Querungshilfe mit einer Länge von ca. 8-10 m und einer Breite von ca. 4 m. Bei der Dimensionierung wurde darauf geachtet, dass mindestens 2 Pferde gleichzeitig queren können und so vermieden wird, dass ein Tier alleine warten muss. Dies ist im Hinblick auf deren Herdentrieb erfolgt. Die Querungshilfe befindet sich im unmittelbaren Einflussbereich des Kreisverkehrsplatzes. Die Geeignetheit und Verkehrssicherheit des Kreisverkehrsplatzes bei Bau-km 0+960 hat der Vertreter der Landespolizeidirektion Freiburg auf ausdrückliche Nachfrage im Erörterungstermin, ob die Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter des Reiterhofs

geeignet und verkehrssicher sei, bestätigt. Er hat zutreffend ausgeführt, dass die Querungshilfe unmittelbar an den Kreisverkehr anschließt, Pferde aufgrund ihrer Größe deutlich wahrgenommen werden können und die gefahrene Geschwindigkeit durch den Kreisel relativ niedrig ist. Mit einbezogen wurde, dass Kinder bis zu einem gewissen Alter zwar nur bedingt verkehrstauglich sind, jedoch eine Grenzziehung bei einem Alter in etwa zwischen 10 und 12 Jahren gegeben ist. Der Vertreter der Landespolizeidirektion Freiburg hat nachvollziehbar dargelegt, dass von Kindern, die älter sind, erwarten werden kann, dass dann, wenn sie sich mit einem Pferd im Straßenverkehr bewegen, sie sich verkehrsgerecht verhalten und die Verkehrssituationen einschätzen können. Es wurde überdies darauf verwiesen, dass über flankierende verkehrsrechtliche Maßnahmen jederzeit nach Fertigstellung zusammen mit der Stadt Staufen und vor Ort entschieden werden könne.

Soweit eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes gefordert wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.10 (Anbindung des Gewerbegebiets „Gaisgraben II/III“) verwiesen.

Soweit eine Existenzgefährdung des Reiterhofs angesprochen wurde, wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), insbesondere Ziffer 3.4.19.4.66 (Einwendung Nr. 66) verwiesen. Soweit eine Unterführung gefordert wird, wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) verwiesen. Die Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit einer weiteren Unterführung gelten sinngemäß.

3.4.2.1.1.14 Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)

Als ein zentrales Anliegen fordert die Stadt Staufen, im Bereich der alten Bahnlinie Staufen - Grunern und insbesondere im Bereich zwischen Staufen und Grunern zusätzlich zu der geplanten Unterführung mindestens eine, besser jedoch zwei oberirdische Querungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung einer Querungshilfe vorzusehen. Es wird ausgeführt, dass die Wegbeziehung im Bereich der alten Bahnlinie Staufen - Grunern sowie mehrere Wegbeziehungen zwischen Staufen und Grunern durch die Planung unterbrochen und die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) alleine auf die geplante Unterführung verwiesen würden. Mit Blick auf die traditionell bestehenden Wegbeziehungen, deren Bedeutung für die Wohngebiete im jeweiligen Einzugsbereich, mit Blick auf die Zugänglichkeit der freien Landschaft mit ihrer Erholungsfunktion und nicht zuletzt mit Blick auf eine bessere Erschließung landwirtschaftlicher Flächen wird eine Verbesserung dringend eingefordert. Vor allem eine Verschlechterung der Verbindungen zwischen dem Kernort von Staufen und dem Ortsteil Grunern, die im Bestand mehrere allseits geschätzte Wegebeziehungen

umfasse, wird als völlig inakzeptabel erachtet; allgemein sei eine gute verkehrliche Verknüpfung der Ortsteile anzustreben. Hohe Bedeutung habe, dass der in den 1970er Jahren eingemeindete Ortsteil Grunern nicht vom Kernort in unzumutbarer Weise abgehängt werden dürfe. Besonders werden hierbei Besorgungen wie Einkäufe und Arztbesuche, Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen, die leichte Erreichbarkeit von schulischen Einrichtungen, der Zugang zum Haltepunkt-Süd der Münstertalbahn und der Zugang zum Schwimmbad hervorgehoben. Es wird die Gefahr gesehen, dass es mangels hinreichender Querungsmöglichkeiten zu „wilden“ Querungen der Ortsumfahrung kommen werde, was mit erheblichem Gefährdungspotential verbunden sei. Hinterfragt wird die Stichhaltigkeit des vom Vorhabensträger eingebrachten Arguments, durch die Einrichtung einer Querungshilfe entstehe eine „Scheinsicherheit“, da querende Fußgänger die Geschwindigkeit heranfahrender Kfz leicht unterschätzten und zu befürchten sei, dass verschiedene Kfz eine angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung nicht beachten würden. Zur Geeignetheit einer Querungshilfe führt die Stadt Staufen aus, dass in dem betreffenden Abschnitt die Verkehrszahlen deutlich niedriger lägen als in den ersten Abschnitten und der Regelquerschnitt aus diesem Grund dort verringert worden sei. In Einwendungen wird vielfach ausgeführt, dass Unterführungen dem Sicherheitsbedürfnis potentieller Nutzer nicht gerecht werden.

Der Vorhabensträger tritt weitergehenden Anforderungen entgegen. Er sieht das vorliegende Konzept zur Querungssituation wie auch zum sonstigen Wegenetz als ausreichend und zumutbar an. Er hat insbesondere auch im Erörterungstermin aufgezeigt, dass mit der Planung u. a. dafür Sorge getragen wurde, dass sämtliche Grundstücke, damit insbesondere auch die landwirtschaftlich genutzten Flächen, nach Umsetzung des Vorhabens erschlossen sind. Dies erfolgt über das vorhandene Wegenetz und über dessen sinnvolle Ergänzung im Zuge der Planung. Er hat nachdrücklich die Auffassung vertreten, dass die vorgesehene Unterführung in ihrer Dimensionierung und in ihrer Lage gut geeignet ist, die Fußgänger- und Radfahrerströme zwischen Grunern und Staufen sowie in der Relation von und nach Ballrechten-Dottingen (Radweg entlang der L 125) zu erfassen und sicher unter der Straße hindurch zu führen.

Im Ergebnis erweist sich das Interesse der örtlichen Gemeinschaft an weiteren Querungsmöglichkeiten zwar als durchaus nachvollziehbar. Entsprechende Anforderungen können dem Vorhabensträger im Ergebnis jedoch nicht auferlegt werden. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Vorhaben mit einem merklichen Einschnitt in die gewohnten Wegebeziehungen insbesondere im Bereich zwischen Staufen und Grunern verbunden ist. Mit der Ortsumfahrung entfallen insbesondere verschiedene Verbindungen von Wirtschaftswegen und/oder beliebte Wanderwegen (z. B. Bettlerpfad, Karrweg, Wiiwegli). Neben dem öffentlichen Straßennetz besteht somit traditionell eine relativ hohe Dichte von fußläufigen Verbindungen auf der Strecke zwischen der alten Bahnlinie bis auf Höhe der

Siedlung „Im Steiner“. Dies hat über längere Zeiträume vor dem Hintergrund der teilweise historischen Überprägung und den landschaftlichen Reizen und Freizeitmöglichkeiten ein hohes Bewusstsein für die Lebensqualität begründet, die mit dieser Grundsituation verbunden ist. Nicht zuletzt auch mit Blick auf die Befriedungsfunktion, die einem komplexen Verwaltungsrechtsverfahren zukommen kann, hat sich die Planfeststellungsbehörde eingehend damit befasst, ob hier ein Entgegenkommen über das rechtlich Gebotene hinaus eröffnet ist. Mögliche Lösungsansätze haben sich jedoch insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. aus Kostengründen als letztlich nicht umsetzbar erwiesen.

Die mit der Planung insgesamt vorgesehenen Querungen sind als Konzeption nachvollziehbar und ausreichend, sodass dem Vorhabensträger insofern keine Ergänzungen der Planung aufgegeben werden können. Dies gilt auch mit Blick auf die Situation zwischen Staufen und Grunern. Mit eingeflossen sind die erheblichen Kosten, die mit einer oder mehreren zusätzlichen Unterführungen verbunden wären. Oberirdischen Querungen außerhalb der Ortslagen, auch wenn diese über Querungshilfen verfügen, stehen durchgreifende Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit (Erkennbarkeit, Anprallgefahr, hohe Geschwindigkeiten) entgegen. Die Polizeidirektion Freiburg hat sich entsprechend im Verfahren geäußert und den Ansatz letztlich abgelehnt. Zur Begründung wurde nachvollziehbar das Gefährdungspotential aufgezeigt, das sich aus den gefahrenen Geschwindigkeiten selbst ergibt sowie dem Umstand, dass die Geschwindigkeiten der Kfz von Querenden nicht selten falsch eingeschätzt werden. Von den fachlichen Stellen wird deshalb das vorliegende Konzept zur Bündelung der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Zuge der Unterführungen und im Bereich von Knotenpunkten als sach- und bedarfsgerecht erachtet. Von fachlicher Seite wird zutreffend darauf hingewiesen, dass bei Querungen auf der freien Strecke besonders die Aufstellhilfen in der Mitte der Straße für die Führer von Kfz nachts bzw. in der Dämmerung nicht bzw. sehr schlecht sichtbar sind. Es besteht überdies die Gefahr, dass sie beim Überholen nicht gesehen werden. Im Erörterungstermin hat der Vertreter der Polizeidirektion Freiburg überzeugend zum Ausdruck gebracht, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit, wenn weitere Querungsmöglichkeiten angestrebt würden, somit nur ein Lösungsansatz im Sinne einer weiteren Unterführung in Betracht käme. Ergänzende Unterführungen erweisen sich jedoch mit Blick auf die Lage der Siedlungen, die Bevölkerungszahlen der Quartiere im Einzugsbereich und die zu erwartenden Verkehre einerseits und die nicht unerheblichen Mehrkosten auf der anderen Seite nicht als erforderlich und angemessen. Die Kosten einer weiteren Unterführung würden nach dem unbestrittenen und in sich schlüssigen Vortrag des Vorhabensträgers mit erheblichen Mehrkosten im Umfang von mindestens ca. 500.000 € zu Buche schlagen. Zugleich erweist sich das vorliegende Konzept als hinreichend bedarfsorientiert und berücksichtigt angemessen das Sicherheitsinteresse. Querungen für die nordwestlichen und westlichen Stadtgebiete und für den Ortsteil Grunern sind im Bereich der Kreisverkehrsplätze beim Gewerbegebiet Gais-

graben und im Knotenpunkt L 123/ L 129 sowie über die Unterführungen bei Bau-km 0+320 und 2+743 vorgesehen. Hinzu kommt eine Querungsmöglichkeit im Bereich von Bau-km 3+732. Die Wohngebiete im Westen von Staufen sind zum Erreichen der freien Landschaft im Schwerpunkt auf den Kreisverkehrsplatz L 123/ L129 und die Unterführung bei Bau-km 2+743 ausgerichtet, die ca. 800 m voneinander entfernt liegen. Die Entfernung der Unterführung bei Bau-km 2+743 zur Querungsmöglichkeit im Bereich von Bau-km 3+732 beträgt ca. 1 km. Der Knotenpunkt L 123/ L 129 mit seiner Querungsmöglichkeit ist ca. 350 m von der derzeitigen Bebauung im Eingangsbereich der Wettelbrunner Straße entfernt. Der Abstand der Wohnbebauung im Bereich des Ortseingangs bei der Grunerner Straße vom Unterführungsbauwerk beträgt weniger als 200 m. Der Vorhabensträger verfolgt damit nachvollziehbar das Konzept, oberirdische Querungen auf der freien Strecke im Interesse der Verkehrssicherheit so weit wie möglich zu vermeiden. Unter Kosten- und Akzeptanzgesichtspunkten liegt es nahe, Querungen so weit wie möglich im Bereich von Kreisverkehrsplätzen zu verwirklichen. Es wird dort mit geringeren Geschwindigkeiten gefahren. Zugleich rechnen die Führer von Kfz dort eher mit baulichen Vorkehrungen für schwächere Verkehrsteilnehmer und fahren generell mit höherer Aufmerksamkeit. In Bereichen, für die sich eine sinnvolle Verknüpfung mit einem Kreisverkehrsplatz nicht eröffnet, sind Unterführungen vorgesehen. Die Unterführungsbauwerke selbst umfassen jeweils eine Strecke von ca. 10 m. Durch die geradlinige Ausführung der Bauwerke, deren überschaubare Dimensionierung und die Zuwegungen sind sie komplett einsehbar, was dem Sicherheitsbedürfnis der Nutzer Rechnung trägt. Falls eine Beleuchtung gewünscht wird, die mit entsprechenden Kostenfolgen für den Unterhaltungspflichtigen einhergeht, wäre im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung der Stadt Staufen als künftigen Unterhaltungspflichtigen und dem Vorhabensträger erforderlich. Der Vorhabensträger hat bezüglich der baulichen Ausführung, die die Voraussetzung für eine Beleuchtung schaffen würde, seine Bereitschaft zu den notwendigen Abstimmungen erklärt. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass Unterführungen im Zuge von Bundes- bzw. Landesstraßen außerorts regelmäßig nicht mit einer Beleuchtung versehen werden. Der Bedarf nach einem Unterführungsbauwerk bei Bau-km 0+320 folgt aus den hohen zu erwartenden Fahrzeugzahlen und dem Bestreben, Umwege im Interesse einer hohen Akzeptanz möglichst gering zu halten. Die Unterführung bei Bau-km 2+743 bestimmt sich in ihrer Lage ersichtlich als „Verlängerung“ der „Staufener Straße“ in Grunern und schafft für den Siedlungsschwerpunkt von Grunern in nahezu direkter Linie eine Verbindung mit dem Sportgelände in Staufen, den Schulanlagen und dem Wohngebiet „Wolfacker“. Im weiteren Einzugsbereich von Staufen schließen nördlich weitere Wohngebiete und in der Verlängerung der Grunerner Straße die Innenstadt von Staufen an. Die Unterführung nimmt neben den Hauptbereichen der Siedlungen den Umstand auf, dass ein relativ hohes Verkehrsaufkommen an Radfahrern einschließlich Schülerverkehr zwischen Staufen und Grunern bzw. auf der Relation in Richtung Ballrechten-Dottingen feststellbar ist. Die Unterführung bündelt

darüber hinaus das Aufkommen an Radfahrern und Fußgängern, das sich bislang auf mehrere Wirtschaftswege zwischen Staufen und Grunern verteilt hat. Die alte Bahnlinie und der Weg über Grundstück Flst.-Nr. 2257 liegen selbst unweit der Unterführung. Die künftigen Umwege im Verhältnis hierzu sind gering. Für den Haltepunkt Staufen-Süd ergibt sich ein überschaubarer Umweg insbesondere für Bewohner aus den südlichen Teilen von Grunern und der Siedlung „Im Steiner“, der eine zusätzliche Weglänge von bis zu ca. 600 m beinhaltet. Dem steht allerdings ein Gewinn an Verkehrssicherheit durch die Unterführung gegenüber. Sofern von Radfahrern und Fußgängern von Grunern aus das Schwimmbad angesteuert wird, kann dies unschwer und auf direktem Weg über die rückgebaute Straße „Im Steiner“ und den Knotenpunkt bei Bau-km 3+732 erfolgen, der mit einer Querungshilfe ausgestattet wird.

Einer Querungshilfe im Zuge der alten Bahnlinie Staufen - Grunern (ca. bei Bau-km 2+539) stehen die dargelegten Belange der Verkehrssicherheit entgegen. Vor diesem Hintergrund wird es auch von fachlicher Seite für sinnvoll erachtet, die Fußgängerströme zu bündeln und auf die Unterführung hin zu lenken. Umwege von mehreren Hundert Metern werden hierbei als zumutbar angesehen. Die Planfeststellungsbehörde hat dies nachvollzogen. Es gilt zu bedenken, dass sich eine entsprechende Querungshilfe ca. 90 m nördlich des Kreisverkehrsplatzes L 123/ L 125 befinden würde und wäre damit mehr der freien Strecke als dem Kreisverkehrsplatz zuzuordnen. Nach den Erfahrungswerten der fachlich zuständigen Stellen richten die Führer von Kfz bei den gegebenen Abständen zu einem Knotenpunkt ihre Aufmerksamkeit regelmäßig auf ein anderes zu erwartendes Verkehrsgeschehen als dies beispielsweise im unmittelbaren Einzugsbereich von Kreisverkehrsplätzen der Fall ist, wo mit einfahrenden Kfz und grundsätzlich auch mit querenden Fußgängern oder Radfahrern zu rechnen ist. Es bedeutet unter dieser Hinsicht eine nicht unerhebliche Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wenn in der Zufahrt zum bzw. der Beschleunigungssituation aus dem Kreisverkehrsplatz heraus eine Querung vorgefunden wird, mit der der Führer eines Kfz üblicherweise zwar im Zuge des Kreisverkehrsplatzes selbst, aber nicht an dieser Stelle rechnet. Dies würde auch dann gelten, wenn die Verkehrsinsel über die Strecke von 90 m bis zur gewünschten Querung „verlängert“ würde. Ein entsprechender „Mittelstreifen“ lässt nicht unbedingt auch auf eine integrierte Querung schließen. Die beschriebene Fahrsituation für Kfz bleibt in etwa gleich. Hinzu treten Aspekte eines sparsamen Umgangs mit Flächen und Kostengesichtspunkte. Da die Querung nördlich der Verknüpfung mit der L 125 liegen würde, kann hier auch noch nicht von deutlich geringeren Verkehrsbelastungen ausgegangen werden. Im Rahmen des Konzepts zur Führung der schwächeren Verkehrsteilnehmer wird überdies zu bedenken gegeben, dass die Querung nur rund 200 m von der Unterführung bei Bau-km 2+743 entfernt liegen würde. Eine zusätzliche, aber zugleich weniger verkehrssichere Querung in kurzer Distanz, gewissermaßen „in Konkurrenz“ zur Unterführung, würde der Konzeption, Fußgänger und

Radfahrer mit hoher Verkehrssicherheit über die Unterführung zu bündeln, entgegenlaufen und deren Akzeptanz schmälern.

Eine verkehrssichere Anbindung des Radweges entlang der L 125 ist mit der vorliegenden Planung gegeben. Der Radverkehr wird künftig ab der Einmündung der Straße „Im Steiner“ in die L 125 über eine Strecke von ca. 150 m auf der Straße „Im Steiner“ geführt und danach über die Unterführung bei Bau-km 2+743 gebündelt. Die Straße „Im Steiner“ verfügt über eine ausreichende Breite, um die Verkehre aufzunehmen. Sie wird durch die Ortsumfahrung entlastet, sodass hinsichtlich des Aufkommens an Kfz und mit Blick auf das kurze Teilstück, das auf der Straße zu bewältigen ist, eine hinreichend geeignete Verkehrsführung für den Radverkehr geschaffen wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass weitere Verbesserungen gegebenenfalls über ein Flurbereinigungsverfahren erreicht werden können. Dieses ist beantragt. Da ein Flurbereinigungsverfahren regelmäßig einer Planfeststellung zeitlich nachfolgt, liegen derzeit keine so hinreichend konkretisierten Ergebnisse vor, als dass diese in die Planfeststellung im Sinne einer Problembewältigung einbezogen werden könnten. Die Planfeststellungsbehörde legt ihren Überlegungen deshalb die konkrete Planung mit den jeweils damit einhergehenden Eingriffen, Belastungen und sonstigen Folgen zugrunde. Sie fließen mit ihrem vollen Gewicht in die Abwägung ein.

Im Interesse der Verkehrssicherheit und um insbesondere in der ersten Phase die Umorientierung der Verkehrsteilnehmer auf die geänderte Verkehrsführung zu unterstützen, werden die unterbrochenen (alten) Wegverbindungen mit Hecken oder sonstigen Hindernissen so gestaltet, dass wirksame Barrieren geschaffen sind. Es ist vorgesehen, die Bevölkerung rechtzeitig mittels Öffentlichkeitsarbeit für die Änderungen im Wegenetz zu sensibilisieren. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.8 (Maßnahmen, um Fußgängerquerungen abseits der regulären Querungseinrichtungen zu hindern) wird verwiesen.

Soweit ergänzend Belange von Gewerbebetrieben, landwirtschaftlichen Betrieben bzw. Belange des Ortsteils Grunern geltend gemacht werden, wird überdies auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

3.4.2.1.1.15 Straßenentwässerung

Soweit weitergehende Anforderungen zur Straßenentwässerung vorgetragen wurden, wird darauf hingewiesen, dass das Entwässerungskonzept mit den fachlichen Stellen beim

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald intensiv abgestimmt ist. Aspekte, wie die Lage im Wasserschutzgebiet, im Thermalquellschutzgebiet sowie weitere fachliche Aspekte sind hierbei eingeflossen. In der Abstimmung wurde ein entsprechendes Entwässerungskonzept entwickelt. Eine Grundlage, aufgrund derer dem Vorhabensträger weitergehende Maßnahmen auferlegt werden könnten, ist nicht ersichtlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) verwiesen. Soweit auf die Stellungnahme der Firma Badenova AG & Co KG Bezug genommen wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.17.2 (Badenova AG & Co. KG) in dieser Entscheidung verwiesen.

3.4.2.1.1.16 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Die Stadt Staufen hat umfangreiche Anforderungen formuliert, die auf eine möglichst schonende und störungsarme Umsetzung der Baumaßnahmen abzielen. Diesen ist weitgehende Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat sich im notwendigen Umfang mit den bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens und den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Regelwerken befasst. Er hat im Erörterungstermin aufgezeigt, dass die jeweiligen Anforderungen eingehalten werden und dies überdies zugesagt. Zu den Einzelheiten wird auf die Antragsunterlagen sowie die diesbezüglichen Ausführungen im Erörterungstermin Bezug genommen (vgl. u. a. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 c der Antragsunterlagen; Ziffer 6 und 7; vgl. auch die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen), Ziffer 3.4.17 (Belange von Unternehmen der öffentlichen Versorgung und Dienstleistung), Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen)). Ergänzende Untersuchungen bzw. Angaben des Vorhabensträgers nicht erforderlich.

Der Bau der Ortsumfahrung ist im Schwerpunkt mit Baustellenverkehr, Bautätigkeiten zur Umsetzung des Vorhabens und der begleitenden Maßnahmen einschließlich des Kompensationskonzepts und mit Betrieb im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen zu rechnen. Die Maßnahmen sind verbunden mit Umgestaltungen der Erdoberfläche und hierbei eventuell zu transportierenden Massen. Gemäß der nachvollziehbaren Darstellung des Vorhabensträgers werden mehrere Flächen für die Baustelleneinrichtung benötigt. Sie sind an baulichen Schwerpunkten wie Kreuzungen bzw. Kreisverkehren vorgesehen, wobei eine gleichzeitige Nutzung mehrerer Baustelleneinrichtungsflächen in Abhängigkeit vom Baufortschritt nicht auszuschließen ist. Die genaue Lage der Baustelleneinrichtungsflächen und der Flächen, die bauzeitlich sonst vorübergehend in Anspruch genommen werden, können den Grunderwerbsunterlagen entnommen werden (Unterlage 14. 1 der Antragsunterlagen; Pläne 1 b bis 4 b und 5 a). Als Baustraße soll entsprechend dem Baufortschritt insbesondere die neue L 123 dienen. Das Brückenbauwerk bei Bau-km 2+743 benötigt

hingegen eine gesonderte Baustellenzufahrt. Diese erfolgt über die Trasse des zukünftigen Radweges von der L 125 und der Straße „Im Steiner“ kommend von beiden Seiten des Bauwerks. Der Vorhabensträger hat mit den Antragsunterlagen erklärt, dass die bestehenden landwirtschaftlichen Wegeverbindungen weiterhin zugänglich sein werden, unter Umständen jedoch mit längeren Anfahrtswegen durch Umleitungen gerechnet werden muss. Nach Lage der Dinge ist somit mit Auswirkungen von Baustellenbetrieb insbesondere in bebauungsnahen Teilbereichen des Vorhabens zu rechnen. Dies sind die Bereiche von Bauanfang entlang des Gewerbegebiets „Gaisgraben“ einschließlich der Anbindung an die Straße „Im Gaisgraben“. Die weiteren Teilbereiche weisen zumeist einen deutlicheren Abstand von der Bebauung auf. Im Bereich der Unterführung bei Bau-km 2+743 rücken Baustelleinrichtungsfläche und die Anbindung des Wegenetzes wieder etwas näher an die Bebauung heran. Ähnliches gilt für die Gebäude im Bereich der Straße „Im Steiner“, insbesondere im rückwärtigen Bereich der Gebäude, die der neuen Trasse zugewandt sind, sowie im Verknüpfungsbereich mit der Münstertaler Straße. Auf Nachfrage hat der Vorhabensträger mitgeteilt, dass nach Lage der Dinge nicht vorgesehen ist, dass Bauarbeiten auch während der Nachtstunden durchgeführt werden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens eingehend befasst. Sie hat die Zusagen des Vorhabensträgers aufgenommen und durch weitere Maßgaben ergänzt. Es wurde hierbei berücksichtigt, dass es sich bei nachteiligen bauzeitlichen Auswirkungen regelmäßig um Erscheinungen vorübergehender Natur handelt. Soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen, sind die mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens insoweit entschädigungslos hinzunehmen. Es wird berücksichtigt, dass Details der Ausführung oft erst in der konkreten Situation mit den beauftragten Unternehmen entschieden werden können. Engmaschige Bestimmungen zur Vorgehensweise können demnach einer flexiblen, effizienten und damit auch zügigen Umsetzung von sachgerechten Maßnahmen, was auch im Interesse der Betroffenen liegt, abträglich sein. In der Praxis hat sich bewährt, im Hinblick auf einen gerechten Ausgleich im Spannungsverhältnis der unterschiedlichen Interessen und jeweils bezogen auf den konkreten Einzelfall Zielvorgaben zu formulieren, an denen sich der Vorhabensträger auszurichten hat.

Der Forderung, dass die Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm) vom 1. September 1970 in der Bauphase eingehalten werden, ist der Vorhabensträger nachgekommen. Er hat die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zugesagt. Überdies werden in der Planfeststellung regelmäßig, so auch hier, entsprechende Auflage zum Schutz der Anwohner in der Bauphase getroffen.

Baustellen unterfallen dem Anlagenbegriff § 3 BImSchG und sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlage nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen zu entscheiden. Neben dem Planfeststellungsbeschluss ist keine gesonderte Genehmigung für die Bauausführung zu erteilen. Daneben sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschimmissionen (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 - AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastigung ausgegangen werden kann. Die AVV Baulärm schließt Baumaßnahmen zu bestimmten Zeiten nicht grundsätzlich aus. Bei Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) führt sie aus, dass Maßnahmen zur Minderung zum Einsatz kommen sollen (exemplarisch werden in der AVV angeführt: Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Abschirmung der Baustelle, Maßnahmen an Baumaschinen, Verwendung ausschließlich geräuscharmer Baumaschinen, Anwendung geräuscharmer Bauverfahren, Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen). Eine endgültige Beurteilung der bauzeitlichen Schallsituation und insbesondere die abschließende Festsetzung von Schutzmaßnahmen einschließlich der Beschränkung von Betriebszeiten ist vorab schwerlich möglich und auch nicht sinnvoll, da die konkrete Ausgestaltung einzelner Konflikte nicht vorhersehbar ist, sondern sie erst anhand der konkreten Situation beurteilt werden können und sich hieraus Handlungsmöglichkeiten ableiten. Die AVV-Baulärm sieht selbst Messungen vor, wobei sowohl das Messverfahren wie auch Immissionsrichtwerte vorgegeben sind. Zugleich gibt es kein rechtlich verbindliches Regelwerk zur prognostischen Ermittlung von Schallemissionen bei Baustellen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen und im Hinblick auf die getroffenen Maßgaben ist davon auszugehen, dass sich Problemlagen zu bauzeitlichen Lärmbeeinträchtigungen im Einklang mit der Rechtsordnung einer Lösung zuführen lassen. Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass insbesondere die Lärmwerte der AVV-Baulärm eingehalten werden. Er hat die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zugesagt. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass sich aus der Art der Baumaßnahme und deren Lage zumeist mit klarem Abstand zur Bebauung das Erfordernis weitergehender Maßgaben als der zugesagten bzw. durch die Planfeststellungsbehörde getroffenen, mangels ersichtlicher bzw. vorgetragener Anhaltspunkte nicht stellt. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der Baumaßnahme im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen erfolgen und auftretende Konflikte zeitnah einer Lösung zugeführt werden können. Im Übrigen bleibt die Möglichkeit, dass die Einhal-

tung der maßgeblichen Vorschriften durch die zuständigen Behörden geprüft wird, hiervon unberührt.

Die Nutzung von öffentlichen Straßen für den Baustellenverkehr ist als Gemeingebrauch zu dulden. Der Vorhabensträger hat zugesagt, dass die Zufahrt zu angrenzenden Grundstücken während der Bauzeit jederzeit möglich sein wird. Dies umfasst auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke. Es ist hierbei nicht zu beanstanden, wenn dabei auch Umwege erforderlich werden können. Bei Umsetzung der Maßnahme lassen sich aller Voraussicht nach gewisse Verkehrsbehinderungen nicht vermeiden. Soweit dadurch Umwege entstehen, ist dies als vorübergehende Maßnahme grundsätzlich zumutbar. Durch die Verpflichtung zur Abstimmung und Information ist den Belangen der Verkehrsteilnehmer sowie von Anliegern Rechnung getragen.

Es sind keine so erheblichen und lang andauernden Baustellenverkehre ersichtlich, dass diesbezüglich eine Entscheidung zu Schallschutzmaßnahmen zu treffen wäre. Soweit Anforderungen sich auf Maßnahmen der Lärmvorsorge beziehen, ist auch insoweit kein Anspruch gegeben. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) wird verwiesen.

Es ist nicht gänzlich ausgeschlossen, dass es durch den Baustellenbetrieb zu Erschütterungen kommen wird. Entscheidungen zum Bauverfahren, so auch insbesondere zu den Brückenbauwerken und Baugrubenumrandungen werden jedoch im Einzelnen erst im Rahmen der weiteren Umsetzungsschritte in der Ausführungsphase festgelegt. Erschütterungseinwirkungen auf den Menschen bei Baumaßnahmen werden gemäß DIN 4150-Teil 2 (Stand Juni 1999) beurteilt. Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten werden durch die Wahl geeigneter Baugeräte und -maschinen minimiert. Erschütterungen sind nur für kurze Zeit und lokal begrenzt zu erwarten, und werden sich daher aller Voraussicht nach im zumutbaren Rahmen halten. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, so weit wie möglich erschütterungsarme Bauweisen zu wählen und erschütterungsarme Maschinen zum Einsatz zu bringen und die Anforderung der DIN 4150-Teil 2, die Maßgaben zu zumutbaren Erschütterungen in der Bauzeit enthält, umzusetzen. Das Vorhaben lässt nach Lage der Dinge nicht erwarten, dass baubedingte Erschütterungen in ein- und demselben Einwirkungsbereich über längere Zeiträume auftreten werden. Es wird wegen der teilweise gegebenen Nähe auch zu Wohnnutzungen jedoch für erforderlich erachtet, dass die betroffenen Anwohner rechtzeitig informiert werden, falls - wider Erwarten - Erschütterungen in der Nachtzeit nicht vermeidbar sein sollten oder sich Arbeiten mit mehr als kurzzeitigen und deutlich spürbaren Erschütterungen als erforderlich erweisen sollten. Der Vorhabensträger sieht überdies vor, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen, um sicherzustellen, dass keine baubedingten Beeinträchtigungen vorhandener Anla-

gen/Gebäuden entstehen. Im Rahmen dieses Verfahrens wird der Zustand der bestehenden Bausubstanz im Einwirkungsbereich überprüft und festgehalten, um evtl. baubedingte Schäden feststellen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlagen 1c der Antragsunterlagen, Ziffer 5.1.2 zu baubedingten Erschütterungen).

Nachteilige Auswirkungen der Baumaßnahme, so auch Belastungen durch baubedingte Schadstoffe (Abgase, Staub), sind regelmäßig vorübergehender Natur. Soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen, sind sie als mittelbare Auswirkungen des Vorhabens insoweit entschädigungslos hinzunehmen. Das Konzept des Vorhabensträgers sieht bereits vor, die Baustellenverkehre über die neue L 123 und damit abseits der Siedlungen zu führen. Die Planfeststellungsbehörde hat überdies ergänzende Maßgaben getroffen, um Beeinträchtigungen so weit wie möglich zu vermeiden. Zur lufthygienischen Situation ist weder ersichtlich noch vorgetragen, dass durch das Planvorhaben eine Situation geschaffen würde, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltungsplanung bzw. nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen nicht bewältigt werden könnte. In der Gesamtschau ist davon auszugehen, dass die durch den Baustellenverkehr und die Baustelleneinrichtungsflächen verursachten Zusatzbelastungen in der bereits vorhandenen, dominanten Schadstoffvorbelastung im Bereich von öffentlichen Straßen aufgehen werden bzw. sich vielfach keine nennenswerten zusätzlichen oder unzumutbaren Schadstoffbelastungen ergeben. Es wird hierbei berücksichtigt, dass es sich um Belastungen vorübergehender Natur handelt. Mit den getroffenen Maßgaben sind mögliche Beeinträchtigungen bereits so weit wie möglich gemindert. Zugleich kann angenommen werden, dass sich auftretende Konflikte zeitnah einer Lösung zuführen lassen.

Zur Funktionsfähigkeit der Ver- und Entsorgungseinrichtungen während der Bauzeit ist dem Interesse der Stadt Staufen an einer auch insoweit störungsfreien bzw. möglichst störungsarmen Umsetzung des Bauvorhabens Rechnung getragen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.17 (Belange von Unternehmen der öffentlichen Versorgung und Dienstleistung) wird verwiesen.

Im Übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen.

3.4.2.1.1.17 Sonstige Belange der Stadt Staufen

Soweit die Stadt Staufen in eigener Regie die Errichtung eines Lärmschutzwalles an Teilstrecken entlang der Trasse verfolgt, bestehen diesbezüglich keine Einwände des Vorhabensträgers. Der Vorhabensträger weist jedoch zutreffend darauf hin, dass mit größeren Aushubmassen, die hierfür zur Verfügung gestellt werden könnten, im Zuge der Umset-

zung der Ortsumfahrung nicht zu rechnen ist. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage) wird ergänzend verwiesen.

Der Vorhabensträger hat bezüglich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ im Erörterungstermin zugesagt, beim Umzug der Nutzungen im Kleingartenbereich unterstützend tätig zu werden. Dies wurde in die Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung aufgenommen. Zur Entschädigung der Kleingärtner hat der Vorhabensträger sich grundsätzlich positiv geäußert. Es wird darauf hingewiesen, dass Entschädigungsfragen grundsätzlich nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind. Hierzu wird auf die nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen bzw. ein besonderes Entschädigungsverfahren verwiesen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), insbesondere Ziffer 3.4.19.4.72 (Einwendung Nr. 72), wird ergänzend Bezug genommen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen des Kompensationskonzepts im Bereich des Tunseler Grabens auf Maßnahmen im Zuge der Bauleitplanung zum Bebauungsplangebiet „Rundacker II“ angepasst wurden. Die Verlegung des Tunseler Grabens und damit auch diesbezügliche Auswirkungen auf die Entnahmestelle der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ entfallen hierdurch als Gegenstand der Planfeststellung. Auf die Ausführungen unter 3.4.9.8 (Weitere Aspekte zu Belangen der Wasserwirtschaft), insbesondere Ziffer 3.4.9.8.2 (Sonstige Belange) wird ergänzend verwiesen.

Soweit Erläuterungen der Planänderungen im Vergleich zu der im Jahr 2005 vorgestellten Variante 5 A angestrebt wurden, wird darauf hingewiesen, dass Gegenstand des Verfahrens das beantragte Projekt ist. So gibt es grundsätzlich keine Gewähr, dass ein Vorhabensträger nicht im Zuge der Vorplanungsphase oder in der Folge Änderungen an einem Vorhaben vornimmt. Maßgeblich für die Prüfung der Zulässigkeit des konkreten Vorhabens ist damit der Antrag aus dem Jahr 2007 in der Form, die er mit der Planänderung und den weiteren Optimierungen gefunden hat. Die insoweit eingetretenen Änderungen, auch des angepassten Kompensationskonzepts sowie der Anpassung an aktuelle Sicherheitsstandards, sind in den Unterlagen jeweils dokumentiert. Vor diesem Hintergrund ist keine Grundlage ersichtlich, aufgrund derer in der Planfeststellung Anforderungen zu einer weitergehenden Dokumentation zu berücksichtigen wären. Der Vorhabensträger hat überdies mitgeteilt, dass dem Informationsersuchen bereits gesprächsweise nachgekommen wurde.

Soweit Kostengesichtspunkte bezüglich der Antragstrasse bzw. von Trassenalternativen angesprochen wurden, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie die jeweiligen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass Änderun-

gen bezüglich der Höhe der veranschlagten Kosten nicht zwingend auf eine Änderung der Ausführungsqualität hinweisen. Die Betrachtungen werden jeweils nach den aktuell verfügbaren Grundlagen zur Kostenermittlung und entsprechend der Elemente des aktuellen Planungsstandes (beispielsweise Zahl der Unterführungen, Anschluss-Stellen usw.) vorgenommen, sodass sich bereits aus diesem Umstand Schwankungen ergeben. Der Vorhabensträger hat auf Nachfrage vielmehr ausdrücklich bestätigt, dass das Vorhaben nach Maßgabe der für die Straßenbauverwaltung geltenden Standards und nach dem Stand der Technik hergestellt wird.

3.4.2.1.1.18 Stellungnahme der Stadt Staufen zur Planänderung im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“

Der Vorhabenträger hat die Planung im Jahr 2012 in Folge des Bebauungsplans "Rundacker II" der Stadt Staufen in dem insoweit betroffenen Teilbereich angepasst und hierdurch den Interessen der Stadt Staufen Rechnung getragen. Die Konzeptionen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich wurden dabei aufeinander abgestimmt und hierdurch in ihrer Wirksamkeit optimiert.

Auf die Anhörung zu den vorgenommenen Änderungen (1. Änderung) der geänderten Gesamtplanung aus dem Jahr 2009 hat sich die Stadt Staufen mit Stellungnahme vom 20.12.2012 geäußert. Der Gemeinderat der Stadt Staufen sieht die Belange des genannten Bebauungsplanes sowie der Umverlegung des Tunseler Grabens berücksichtigt und damit einhergehend nicht beeinträchtigt. Soweit ausgeführt wird, dass der (noch) bestehende Verlauf des Tunseler Grabens weiter in der Planung erkennbar sei, trifft dies zu. Es ist jedoch nicht geboten, die Darstellung insoweit an die Planungen der Stadt anzupassen. Der Umgriff der kommunalen Planungen zum Bebauungsplan „Rundacker II“ und zur Verlegung des Tunseler Grabens sind, auch anhand der ihr zugewiesenen Signatur, mit hinreichender Klarheit aus den Planunterlagen zu entnehmen. Gegenstand der Planfeststellung sind die Bereiche, die unmittelbar an die kommunale Planung anschließen oder durch diese beeinflusst sind. Diese sind in den Unterlagen im Einzelnen dargestellt und in der Legende sowie textlich erläutert (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 c der Antragsunterlagen). So bleibt etwa wegen des künftig geänderten Verlaufs des Tunseler Grabens ein Durchlass erhalten, der zuvor entfallen wäre (Bauwerks-Verzeichnis lfd. Nr. 7003), entfällt ein zuvor benötigtes Durchlassbauwerk (Bauwerks-Verzeichnis lfd. Nr. 7004) und entfällt schließlich auch die zuvor vorgesehene Verlegung des Tunseler Grabens (Bauwerks-Verzeichnis lfd. Nr. 7002). Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich die Flächen der vorübergehenden Inanspruchnahme durch die vorgenommene Änderung geringfügig verringert haben.

Soweit darauf hingewiesen wird, dass sich die im Grunderwerbsplan 2b (Unterlage 14.1) farblich dargestellten Flächen teilweise den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Spitzäcker“ befinden, bleibt festzuhalten, dass dies in seinem aktuellen Umgriff bereits Gegenstand der geänderten Gesamtplanung war, zu der die Anhörung und Offenlage im Jahr 2009 erfolgt ist. Gesichtspunkte der kommunalen Bauleitplanung wurden seinerzeit diesbezüglich nicht vorgetragen. Im Lauf des Verfahrens wurden überdies abgestimmte Anstrengungen unternommen, um einen geeigneten Lösungsansatz für die Parkplätze und für Ersatzflächen zu finden. Hierzu und zu weiteren Aspekten des Bereichs „Spitzäcker“ wird auf die bereits erfolgten Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1 (Belange der Stadt Staufen) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), insbesondere Ziffer 3.4.19.4.72 (Einwendung Nr. 72), verwiesen.

3.4.2.1.1.19 Stellungnahme der Stadt Staufen zur Planänderung im Zuge der weiteren Optimierung des LBP

Der Vorhabenträger hat die Planung im Jahr 2013 nochmals überarbeitet. Mit einer weiteren Optimierung des LBP wurde die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verringert und die Planung an aktuelle Sicherheitsstandards angepasst (RPS 09). Bezüglich der vorgenommenen Änderungen (2. Änderung) der geänderten Gesamtplanung aus dem Jahr 2009 wurden mit Schreiben vom 08.04.2013 die Stadt Staufen sowie die Verbände angehört, die sich zuvor in das Verfahren eingebracht hatten. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Fachbereich 420 - war in die Planungsüberlegungen eingebunden. Die Stadt Staufen hat im Rahmen der Anhörung von einer Stellungnahme abgesehen.

3.4.2.1.2 Belange des Ortsteils Grunern

Der vorliegend zu beurteilenden Planung wird insbesondere von Einzeleinwendern und Interessengruppen vielfach entgegengehalten, dass sie nicht mit dem Eingemeindungsvertrag vereinbar sei, der im Jahr 1973 zwischen der Stadt Staufen und der seinerzeit selbständigen Gemeinde Grunern geschlossen wurde. Die Argumentation stützt sich auf den Inhalt des Vertrages. Es wird überdies angeführt, die Stadt Staufen habe in der Folge bewusst und fortwährend gegen Pflichten aus dem Vertrag zulasten des Ortsteils Grunern verstoßen. Behörden des Landes Baden-Württemberg und das zuständige Landratsamt hätten ihrerseits den Vertrag nicht in der gebotenen Weise in ihre Entscheidungen einbezogen. Unabhängig vom Eingemeindungsvertrag wird auf die langjährige Vorgeschichte verwiesen. So habe die Stadt Staufen zu gegebener Zeit versäumt, auf eine große Umfahrung hinzuwirken und zunächst das Ziel einer kleineren Umfahrungslösung - der heutigen Ortsdurchfahrt - verfolgt. In der Zusammenschau mit der Ausweisung baulicher Erweiterungsflächen sei anzunehmen, dass die Stadt Staufen bereits frühzeitig angestrebt habe, die Umfahrung in Richtung Grunern abzurücken. Im Ergebnis besteht die Auffassung, dass

die Belange des Ortsteils Grunern und seiner Einwohner mit der Antragstrasse nicht hinreichend berücksichtigt seien, sondern mit dieser vielmehr nicht gerechtfertigte und nicht zumutbare Beeinträchtigungen sowie eine inakzeptable Benachteiligung im Verhältnis zum Kernort einhergingen. Es wird kritisch vorgetragen, die nachteilige Wirkung werde durch die geänderte Straßenplanung aus dem Jahr 2009, die teilweise geradezu als Affront empfunden werde, noch verstärkt. Die Nachteile für Grunern folgten aus der Trennungswirkung in Bezug auf den Kernort von Staufen wie auch für Wegebeziehungen in die freie Landschaft. Letztlich werde Grunern durch die geplante Ortsumfahrung Staufen weitgehend von seiner näheren Umgebung abgeschnitten. Kritisiert wird insbesondere auch der mit der geänderten Planung vorgesehene Rückbau der Straße „Im Steiner“ zwischen dem südlichen Ende der Siedlung „Im Steiner“ und der Anbindung an die L 123 auf Höhe von Bau-km 3+732. Zudem wird bemängelt, dass die Ausgleichsflächen weit überwiegend auf Gemarkung Grunern verwirklicht würden. Bei zutreffender Würdigung aller relevanten Aspekte sprächen die Belange des Ortsteils Grunern gegen die Antragstrasse bzw. würden für eine Lösung vor allem im Sinne der Erweiterten Westtangente streiten. Hilfsweise werden Verbesserungen der Planung gefordert.

Mit der Trassenwahl und der näheren Ausgestaltung des konkreten Vorhabens sind eine Vielzahl von Wirkungen verbunden, die öffentliche Belange, das Gemeinwesen und Belange Einzelner berühren. Nur beispielhaft wird in diesem Zusammenhang auf die Grundstücksbetroffenheiten einschließlich mittelbarer Auswirkungen, die unter anderem für den Verkehrswert oder Nutzungen relevant sein können, und auf die Immissionssituation hingewiesen. Ungeachtet der Frage, welchen gegenwärtigen oder vormaligen Funktionsträgern bzw. welchen Personen sonst in rechtlich zulässiger Weise die Geltendmachung etwa von Belangen/Ansprüchen aus dem Eingemeindungsvertrag oder weiteren Sachverhalten im Zusammenhang mit der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern zustehen könnten, fließen sämtliche in diesem Zusammenhang vorgetragene Argumente und Betroffenheiten in das Verfahren ein.

Zweifel an der Berechtigung Einzelner, sich direkt auf den Eingemeindungsvertrag zu stützen, gründen im vorliegenden Fall neben rechtsgrundsätzlichen Prinzipien (Vertragswirkung grundsätzlich zwischen den Parteien) insbesondere auf § 11 des Eingemeindungsvertrages, der weitgehend und ausdrücklich ausschließt, dass Dritte unmittelbare Rechte aus dem Vertrag erwerben.

Ein Hinzuziehen der Kommunalaufsicht beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald ist bei der gegebenen Sachlage nicht geboten. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angehört. Die mit der Kommunalaufsicht befassten Stellen haben überdies mehrfach auf die Betrachtung des materiell-

rechtlichen Gehalts im Planfeststellungsverfahren verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit den aufgeworfenen Fragestellungen befasst. Im Ergebnis zeigt sich, dass diese dem Vorhaben nicht mit ausschlaggebender Wirkung entgegen gehalten werden können.

3.4.2.1.2.1 Eingemeindungsvertrag

Der zugrunde liegende Sachverhalt wie auch der formale Inhalt des Eingemeindungsvertrages ist zwischen den Beteiligten weitgehend unstreitig. Unterschiedliche Auffassungen bestehen jedoch insbesondere zur Bewertung der Vorgänge, die zu einer Abweichung von Zielsetzungen des Vertrages geführt hätten, inwieweit Regelungen des Vertrages (noch) Bindungswirkung entfalten würden und welche Bedeutung dies insgesamt im Planfeststellungsverfahren habe. So wird vielfach vertreten, es handele sich insbesondere bei den zur Trasse der großen Umfahrung getroffenen Regelungen und in Anbetracht der Vorgeschichte um einen Vorgang, dem verbindliche Wirkung auch gegenüber dem Land Baden-Württemberg zukomme und nicht etwa lediglich um einen Belang, der im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sei.

- Ausgangssituation

Die Stadt Staufen im Breisgau und die selbständige Gemeinde Grunern haben Ende 1973 eine Vereinbarung über die Eingemeindung der Gemeinde Grunern in die Stadt Staufen geschlossen. Die Vereinbarung erfolgte auf Grundlage der §§ 8 und 9 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg vom 25.07.1955 (GemO) in der seinerzeit gültigen Fassung. Die §§ 1 bis 3 des Eingemeindungsvertrages bestimmen die Eingemeindung an sich, die Gesamtrechtsnachfolge, mit der die Stadt Staufen in die Rechte Pflichten von Grunern eintritt, sowie die Gleichstellung der Einwohner und Bürger von Staufen und Grunern. In § 4 des Eingemeindungsvertrages ist geregelt, dass der bisherige Charakter der Gemeinde Grunern erhalten bleiben muss. Das örtliche Brauchtum, das kirchliche und kulturelle Eigenleben sollen sich auch weiterhin frei und ungehindert entfalten können (Ziffer 1). Es wird bestimmt, dass die Stadt Staufen alle in Grunern vorhandenen kirchlichen, karitativen, kulturellen, sportlichen und sonstigen Vereinigungen und Einrichtungen mindestens in derselben Weise fördern und unterstützen wird, wie dies bisher in Grunern der Fall ist. Die nachfolgenden §§ 5 bis 8 des Eingemeindungsvertrages behandeln Fragen der Übernahme von Bediensteten, die Einrichtung einer Verwaltungsstelle im Ortsteil Grunern, die Vertretung der Gemeinde Grunern im Gemeinderat der Stadt Staufen sowie Regelungen zur befristeten Vertretung der eingemeindeten Gemeinde gem. § 9 Abs. 1 Satz 4 GemO. Der § 9 des Eingemeindungsvertrages befasst sich mit Aspekten der Daseinsvorsorge und ergänzenden Verpflichtungen, die der Stadt Staufen obliegen. In § 9 Ziffer 1 Eingemein-

dungsvertrag verpflichtete sich die Stadt Staufen, mit Inkrafttreten der Vereinbarung alle in der Gemeinde Grunern entstandenen und künftigen Aufgaben zu erfüllen. Damit wird nach der getroffenen Regelung ausdrücklich auch sichergestellt, dass die Stadt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten die Infrastruktur des Stadtteils Grunern als Teil des Gesamtgebiets sinnvoll und zweckmäßig weiterentwickeln wird. Mit § 9 Ziffer 2 Eingemeindungsvertrag werden entsprechende Aufgaben in einer nicht abschließenden Auflistung („insbesondere“) aufgezeigt. Es handelt sich dabei um eine angemessene Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung und der Infrastruktur. Unter den zuletzt genannten Begriff fallen Maßnahmen bezüglich Daseinsvorsorge, Bildung und Verkehrswegen („Ausbau der Ortsstraßen, Feldwege, Rebwege und Wasserläufe sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Ortsetters“; „Verbreiterung des Herrenweges mit Anschluss an die Dorfstraße“). In der weiteren Auflistung befindet sich neben der Förderung des Fremdenverkehrs, der Förderung der Ansiedlung von Industriebetrieben im Rahmen der Landentwicklung in dem hierfür vorgesehenen Gebiet, dem Verkauf des Farrenhofs nach Einführung der künstlichen Rinderbesamung und der Anlegung des geplanten Erholungsgebietes im „Lehen“ auch eine Aufgabe bezüglich des Erhalts der Grünzone zwischen Staufen und Grunern. Unter § 9 Ziffer 2 k Eingemeindungsvertrag wird in diesem Zusammenhang „die Erhaltung der Grünzone zwischen der bisherigen Gemarkungsgrenze von Staufen und Grunern (Bebauung nur bis zum Eschbach) und Ausbau des Charakters als Erholungsort“ als Aufgabe der Stadt Staufen formuliert. Nachfolgend, unter § 9 Ziffer 3 Eingemeindungsvertrag, verpflichtet sich die Stadt Staufen darüber hinaus zur Fortführung eines laufenden Verfahrens, zur Erstellung von weiteren Bauleitplänen unter Wahrung des dörflichen Charakters (keine Hochhäuser), zur Förderung des Baus der großen Umfahrung, bezüglich der Verwendung von Einnahmen aus Holztrieb, zum Erhalt der Gemeindebücherei sowie für den Erhalt der Poststelle einzutreten. Die Formulierung zur Umfahrung lautet: „Die Stadt Staufen verpflichtet sich außerdem zur Förderung des Baus der großen Umgehungsstraße entlang der Gemarkungsgrenze unter Beibehaltung der gemeinsam festgelegten Trasse und zum Ausbau der L 123 a (Grunern - Staufen)“. Abschließend bestimmt § 9 Ziffer 4 Eingemeindungsvertrag, dass die für die Eingemeindung zu gewährenden Sonderzuweisungen in voller Höhe im Stadtteil Grunern investiert werden. Der § 10 Eingemeindungsvertrag trifft Regelungen zum Ortsrecht, der § 11 Eingemeindungsvertrag grenzt die Vertragswirkungen in der Form ab, dass unbeschadet der §§ 2 und 3 der Vereinbarung Dritte ansonsten keine unmittelbaren Rechte aus dem Vertrag erwerben. Nach § 12 Eingemeindungsvertrag ist ein Inkrafttreten für den 1. Januar 1974 bestimmt, sofern das Regierungspräsidium bei der Genehmigung keinen anderen Tag bestimmt.

Nach den §§ 8 und 9 GemO können Gemeindegrenzen freiwillig durch Vereinbarung der beteiligten Gemeinden mit Genehmigung der zuständigen Rechtsaufsichtsbehörde geändert werden. Die Anforderungen nach § 9 GemO sind zu beachten. Zu den zulässigen In-

halten von Eingemeindungsverträgen gehören auch Bestimmungen über die Schaffung und/oder Erhaltung von kommunalen Einrichtungen oder die Vorgehensweise zu bestimmten kommunalen Maßnahmen im planerischen und/oder investiven Bereich. Hierbei dürfen die weiteren Zielsetzungen und finanziellen Rahmenbedingungen nicht außer Betracht bleiben. So können insbesondere Verpflichtungen unzulässig sein, wenn durch sie die Entscheidungsfreiheit der Organe der neu geordneten Gemeinde in unvertretbarem Maße eingeschränkt und ihr Haushaltsausgleich gefährdet würde (vgl. zu alledem: Kunze/Bronner/Katz, Gemeindeordnung für Baden-Württemberg, Band 1, Stand: März 2011; Rdnr. 15 zu § 8; Rdnr. 1, 14ff, insbesondere 18 und 19). Bezüglich des konkreten Eingemeindungsvertrages lassen sich entsprechende Bedenken nicht ableiten. Sie sind im Übrigen weder aus Stellungnahmen noch aus weiteren Unterlagen und Erkenntnisquellen ersichtlich. So ist vielmehr davon auszugehen, dass der Eingemeindungsvertrag wirksam geworden ist. Eine nähere Betrachtung ist jedoch hinsichtlich des jeweiligen Regelungsgehaltes angezeigt:

Aus dem Eingemeindungsvertrag wird deutlich, dass die seinerzeit selbständige Gemeinde Grunern, nicht zuletzt wohl mit Blick auf die zu erwartenden Mehrheitsverhältnisse und die Dynamik kommunaler Beschlussfassungen, gegenüber dem größeren Partner alle Anstrengungen unternommen hat, um künftige Nachteile für das Gemeinwesen im Ortsteil zu vermeiden. Dies beginnt mit der Wahrung der Eigenart (§ 4 Eingemeindungsvertrag), die sich unter anderem aus der Lage im ländlichen Umfeld, der Siedlungsgröße und auch aus der Infrastruktur, wie auch der charakteristischen kulturellen und sonstigen Struktur Grunerns ableitet.

Eine nähere Konkretisierung erfahren die Zielsetzungen des Ortsteils Grunern in § 9 Eingemeindungsvertrag. So soll dessen Ziffer 1 offensichtlich sicherstellen, dass sich Grunern auch künftig angemessene Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen.

Die Regelung in § 9 Ziffer 2 k Eingemeindungsvertrag zur Erhaltung der Grünzone zwischen Staufen und Grunern ist durch den in Klammer gesetzten Zusatz „Bebauung nur bis zum Eschbach“ zumindest im Schwerpunkt auf eine entsprechend ausgerichtete Vorgehensweise zur baulichen Entwicklung bezogen. Dies manifestiert sich insbesondere in der kommunalen Bauleitplanung. Der Ausbau des Charakters als Erholungsort ist nach dem Wortlaut erkennbar auf die innere Entwicklung gerichtet. Dies wird ergänzt durch die Regelung in § 9 Ziffer 3 d Eingemeindungsvertrag, die für die weitere Bauleitplanung die Erhaltung des „dörflichen Charakters (keine Hochhäuser)“ hervorhebt. Einer Entwicklung im Sinne eines Erholungsortes ist jedoch zugleich eine hinreichende Sorgfalt auch im Hinblick auf ein günstiges land-

schaftliches Umfeld zuträglich und der vertraglichen Regelung im gebotenen Umfang immanent.

Zur Ortsumfahrung Staufen wird in § 9 Ziffer 3 c Eingemeindungsvertrag ausdrücklich sowohl von deren Förderung wie auch von einem Verlauf entlang der Gemarkungsgrenze unter Beibehaltung der gemeinsam festgelegten Trasse gesprochen. Der Begriff „Förderung“ im Spannungsverhältnis zu Regelungen, die konkret umzusetzende Maßnahmen bezeichnen (nur beispielhaft: Ausbau der Ortsstraßen, Feldwege, Rebwege und Wasserläufe sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Ortsetters; Verbreiterung des Herrenweges mit Anschluss an die Dorfstraße; Erhaltung der Gemeindebücherei), wird deutlich, dass den Parteien seinerzeit durchaus bewusst war bzw. hätte sein müssen, dass der weitere Gang der Dinge zur Ortsumfahrung in nicht unerheblichem Umfang von anderen, unabhängig agierenden Stellen abhängig sein würde. Eine Gewähr für einen bestimmten Trassenverlauf konnte und kann aus der Vereinbarung damit nicht abgeleitet werden. Dies entspricht im Übrigen der im Verwaltungsverfahrensgesetz und den Fachgesetzen zur Planfeststellung normierten Rechtslage, die den Vorhabensträger gerade nicht an den einmal gestellten Antrag bindet. Ähnliches zeigt sich im Eingemeindungsvertrag auch in der Regelung zum Erhalt der Poststelle (in § 9 Ziffer 3 f Eingemeindungsvertrag), die ebenfalls nur im Sinne eines Initiativwerdens angesprochen ist. Im Erörterungstermin hat sich bestätigt, dass dem Eingemeindungsvertrag keine Planunterlage beigelegt war, die einen zwischen den Parteien abgestimmten Verlauf der Ortsumfahrung zeichnerisch festhält. Aus dem Gesamtbild, das dem Eingemeindungsvertrag zu entnehmen ist, und den örtlichen Gegebenheiten lässt sich jedoch unschwer ableiten, dass mit einem Verlauf entlang der Gemarkungsgrenze angestrebt wurde, eine Verwirklichung der Ortsumfahrung zulasten der Gemarkung Grunern und des Ortsteils abzuwehren und auf eine zumindest gleichmäßige Lastenverteilung hinzuwirken. Dies beinhaltet dennotwendigerweise auch die Verpflichtung, Handlungen zu unterlassen, die dazu führen könnten, dass die gemeinsame Zielsetzung nicht mehr erreicht werden kann oder in unzuträglicher Weise erschwert wird. Zugleich spricht der Begriff „Umgehungsstraße“, der sich nach den Umständen erkennbar auf Staufen bezieht, für die grundsätzlich beidseits akzeptierte Zielsetzung einer kompletten Umfahrung. Auch eine Planunterlage, die von einem Aktionsbündnis mit weiteren Unterlagen beim Vorhabensträger vorgelegt wurde (vgl. Entwurf der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg - ausschließlich mit Bearbeitungsständen versehen - „Variante B“ bezüglich der „Umgehungsstraße Staufen im Zuge der L.I.O 123“, Blatt 228/1, Maßstab 1:5.000 aus dem Jahr 1961) weist eine vollständige Umfahrung aus. Zu dem seinerzeitigen Stand verläuft diese nahezu vollständig auf Gemarkung Staufen (zum gegebenen Zeitpunkt noch ohne Gewerbegebiet Gaisgraben, ohne Schul- und

Schulsportgelände und insbesondere auch ohne die Bebauung Hofacker-Hausmäntele, Rundacker, Falkenstein und Wolfacker). Im Erörterungstermin hat sich als zwischen den Beteiligten unstreitig gezeigt, dass dem Eingemeindungsvertrag selbst der Lageplan zur Trassenführung nicht beigelegt war. Der Eingemeindungsvertrag selbst nimmt nicht auf Planunterlagen Bezug oder würde solche als Anlage benennen. Trotz Prüfung in unterschiedlichen Zusammenhängen haben sich keine Anhaltspunkte für eine verbindliche zeichnerische Grundlage ergeben.

Der Verlauf der Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern stellt im Gesamtzusammenhang eine wichtige Grundlage des Vertrages dar. Ihr konkreter Verlauf lässt allerdings, und das auch für den Laien erkennbar, nicht aus sich selbst heraus eine günstige Trassierung für eine Umfahrungsstraße zu. Es ist vielmehr ersichtlich, dass für einen sinnvollen Trassenverlauf zumindest in Teilbereichen von der Gemarkungsgrenze abgewichen werden sollte. Nach Auskunft der Stadt Staufen hat die Gemarkungsgrenze seit der Eingemeindung von Grunern keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Vom Vorhaben ist zunächst die Gemarkungsgrenze zwischen *Bad Krozingen und Staufen* betroffen. Diese schneidet bei Bau-km 0+700 aus Richtung Bad Krozingen kommend die Trasse der Ortsumfahrung und folgt bis Bau-km 1+300 der Grenze der Bebauungsplangebiete „Gaisgraben I“ und „Gaisgraben II“. Sie setzt sich in etwa in der Verlängerung dieser Linie mit einem leichten Schwenk in südliche Richtung bis zur K 4983 fort. Auf Höhe von Bau-km 1+600 endet die *Gemarkung Bad Krozingen*, sodass nachfolgend eine gemeinsame Gemarkungsgrenze der *Gemarkungen Heitersheim und Staufen* gegeben ist, bis der Verlauf der Gemarkungsgrenze auf die K 4983 trifft. In diesem Punkt setzt die gemeinsame Gemarkungsgrenze von *Grunern und Staufen* an. Sie folgt der K 4983 bis zur L 129. Im Bereich der heutigen Einmündung folgt die Gemarkungsgrenze sodann auf einer Strecke von etwa 250 m der L 129 in Richtung Kernort Staufen, um dann nahezu rechtwinklig in südliche Richtung abzuschwenken. Mit dem bis hierher beschriebenen Verlauf zeigt sich eine in westliche Richtung ausladende Wölbung der Gemarkung Staufen, die deutlich über die sonst eher in Form einer flachen Ellipse um den Kernort von Staufen verlaufende Gemarkungsgrenze hinausragt. Nachfolgend verläuft die Gemarkungsgrenze weitgehend gleichmäßig mit wenigen kleinräumigen Verwerfungen insbesondere auf Höhe der Sportanlagen und der Siedlung „Im Steiner“ bis zur Münstertalbahn auf Höhe von Bau-km 3+700. Sie tangiert auf Höhe von ca. Bau-km 2+400 bis ca. Bau-km 2+900 die westliche Grenze der Bebauungsplangebiete „Falkenstein II“ und „Wolfacker“ sowie der Sportanlagen.

Als problematisch erweist sich mit Blick auf die Trassenwahl insbesondere die beschriebene Auswölbung im westlichen Bereich, die einem harmonischen Verlauf entgegensteht. Grundsätzlich bietet sich an, entweder der Gemarkungsgrenze im Bereich der K 4983 und damit in einem weiteren Bogen zu folgen oder die Auswölbung gewissermaßen „abzuschneiden“ und eine Trasse zu wählen, die näher an Staufen liegt. Im weiteren Verlauf stellt der Bereich zwischen Staufen und Grunern, unabhängig von der zwischenzeitlich eingetretenen Bebauung, räumlich die engste Passage dar. Mit seiner geringeren Schwankungsbreite gibt der Verlauf der Gemarkungsgrenze hier einen Eindruck von der wohl angestrebten Linienführung. Dabei fließt das aus dem Eingemeindungsvertrag ersichtliche Bestreben des Ortsteils Grunern ein, in seinem Charakter und in der Entwicklung als Erholungsort Berücksichtigung zu finden. So kann insbesondere im Bereich zwischen Staufen und Grunern mit guten Gründen davon ausgegangen werden, dass eine Verschiebung der Trasse deutlich auf Grunerner Gemarkung grundsätzlich nicht mit den erklärten und durch den Vertrag durch die Stadt Staufen akzeptierten Zielsetzungen des Eingemeindungsvertrages stehen würde. Aus den im Verfahren gewonnenen Erkenntnisse lässt sich im Ergebnis ableiten, dass die Vorstellungen vom Trassenverlauf seinerzeit eher von einem nicht zu weiten Bogen um Staufen geprägt waren, was insbesondere im nördlichen Teilabschnitt zu einer Lage auf Gemarkung Staufen beigetragen hätte; dies im Einklang mit den Interessen Grunerns. Ein Interesse an der Berücksichtigung der Gemarkungsgrenzen zwischen Staufen und Bad Krozingen bzw. Heitersheim, das über diese Zielsetzungen hinausgeht, lässt sich hingegen nicht ableiten.

Nach der Eingemeindung haben sich unter anderem frühere Gemeinderäte von Grunern bzw. für den Ortsteil Grunern gewählte Gemeinderäte der Stadt Staufen gegen die Vorgehensweise der Stadt Staufen im Zuge von Maßnahmen der Bauleitplanung sowie zu deren inhaltlicher Einlassung im Zuge von Abstimmungen im Vorfeld des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sowie im Verfahren selbst gewendet. In der Kritik standen insbesondere Gemeinderatsbeschlüsse, in denen sich die Haltung der Stadt Staufen manifestiert hat, und in deren Folge unter anderem Bebauungspläne in Angriff genommen wurden und Stellungnahmen im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ergangen sind. Neben der Stadt Staufen werden das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald und Landesbehörden hinsichtlich einer Beachtung des Eingemeindungsvertrages bis heute in der Pflicht gesehen. Es wurden in das Planfeststellungsverfahren umfangreiche Stellungnahmen und Unterlagen eingebracht. Die widerstreitenden Standpunkte wurden mehrfach intensiv besprochen und waren ausführlich Gegenstand des Erörterungstermins. Zu den Einzelheiten wird auf sämtliche bei den Akten befindlichen Unterlagen Bezug genommen.

- Bindungswirkung im Rahmen der Planfeststellung

Es bleibt festzuhalten, dass eine vertragliche Regelung und so auch der Eingemeindungsvertrag zunächst zwischen den Vertragsparteien wirkt. Die Durchführung der Vereinbarung zu überwachen, obliegt grundsätzlich der Rechtsaufsichtsbehörde im Rahmen der allgemeinen Rechtsaufsicht. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Grundlagen, auf die sich ein Vertrag gründet, in wesentlichen Zügen ändern können, was zum Erfordernis einer Vertragsanpassung führen kann. Zugleich bestehen Grenzen der Bindungswirkung, die sich unter anderem aus dem geltenden Recht ableiten. So hat die Stadt Staufen unter anderem Zweifel formuliert, ob sich die Stadt Staufen vor dem Hintergrund der Vorschriften zum Recht der Bauleitplanung überhaupt in einem Sinne habe verpflichten können, dass in den maßgeblichen Bereichen jegliche Bauleitplanung unterbleibt, die der Verwirklichung einer Trasse im Bereich der Gemarkungsgrenze hinderlich sein könnte. Überdies wird nach erfolgter Überbauung insbesondere im Bereich des Bebauungsplans „Wolfacker“ vom Eintritt einer Unmöglichkeit ausgegangen, sodass eine Bindungswirkung insoweit entfallen sei. Zu den Einzelheiten wird auf die Stellungnahme der Stadt Staufen vom 11.02.2011 sowie die ebenfalls in diese Richtung weisenden Schreiben des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald - Kommunalaufsicht - vom 16.01.2008 und des Innenministerium Baden-Württemberg vom 17.03.2008 Bezug genommen.

Die insoweit aufgeworfenen Rechtsfragen können jedoch dahingestellt bleiben. Vorhabensträger und insbesondere Planfeststellungsbehörde sind nicht durch den Eingemeindungsvertrag oder die Vorgehensweise weiterer Behörden gebunden. Ein möglicher, noch heute anzunehmender Verstoß gegen Regelungsgehalte des Vertrages wäre überdies nicht von einer Schwere und Tragweite, dass dies im Planfeststellungsverfahren im Ergebnis dem beantragten Vorhaben entgegengehalten werden könnte. Das Vorhaben erweist sich auch im Lichte der Belange, die sich insgesamt aus der Situation von Grunern speisen, als genehmigungsfähig. Es lassen sich überdies keine Aspekte ableiten, die insoweit maßgeblich für die Erweiterte Westtangente als die bessere oder gar klar vorzugswürdige Trasse sprechen.

Es wird darauf hingewiesen, dass es wohl von keiner Seite ernsthaft in Zweifel gezogen wird, dass Rechtspositionen aus einem Eingemeindungsvertrag für den Ortsteil, der seine Selbständigkeit durch Eingemeindung verloren hat, grundsätzlich auch nach der Eingemeindung noch geltend gemacht werden können, gegebenenfalls nach Bestimmung eines Prozesspflegers. Festzuhalten bleibt hier, dass der Weg einer gerichtlichen Klärung bezüglich der Bauleitplanung und auch hinsichtlich weiterer Vorgehensweisen der Stadt Staufen sowie der Vorgehensweisen der Kommunal- und Rechtsaufsicht nicht beschritten wurde.

Dem Planfeststellungsverfahren kommt grundsätzlich keine Funktion in dem Sinne zu, dass in Bezug auf gerichtlich nicht geltend gemachte Rechtspositionen und daran möglicherweise anknüpfender Folgewirkungen ein Ausgleich begehrt werden könnte.

Ein Grundsatz, dass sich Behörden des Landes, sämtliches Handeln anderer Behörden zurechnen lassen müssten, ohne Beachtung der Umstände des konkreten Einzelfalls und ohne genauere Betrachtung der Zuständigkeiten und des rechtlichen Rahmens, in dem die jeweiligen Zuständigkeiten wahrgenommen werden, besteht nicht.

Das teilweise in Einwendungen benannte Urteil des VG Sigmaringen (Urteil vom 10.10.2007 - 3 K 102/06) ist nicht geeignet, eine Verpflichtung von Vorhabensträger oder insbesondere Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung zu begründen. Vor allem die angeführte Randr. 33 des Urteils gibt hierfür nichts her. Ausgangspunkt ist eine Gemeinde, die durch den Zusammenschluss zweier Gemeinden entstanden ist (§ 9 Abs. 1 Satz 2 GemO). Unter dem Gesichtspunkt des Grundsatzes der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung wird ausgeführt, dass die neu entstandene Gemeinde gehalten ist, die vertraglich festgelegten Verpflichtungen zu beachten. Außerdem sei die Rechtsaufsichtsbehörde berechtigt und verpflichtet, die Beachtung dieses Grundsatzes zu überwachen und notfalls mit Aufsichtsmaßnahmen durchzusetzen. Es wird ausdrücklich dargelegt, im Rahmen einer Maßnahme der Kommunalaufsicht könnte dann auch gerichtlich geprüft werden, ob ein Verstoß gegen die Vereinigungsvereinbarung vorliege. Bezüglich des ebenfalls mehrfach benannten Urteils des VG Freiburg (Urteil vom 12.02.2005 - 7 K 1212/04) wird darauf hingewiesen, dass grundsätzlich auch darauf zu achten sein wird, ob in der zur Entscheidung anstehenden Fallkonstellation eine klar definierte Verpflichtung zu einem Tun, Dulden oder Unterlassen im eigenen Herrschaftsbereich streitgegenständlich war oder lediglich eine Förderungsverpflichtung in Bezug auf Zielsetzungen, die maßgeblich durch Dritte bestimmt werden. Im konkreten Fall hatte sich die aufnehmende Gemeinde ausdrücklich verpflichtet, die Abteilung der Freiwilligen Feuerwehr des (künftigen) Stadtteils zu unterhalten. Zur Situation zum Eingemeindungsvertrag zwischen Staufen und Grunern wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im vorangegangenen Kapitel verwiesen (Ausgangssituation).

Bezüglich des Vorhabensträgers wie auch der Planfeststellungsbehörde liegt kein möglicher Anwendungsfall eines „venire contra factum proprium vor“. Die genannten Stellen haben sich zu keinem Zeitpunkt in einer Weise verhalten, die entsprechende Ansätze begründen könnten. Soweit der Vorhabensträger zu verschiedenen zurückliegenden Zeitpunkten hat erkennen lassen, dass er eine Trasse im Bereich der Gemarkungsgrenze ernsthaft in Betracht zieht, gilt es zu bedenken, dass einer entsprechenden Trassierung über einen längeren Zeitraum grundsätzlich keine offensichtlichen planerischen Hindernis-

se entgegengestanden haben. Ein Wirken in dem Sinne, dass er - die künftige Entwicklung der Stadt Staufeu vorhersehend - eine Benachteiligung von Grunern befördert hätte, ist hingegen nicht ersichtlich. Es wird darauf hingewiesen, dass Infrastrukturplanungen häufig einen jahre-, wenn nicht gar jahrzehntelangen Vorlauf haben. Fortschritte in der Planung sind von Ergebnissen unterschiedlicher Abstimmungen und den Entwicklungen der Haushaltslage abhängig und können immer wieder Wechselschlägen unterliegen. Verschiedene fachbehördliche Abstimmungen werden erst zu einem Zeitpunkt vorgenommen, zu dem sich Trassenüberlegungen in einem bestimmten Maß konkretisiert haben. Das Ergebnis solcher Abstimmungen kann ohne Weiteres auch zur Folge haben, dass zunächst verfolgte Lösungsansätze nochmals grundlegend überdacht oder neue Ansätze gefunden werden müssen. Dies alles vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Entwicklung der tatsächlichen Gegebenheiten in der betroffenen Raumschaft. Ersichtlich sind Äußerungen von planenden Stellen zu bestimmten Zeitpunkten daher mehr als aktueller Sachstand denn als „Zusage“ über eine künftige Vorgehensweise aufzufassen. Vielfach wird die Argumentation in Einwendungen auf das Handeln anderer staatlicher Stellen gestützt, die im Rahmen ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs und unabhängig von Vorhabensträger und Planfeststellungsbehörde gehandelt haben. Das Verbot widersprüchlichen Verhaltens (*venire contra factum proprium*), das in der öffentlich-rechtlichen Praxis etwa im Rahmen von Fallgestaltungen, die eine Verwirkung begründen, Relevanz entfalten kann (vgl. BVerwG Beschluss vom 12.01.2004 - 3 B 101/03), erschließt sich aus dem Grundsatz von Treu und Glauben, der für die gesamte Rechtsordnung Gültigkeit hat. So muss sich derjenige an seinem bisherigen Verhalten festhalten lassen, wenn das Verhalten geeignet war, die Erwartung auf dessen konsistente Fortführung zu begründen (vgl. lediglich beispielhaft: Pfeiffer in: *juris* PK-BGB, 6. Auflage 2012 Rdnr. 56ff zu § 242 m. w. N.). Die Anwendung des Rechtsgrundsatzes setzt damit eine hinreichend fassbare Interaktion zwischen Beteiligten voraus, in deren Verlauf eine Seite sich in Widerspruch zu vorangegangenem Verhalten setzt und die andere Seite zugleich ein schutzwürdiges Vertrauen bezüglich der Verlässlichkeit des zuerst gezeigten Verhaltens hat. Typische Fallgestaltung betreffen etwa Vorgänge im direkten Verhältnis zwischen Zulassungsbehörde und Antragsteller (beispielweise: Baurechtsbehörde und Bauherr als Antragsteller). Wie bereits dargelegt, gibt es im vorliegenden Fall entsprechende Ansätze weder für Vorhabensträgers noch für die Planfeststellungsbehörde im Verhältnis zum Ortsteil Grunern oder von Personen bzw. Personengruppen, die sich für die Belange Grunern einsetzen. Es bestehen überdies erhebliche Zweifel, ob die aufgezeigten Voraussetzungen mit dem Handeln anderer Behörden im Verhältnis zu den Einwendern bzw. Funktionsträgern für die Belange des Ortsteils Grunern begründet werden könnten. Die mit der Kommunalaufsicht bzw. der Bauleitplanung befassten Stellen haben nach den von Einwenderseite eingereichten Unterlagen durchgehend die Auffassung zum Ausdruck gebracht, dass sie die Voraussetzungen für ein Tätigwerden nicht als gegeben ansehen. Abweichungen von zuvor gezeigtem Verhalten dieser Stellen

sind somit nicht ersichtlich. Zweifel bestehen auch, ob speziell die Genehmigung des Eingemeindungsvertrages ein Handeln darstellen kann, auf das ein bestimmtes Vertrauen gestützt werden könnte. Im Ergebnis gilt es hierbei zu bedenken, dass die Formulierung „fördern“ in sich nicht völlig bestimmt ist. Eine Beurteilung von Sachverhalten durch die Rechtsaufsichtsbehörde ist damit von Bewertungen zu dem konkreten Anlass, der zu einer Beschwerde geführt hat, abhängig und somit nur bedingt geeignet, ein bestimmtes Vertrauen zu begründen.

Ansätze, die einen Widerspruch zu vorangegangenem Verhalten aufzeigen könnten, würden am ehesten die Stadt Staufen betreffen. Es handelt sich hierbei jedoch vorrangig um einen Dissens zum Umfang von Pflichten aus Vertrag. Wie bereits ausgeführt, wurde weder diesbezüglich noch hinsichtlich des Vorgehens der mit der Angelegenheit befassten Behörden der Rechtsweg beschritten.

Eine wie auch immer geartete sonstige Bindungswirkung, die über die sachgerechte Berücksichtigung berührter Belange hinausgeht, wäre im Übrigen auch mit den grundlegenden Prinzipien der Fachplanung und des Planfeststellungsverfahrens nicht vereinbar. Die Straßenbauverwaltung des Landes plant im Rahmen des ihr zustehenden Planungsermessens Verkehrswege unter Heranziehung des hierfür einschlägigen und umfangreichen Regelwerks sowie der maßgeblichen Richtlinien. Funktionsfähigkeit und Sicherheit des als notwendig erachteten Verkehrsweges sowie die ersichtlich berührten Belange fließen bereits früh in die Planungsüberlegungen ein und machen nicht selten im Lauf des Planungsprozesses immer wieder Aktualisierungen erforderlich. Den unterschiedlichen Vorhabenträgern, die im Rahmen von Infrastrukturvorhaben als Antragsteller auftreten, sind die rechtlichen Anforderungen an die Genehmigungsfähigkeit von Planungen einschließlich der Schwerpunkte der Spruchpraxis der zuständigen Behörden und der Rechtsprechung regelmäßig zumindest in den wesentlichen Grundzügen bekannt; dies betrifft insbesondere auch die Straßenbauverwaltung des Landes. Nach den Erfahrungen der Genehmigungsbehörde behalten die Vorhabensträger die genannten Anforderungen regelmäßig bereits in der Vorplanungsphase im Blick. Ansätze für eine Vorgehensweise, die hierzu in Widerspruch stünde, sind nicht zu erkennen. Dass die planende Stelle hierbei nicht über die Zulässigkeit der Maßnahme entscheidet, sondern sich ein Genehmigungsverfahren anschließt, ist allgemein bekannt. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat dem Bürgerverein Grunern bereits mit Schreiben vom 30.12.1992 unter anderem zutreffend dargelegt, dass Planungsträger nicht die Stadt Staufen, sondern das Land Baden-Württemberg sei und die Stadt lediglich im Rahmen der Anhörung ihre Meinung zum Ausdruck bringen könne. Dies findet unter anderem Bestätigung im Schreiben des Innenministeriums vom 17.03.2008, das im Übrigen auf die Würdigung sämtlicher Aspekte des Für und Wider im Rahmen des seinerzeit bereits anhängigen Planfeststellungsverfahrens ver-

weist. Das Planfeststellungsverfahren dient als Instrument zur umfassenden Aufbereitung und Prüfung eines Projekts und schafft unter anderem den Rahmen für einen angemessenen Interessenausgleich. Eines der tragenden Prinzipien stellt die planerische Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde dar. Dies umfasst eine eigenverantwortliche und umfassende planerische Freiheit für die Einfügung der planfestzustellenden Anlage in die Umwelt und ihre technische Ausgestaltung. Schranken sind dem unter anderem nur durch die Anforderungen an die Planrechtfertigung, gesetzliche Planungsleitsätze und das Abwägungsgebot gesetzt. Das Abwägungsgebot stellt umfangreiche Anforderungen zur Zusammenstellung des der Abwägung zugrunde gelegten Materials einschließlich entsprechender Aufklärungspflichten sowie zur Abwägung selbst, die eine vollständige Berücksichtigung des relevanten Abwägungsmaterials, die hinreichende Beachtung der maßgeblichen Faktoren sowie die zutreffende Gewichtung der eingestellten Belange mit ihrem jeweiligen Gewicht sowie in der Abwägung gegeneinander und untereinander erfordert. Bereits aus dieser knapp zusammenfassenden Darstellung lässt sich unschwierig entnehmen, dass (Vorab)-bindungen einem neutralen und ergebnisoffenen Verfahren zuwiderlaufen und Verfahrensfehler begründen würden (vgl. zu alledem: lediglich beispielhaft Knack, Henneke, VwVfG, 9. Auflage 2010, Rdnr. 80ff zu § 74). Hinreichende Ansatzpunkte, dass ein in besonderer Weise atypischer Fall vorliegen könnte, der eine Bindungswirkung auch nur ansatzweise denkbar erscheinen ließe, sind im vorliegenden Fall nicht ersichtlich.

Soweit zu Voraussetzungen einer Verwirkung auf Kommentierungen zu § 53 VwVfG Bezug genommen wurde, wird zunächst darauf hingewiesen, dass die genannte Vorschrift ausschließlich bei Ansprüchen eines öffentlichen Rechtsträgers gegenüber einem Verpflichteten im Sinne eines Leistungsanspruchs greift (vgl. Knack, Henneke, VwVfG, 9. Auflage 2010, Rdnr. 3 f zu § 53). Das in diesem Zusammenhang angeführte Rechtsinstitut der Verwirkung bezieht sich auf die Geltendmachung eines Rechts. Wurde ein solches über einen längeren Zeitablauf nicht geltend gemacht und hat die andere Seite (der Verpflichtete) hierauf ein Vertrauen gegründet, kann in bestimmten Fällen die Geltendmachung des Rechts gegen Treu und Glauben verstoßen (vgl. Knack, Henneke, VwVfG, 9. Auflage 2010, Rdnr. 6 ff vor § 53). Vergleichbare Ansätze sind für bestimmte Rechtspositionen (Antrags- und weitere Verfahrensrechte) gegeben (vgl. Knack, Henneke, VwVfG, 9. Auflage 2010, Rdnr. 29 zu § 29; Rdnr. 22 zu § 50; Rdnr. 34 zu § 22). Eine Übertragbarkeit dieses Ansatzes auf jegliches Ausüben einer Zuständigkeit, insbesondere im Sinne einer Nichtberücksichtigung planerischer Lösungsansätze bzw. stärkeren Gewichtung konkurrierender Planungen im Planfeststellungsverfahren ist nicht ersichtlich.

Im Ergebnis verbleibt es im Rahmen dieses Verfahrens bei einer Betrachtung der durch die Planung berührten Belange.

- Nähere Betrachtung berührter Belange

Zum Regelungsumfang des Eingemeindungsvertrages wird auf die vorangegangenen Ausführungen Bezug genommen.

Es bleibt festzuhalten, dass die ersten Teilabschnitte der Trasse (Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben) die Gemarkungen Staufen, Bad Krozingen und Heitersheim betreffen. Die Städte Bad Krozingen und Heitersheim wie auch berührte Verwaltungsgemeinschaften wurden im Verfahren beteiligt. Auf die nachfolgenden Kapitel, insbesondere unter Ziffer 3.4.2.3 (Stadt Bad Krozingen) und Ziffer 3.4.2.9 (Stadt Heitersheim) wird verwiesen. Inhalte des Eingemeindungsvertrages und sonstige Belange der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern, die in diesem Zusammenhang relevant werden könnten, sind nicht ersichtlich. Die Antragstrasse nimmt mit dem Kreisverkehrsplatz L 123/ L 129 einen Punkt im Bereich der Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern auf. Gleiches ist mit der Erweiterten Westtangente im Bereich der K 4983 der Fall.

Die Trasse der Erweiterten Westtangente folgt entlang der K 4983 auf einer Strecke von ca. 180 m der gemeinsamen Gemarkungsgrenze im westlichsten Bereich der oben beschriebenen Auswölbung der Gemarkung Staufen. In der Folge verläuft sie in einem Abstand von ca. 200 bis 300 m von der Gemarkungsgrenze entfernt. Sie orientiert sich hierbei am Verlauf der im Bestand vorhandenen Querspange zwischen der L 129 und der L 125. Die Erweiterte Westtangente endet im Kreisverkehrsplatz L 123/ L 125. Da sie nur eine Teilumfahrung beinhaltet, steht sie insoweit nicht im Einklang mit dem Eingemeindungsvertrag, der auf eine vollständige Umfahrung abzielt. Indem die Landschaft ab der L 125 nicht zusätzlich in Anspruch genommen wird, könnte dies grundsätzlich als günstig für den dörflichen Charakter und die Zielsetzung einer Entwicklung als Erholungsort einschließlich einer Schonung der Grünzone angesehen werden. Zugleich bleibt es bei einer höheren Verkehrsbelastung der Straße „Im Steiner“. Hinzu kommt, dass die Trasse bis zum Kreisverkehrsplatz L 123/ L 125 und auch der Kreisverkehrsplatz näher an die Wohnbebauung von Grunern heranrücken als dies etwa bei der Antragstrasse der Fall ist. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) wird verwiesen. Von der Mitte des Kreisverkehrplatzes aus gemessen, beträgt der Abstand bis zur Querung über den Tunseler Eschbach 130 m (zum Vergleich mit der Antragstrasse: Dort beträgt der Abstand ca. 275 m). Die Trasse der Erweiterten Westtangente zeigt sich über den Abschnitt, der als Baumaßnahme vorgesehen ist, im Ergebnis damit weniger an der Gemarkungsgrenze als an anderen Faktoren orientiert. Diese sind eine günstige Wirkung auf die Lärmsituation der westlichen Wohngebiete von Staufen, eine geringere Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen und eine Einbeziehung des vorhandenen Wegenetzes mit dem Ziel einer flächenoptimierten Planung. Die günstige Wirkung für die Engstelle zwi-

schen Staufen und Grunern manifestiert sich in der Nicht-Fortführung der Trasse und allen damit verbundenen Vorteilen; dies allerdings entgegen dem Wortlaut des Eingemeindungsvertrages.

Die Antragstrasse verläuft vom Kreisverkehrsplatz L 123/ L 129 bis zum Bauende mit einem Abstand von ca. 50 - 200 m von der Gemarkungsgrenze. Der größte Abstand folgt aus der Wohnbebauung im Bereich der Bebauungsplangebiete „Falkenstein II“ und „Wolfacker“. Südlich der Sportanlagen ist die Trasse der Gemarkungsgrenze deutlich angenähert bzw. beträgt der Abstand ca. 50 m. Im Sinne einer vollständigen Umfahrung entspricht die Antragstrasse dem Eingemeindungsvertrag.

Mit Blick auf die vielfältigen und teilweise gewichtigen Belange, die im Zuge der Planfeststellung in die Betrachtungen einfließen, wird darauf hingewiesen, dass Gemarkungsgrenzen bzw. hieraus ableitbare Ansätze zur Trassenfindung zumeist kein ausschlaggebendes Gewicht zukommt. Gemarkungsgrenzen werden zwar von der planenden Stelle im Auge behalten. Sofern gute Gründe dies planerisch erfordern, sind Inanspruchnahmen auch auf benachbarten Gemarkungen selbständiger Gemeinden in der Praxis jedoch nicht unüblich. Um möglicherweise entgegenstehende Planungen benachbarter Kommunen frühzeitig zu erkennen und bei Bedarf einfließen zu lassen, werden erste Abfragen bzw. Abstimmungen deshalb regelmäßig schon in der Vorplanungsphase vorgenommen; hinzu tritt die Anhörung im Verfahren. Der Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern zeigt im Zusammenhang mit dem Eingemeindungsvertrag darüber hinaus auf, welcher ungefähre Trassenverlauf für die am Vertrag Beteiligten eine beidseits akzeptierte Lösung darstellen würde.

Antragstrasse und Erweiterte Westtangente zeigen, wie dargelegt, jeweils klare Abweichungen von einer strengen Orientierung entlang der Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern. Wie bereits zur Ausgangssituation ausgeführt, weist die Gemarkungsgrenze keinen Verlauf auf, dem mit Blick auf die Anforderungen einer technischen Planung und dem Ziel einer Ortsumfahrung ohne Weiteres gefolgt werden könnte. Es wirft sich zudem die Frage auf, ob die im Lauf der Zeit eingetretenen Entwicklungen ein so erhebliches Ausweichen auf Gemarkung Grunern zur Folge hatten, dass dies als entsprechend gewichtiger Belang der Antragstrasse insbesondere im Bereich zwischen Staufen und Grunern, der in Einwendungen vielfach hervorgehoben wird, entgegengehalten werden könnte. Ein wichtiger Faktor war in diesem Zusammenhang die kommunale Bauleitplanung im Einzugsbereich der Gemarkungsgrenze. Repräsentanten aus Grunern haben sich hier nach eigenem, unbestrittenem Vortrag immer wieder mahnend und kritisch eingebracht. Im Zuge des Bebauungsplans „Wolfacker“ und des Planfeststellungsverfahrens wurden die kritischen Beiträge und Aktivitäten intensiviert.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Vorgänge in ihrem zeitlichen Ablauf zu einem Ergebnis geführt haben, das unter dem Blickwinkel von Grunern mehr als enttäuschend ausfällt und dort durchaus Verbitterung auslöst. Ein „unglücklicher“ Verlauf der Dinge wird auch von der Stadt Staufen nicht in Abrede gestellt. Vermutungen zu einer Vorgehensweise der Stadt Staufen, die bewusst auf einen Nachteil für Grunern ausgerichtet gewesen wäre, dürfen letztlich jedoch dahingestellt bleiben. In die Überlegungen der Planfeststellungsbehörde fließt ein, dass es sich um eine über Jahrzehnte verlaufende Entwicklung gehandelt hat mit Entscheidungen, die vor dem Hintergrund der jeweiligen Situation getroffen wurden. Es ist in nachvollziehbarer Weise unbefriedigend, wenn die Chance zu einer frühzeitigen Verwirklichung einer Ortsumfahrung - aus welchen Gründen auch immer - vergeben wurde. Diese hätte vermutlich einen engeren Radius beschrieben als die aktuelle Planung. Ob damit jegliche weitere unerwünschte Entwicklung unterblieben wäre, kann darauf jedoch nicht abschließend gestützt werden. Es gilt zu bedenken, dass im Lauf der Zeit nicht selten kleinere Umfahrungslösungen entsprechend dem jeweiligen Erkenntnisstand verwirklicht wurden. Nicht wenige wurden in der Folge vom Bedarf an städtebaulichen Entwicklungsflächen und der Mobilitätsentwicklung überholt und haben neue Überlegungen zu Verkehrskonzeptionen erforderlich gemacht. Häufig dürfte es in entsprechenden Konstellationen Kreise der Bevölkerung geben, für die sich die Gesamtentwicklung als unbefriedigend erweist. Dies umfasst nicht nur Anwohner von zunächst weitgehend unbelasteten Bereichen, die nachfolgend von Ergänzungen des Straßennetzes betroffen sind, sondern beispielsweise auch Anwohner von Straßen, die für deutlich weniger Verkehr angedacht waren und die sich im Zuge der zunehmenden Mobilität zu hoch belasteten Verkehrswegen entwickelt haben. Überlegungen zur Entwicklung der Infrastruktur werden von den zuständigen Stellen mit Blick auf die anerkannten fachlichen Standards sowie dem aktuell verfügbaren Erkenntnisstand vorgenommen. Die Berücksichtigung dieser Standards und weiterer Anforderungen wird im nachfolgenden Genehmigungsverfahren überprüft. Es gilt zugleich zu bedenken, dass es sich bezüglich der Planung von Landesstraßen und der Bauleitplanung um unterschiedliche Planungsträger handelt. Abstimmungen im Sinne von langfristigen Gesamtplanungen, wie dies für Grunern wohl sinnvoll und wünschenswert gewesen wäre, sind vor dem Hintergrund der gegebenen Zuständigkeiten und unterschiedlichen haushalterischen Rahmenbedingungen nicht immer in einer Weise eröffnet, die zu optimalen Ergebnissen beiträgt. Dies folgt im Wesentlichen bereits aus der Ausgestaltung der Rechtsordnung zu den genannten Bereichen wie auch aus der großen Zahl von weiteren Randbedingungen und Einflussfaktoren. Es erfolgen zwar Abstimmungsvorgänge zwischen den Planungsträgern vor dem Hintergrund der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen und der maßgeblichen fachlichen Gesichtspunkte. Die Situation ist jedoch ersichtlich, vor allem auch über längere Zeiträume, von einer unvermeidlichen Dynamik geprägt. Es wird vorgetragen, dass die Stadt Staufen insbesondere auch bei Verwirklichung des

Bebauungsplangebietes „Wolfacker“ mehr Zurückhaltung hätte üben können. Es gilt andererseits zu bedenken, dass die zuständigen Stellen der Fach- und Rechtsaufsicht hier keine Veranlassung zu Beanstandungen gesehen haben. Ein Zuwiderhandeln gegen anerkannte und rechtsgrundsätzliche Erwägungen ist nicht ersichtlich. Es wird hierbei berücksichtigt, dass die kommunale Bauleitplanung als eine wichtige Ausprägung des verfassungsrechtlich garantierten Rechts der kommunalen Selbstverwaltung von Aufsichtsbehörden auch ein möglichst hohes Maß an Zurückhaltung fordert. Es gilt zu bedenken, dass Verwaltungsbehörden unter dem Gesichtspunkt einer Verwerfungskompetenz auch nicht jegliches Handeln eröffnet ist. Es fließt mit ein, dass die Einwender vor dem Hintergrund der eindeutigen Äußerungen der zuständigen Stellen keine Erwartungen auf ein Vorgehen der Behörden in ihrem Sinne setzen konnten. In dieser Situation haben sie dennoch von einer gerichtlichen Überprüfung des Bebauungsplans bzw. einer gerichtlichen Durchsetzung von Positionen aus dem Eingemeindungsvertrag abgesehen. Dem Gebiet „Wolfacker“ sowie der aktuellen Straßenplanung sind die Entwicklungen zum Bereich der Sportanlagen und dem Bebauungsplangebiet „Falkenstein II“ vorausgegangen und haben bereits zuvor zu der Situation beigetragen, die sich nun im Planfeststellungsverfahren stellt. Wie ausgeführt wird, wurden in den Gremien der Gemeinde entsprechende Bedenken vorgebracht. Der Bebauungsplan „Busper - Steiner/Schul-Sportgelände“ ist seit Mitte 1978 rechtskräftig. Er weist die mögliche Trasse der Ortsumfahrung im Plan nachrichtlich aus. Die Begründung befasst sich bezüglich der Lage des Plangebiets und unter Lärmgesichtspunkten mit dem Straßenbauvorhaben. Die Fläche der im Bebauungsplan ausgewiesenen und später auch verwirklichten Sportanlage reicht bis unmittelbar an die Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern heran. Während diesem Bebauungsplan vorwiegend räumliche Wirkung durch die belegten Flächen zukommt, ist der Bebauungsplan „Falkenstein II“ zugleich bedeutsam wegen der sensiblen Wohnnutzung, die im Zuge einer Straßenplanung als schutzwürdiger Belang mit einfließt. Der Bebauungsplan „Falkenstein II“ ist seit Oktober 1976 rechtskräftig. Im südlichen Bereich, nahe der stillgelegten Bahnlinie, reicht auch er bis an die Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern heran. Er weist die mögliche Trasse der Ortsumfahrung im Plan nachrichtlich aus. In der Begründung wird ausgeführt, dass der Bebauungsplan Teil einer städtebaulichen Gesamtkonzeption ist, die den Bereich zwischen dem Stadtkern und der gesamten L 123 neu (große Umgehung) ordnen soll. Die Ortsumfahrung wird unter Gesichtspunkten der Verkehrserschließung und, soweit es zum damaligen Sachstand eröffnet war, unter Gesichtspunkten des Lärmschutzes in die Betrachtungen einbezogen. Aus der Formulierung: „In der Zwischenzeit konnte geklärt werden, dass die große Umgehungsstraße in eingetiefter Lage das Baugebiet umfährt, da die Nebenbahn Staufen-Grunern aufgehoben wird.“ zeigt sich, dass nach dem damaligen Sachstand der Ansatz einer vergleichsweise ortsnahen Führung einbezogen wurde. Es trifft zu, dass Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Bebauungsplans bedacht wurden. Zu der nachfolgenden ortsfirmeren Trassierung kann dennoch nicht ausschließlich

angenommen werden, dass Kriterien einseitig zugunsten von Stufen ausschlaggebend waren, etwa um sich Lärmschutzeinrichtungen zu ersparen. Die Zeiträume zwischen der seinerzeitigen Bauleitplanung und dem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren können hierbei nicht völlig ausgeblendet werden. Dass ein Vorhabensträger mehrere Jahrzehnte später Wohngebiete als sensible Nutzungsform mit einfließen lässt und anhand der konkret vorgefundenen Situation eine Planung verfolgt, die auch den Anforderungen des § 50 BImSchG entspricht (vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm)), ist als sachlich begründetes Vorgehen grundsätzlich nicht zu beanstanden. So würde es keine ohne Weiteres zu akzeptierende Vorgehensweise darstellen, wenn ein Vorhabensträger schlicht an gerade noch eingehaltenen Grenzwerten entlang planen würde. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan „Wolfacker“ aus den 1990er Jahren, der ebenfalls bis an die Gemarkungsgrenze heranreicht, zwischen den eben beschriebenen Flächen („Falkenstein II“ und Sportanlagen) liegt und insoweit einen Lückenschluss auf einer Strecke von rund 165 m darstellt. Er nimmt die Linie der äußeren Bebauung im Bebauungsplanangebot „Falkenstein II“ auf und führt sie mit einem geringen Versatz fort. Auch unter Berücksichtigung, dass eine Straßenplanung nach dem Stand der Technik bestimmten Radien folgt, war den kommunalen Planungen zu den Sportanlagen und zum Bebauungsplangebiet „Falkenstein II“ ein gewisses Abrücken von der Gemarkungsgrenze insoweit bereits immanent. Der Bebauungsplan „Wolfacker“ führt mit Blick etwa auf die Lage der Gebäude zu keiner sehr erheblichen zusätzlichen Verschärfung der Situation. Er reicht mit einer kürzeren Strecke seines Gesamtumgriffs an die Gemarkungsgrenze heran. Spielräumen für eine frühere Verschwenkung der geplanten Straße in Richtung Gemarkungsgrenze im südöstlichen Bereich sind damit Grenzen gesetzt. Zusammenfassend stellt sich die gegenwärtige Situation damit als Ergebnis einer Entwicklung dar, die noch im zeitlichen Kontext des Eingemeindungsvertrages begonnen hat. Eine gerichtliche Überprüfung der frühen Planungen wurde, wie ausgeführt, nicht verfolgt. Eine gerichtliche Überprüfung des Bebauungsplans „Wolfacker“ wurde nicht unternommen, obwohl diese früheren Erfahrungen bereits vorlagen. Es wird in diesem Zusammenhang ergänzend darauf hingewiesen, dass auch die Rechtsordnung - im Spannungsverhältnis zwischen dem Bedürfnis nach objektiv richtigen Entscheidungen einerseits und dem Bedürfnis nach Rechtssicherheit andererseits - in verschiedenen Zusammenhängen und unter Berücksichtigung des Zeitablaufs bestimmte Sachstände im Interesse klarer Verhältnisse hinnimmt. Beispielhaft seien hier die in vielen Rechtsbereichen vorhandenen Regelungen zum Eintritt einer Verjährung oder etwa zur Bestandskraft von Verwaltungsentscheidungen angeführt. Zugleich erweisen sich die Abweichungen von der mit dem Eingemeindungsvertrag wohl verfolgten Linienführung unter dem Blickwinkel der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern nicht als unzumutbar. Unabhängig von einer seitens der Einwender angenommenen Motivation der Stadt Staufen ist insbesondere nicht ersichtlich, dass die Planung der Vorhabensträgers von unsachlichen Kriterien geleitet wäre. Im südöstlichen Bereich ist eine gewisse Zuordnung zur

Gemarkungsgrenze gerade zwischen Staufen und Grunern noch erkennbar. Die Abstände in weiteren Bereichen sind insbesondere durch eine trassierungstechnisch und unter Gesichtspunkten des Lärmschutzes optimierte Planung bedingt (vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie Ziffer 3.4.3.1 (Lärm)). Hinzu kommt, dass sich Problemkonstellationen bezüglich weiterer Belange, die gegebenenfalls auch aus dem Eingemeindungsvertrag hergeleitet werden könnten, im Einklang mit der Rechtsordnung einer Lösung zugeführt werden können. Die Behandlung dieser Aspekte ist im jeweiligen Sachzusammenhang erfolgt. Auf die Ausführungen insbesondere unter den vorgenannten Verweisungen sowie unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird verwiesen.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass eine Verwirklichung der Trasse im Nahbereich von Staufen, mit erheblichen Nachteilen bezüglich der Lärmbelastung einhergehen - oder - noch weitergehend und von keiner Seite gefordert - massive Eingriffe in die bestehende Bebauung erforderlich machen würde. Zu entsprechenden Ansätzen fehlt es entweder an einer Rechtsgrundlage bzw. wären sie als unverhältnismäßig abzulehnen oder es würden dem insbesondere immissionsschutzrechtliche Belange entgegenstehen. Auch könnte die vorstehend dargelegte Vorgeschichte nicht unberücksichtigt bleiben, wie auch der Umstand, dass unter anderem mit der Antragstrasse eine Alternative zur Verfügung stünde, die die Projektziele im Vergleich hierzu insgesamt sachgerechter und schonender umsetzt. Auf sämtliche vorgenannten Verweisungen wird hierzu Bezug genommen.

3.4.2.1.2.2 Querungen, Wegenetz; Straße „Im Steiner“

- Trennungswirkung allgemein, Forderung nach weiteren Querungen

Es wird ausgeführt, dass aus der trennenden Wirkung des Trassenverlaufs eine gravierende Beeinträchtigung des Ortsteils Grunern und der Bewohner folge. Der Zugang zur freien Landschaft wie auch zu der Infrastruktur von Staufen verlaufe im Bestand weitgehend autofrei und höhengleich, was insbesondere für Schüler und ältere Personen von Bedeutung sei. Die überörtliche Bedeutung des gewachsenen Wegenetzes auch für Freizeitnutzungen und Landwirtschaft sei zu berücksichtigen. Der Trassenverlauf durchschneide den gesamten Bereich zwischen Grunern und Staufen und durchtrenne bestehende Wegeverbindun-

gen. Dies führe zu deutlichen Umwegen bzw. dazu, dass die Umfahrung regelwidrig überquert werde. Die geplante Unterführung sei nicht geeignet, diese Defizite auszugleichen. Sie sei für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht nutzbar und stelle für ältere Personen ein Hindernis dar. Sicherheitsbedenken richten sich auf hohes Verkehrsaufkommen im Bereich der Unterführung (pulkartiges Aufkommen etwa von Schülerverkehr) und die Belange von Frauen. Überdies sei es nicht zuletzt mit Blick auf ältere Personen von besonderer Bedeutung, dass Grunern durch den öffentlichen Personennahverkehr kaum erschlossen sei. Es wird insbesondere gefordert, die Wegebeziehung zwischen dem Gasthaus Rebstock (Zollstock) und dem Gymnasium (Flst.-Nr. 2279) zu erhalten. Dies werde auch durch die Stellungnahme der Polizeidirektion Freiburg vom 27.11.2007 unterstützt. Unter Ziff. 11 sei dort ausdrücklich ausgeführt, dass die trassenbedingte Unterbrechung der bestehenden Verbindungen zwischen Grunern und Staufen im Bereich der Bau-km 2+800 bis 3+700 gerade für Fußgänger mit erheblichen Mehrwegen verbunden sei. Die polizeiliche Erfahrung zeige, dass dies in der Regel nicht akzeptiert werde. In der Stellungnahme werde deshalb für den Bereich von Bau-km 3+100 eine weitere Unterführung gefordert, um die Anzahl der Fußgängerquerungen über die L 123 neu zu minimieren bzw. zu kanalisieren. Diese Forderung gelte es im Sinne der Sicherheit des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, aber auch im Interesse des Verkehrs mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu unterstreichen. Insgesamt lehne der Vorhabensträger ohne stichhaltige Begründung die Schaffung von Überquerungshilfen im Bereich derzeit bestehender Verbindungen ab (beispielsweise Bettlerpfad, Karrweg, Dorfstraße beim Anwesen Riesterer). Zur Bedeutung der bestehenden Verbindungen wurde unter anderem mit Schriftsatz vom 12.10.2010 ergänzend vorgetragen und das Ergebnis einer Zählung vom 19.09.2010 sowie weitere umfangreiche Unterlagen vorgelegt. Zu den Einzelheiten wird auf die bei den Akten befindlichen ausführlichen anwaltlichen Darstellungen sowie die vielfältigen und detaillierten Ausführungen insbesondere von Vertretern des Aktionsbündnisses Bezug genommen. In verschiedenen Einwendungen wird die Vermutung geäußert, ein auf Vertragstreue bestehendes Dorf werde hier wegen seines anhaltenden Widerstandes gegen eine willkürliche Straßenplanung abgestraft bis hin zu der Vermutung, dass nicht sachbezogene Motive eine Rolle gespielt hätten.

Die vorgetragenen Argumente sind in ihrer Besorgnis um das Wohl des Ortsteils Grunern und der Einwohner zwar nachvollziehbar. Im Ergebnis kann ihnen jedoch nicht gefolgt werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1 (Belange der Stadt Staufen), insbesondere Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)), sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2.1 (Eingemeindungsvertrag) Bezug genommen. Eine hohe Frequentierung des Wegenetzes an Wochenenden bei entsprechender Wetterlage und überdies an Wochentagen (u. a. Schülerverkehr) wird nicht in Abrede gestellt. Die Planfeststellungsbehör-

de ist jedoch zu der Auffassung gelangt, dass das Interesse an einem unveränderten Fortbestand des Wegenetzes vom öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens überwogen wird. Es ist den Nutzern des vorhandenen Wegenetzes zuzumuten, sich auf veränderte Verhältnisse einzustellen. So ist von Grunern aus weiterhin in nicht unerheblichen Umfang ein Zugang zur freien Landschaft eröffnet, der eine Querung der Ortsumfahrung gerade nicht erfordert. Lediglich beispielhaft wird darauf hingewiesen, dass künftig mit der rückgebauten Straße „Im Steiner“ eine sichere und attraktive Verbindung in Richtung Münstertal zur Verfügung steht. In überschaubarer Entfernung dazu befinden sich die „Nunnenmacher Weiher“, die durch das Kompensationskonzept eine Erweiterung und Stärkung erfahren werden. Zugleich stellt die Ortsumfahrung mit den geplanten Querungsmöglichkeiten für die schwächeren Verkehrsteilnehmer weitestgehend kein unüberwindliches Hindernis, sondern eine an den Erfordernissen orientierte und praktikable Querung dar. Die Unterführung ist mit einer lichten Weite von 4,50 m und einer entsprechenden Gestaltung der Zuwegungen so ausgebildet, dass auch ein höheres Aufkommen an Nutzern und Begegnungsverkehr bewältigt werden können. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit einer kompletten Umfahrung, auf die auch der Eingemeindungsvertrag abhebt, grundsätzlich damit zu rechnen war, dass bestehende Wegebeziehungen nicht unangetastet bleiben und voraussichtlich eine Neuordnung erforderlich wird.

Im Verfahren hat sich mit hinreichender Deutlichkeit gezeigt, dass der Vorhabensträger das Projekt unter sachlichen Gesichtspunkten geplant und im Verfahren vertreten hat. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den für und wider das Vorhaben streitenden Belangen eingehend und gemäß den Anforderungen der Rechtsordnung befasst. Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung im Lauf des Verfahrens und im Kontakt mit den fachlichen Stellen optimiert und offene Fragen vielfach einer Klärung zugeführt werden konnten. Dies umfasst auch die von der Polizeidirektion Freiburg vorgetragene Aspekte zu Belangen von Straßenwesen und Verkehr. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Weitergehende Forderungen zu Querungen der Trasse können vor diesem Hintergrund nicht mehr mit der notwendigen Belastbarkeit auf die von dort ergangene Stellungnahme zur ursprünglichen Planung gestützt werden. Insbesondere sind flankierende Maßnahmen vorgesehen, um verkehrswidrigem Verhalten weitestgehend vorzubeugen. Nicht erfasst werden kann hingegen das verbleibende Restrisiko von Zuwiderhandlungen in Einzelfällen. Ein solches Restrisiko haftet jeglichem Verkehrsweg an.

Das Unterführungsbauwerk ist richtlinienkonform mit einer Rampenneigung von 6 % geplant. Zu bewältigen ist jeweils ein Höhenunterschied von etwa 3 m auf einer Strecke von ca. 53 bzw. ca. 60 m, was die gemäßigte und gut zu bewältigende Gestaltung illustriert (vgl. Bauwerksskizze zur Brücke über einen Geh- und Radweg bei Bau-km 2+743, Unter-

lage 8 der Antragsunterlagen (Höhenpläne), Plan 7a). Damit entspricht es den Anforderungen, die auch im Hinblick auf bewegungseingeschränkte oder weniger sportliche Personen an die Unterführung zu stellen sind. Im Übrigen liegt es auf der Hand, dass das örtliche Wegenetz bereits im Bestand nicht geeignet ist, eine Daseinsvorsorge zu ersetzen, wie sie mit einer Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr oder örtlichen Geschäften zur Deckung des täglichen Bedarfs eröffnet ist. Mit Blick auf die gegebenen Distanzen, die günstige Lage der Unterführung und ihre bauliche Ausgestaltung ist mit ihr im Verhältnis zum Bestand keine unzumutbare Verminderung der Verbindungsqualität verbunden. Es gilt hierbei zu berücksichtigen, dass auch die im Bestand vorhandenen Verbindungen ein gewisses Maß an Mobilität erfordern, um die maßgeblichen Strecken zu überwinden.

Der Auffassung, dass Grunern und die Einwohner durch eine Trennungswirkung in besonderer bzw. unzumutbarer Weise benachteiligt oder beeinträchtigt würden, kann nicht gefolgt werden. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass Grunern vom Umland bzw. dem Kernort völlig abgeschnitten würde. Eine Trennungswirkung, die über Lage, Qualität und Distanzen der bestehenden Verkehrsbeziehungen so maßgeblich hinausgeht, dass dies mit unzumutbaren Nachteilen verbunden wäre, ist nicht zu erwarten. Auf die vorausgehenden Ausführungen und Verweisungen wird Bezug genommen. Insbesondere wird Grunern auch von den übrigen Bereichen nicht abgeschnitten. Die Straßenanbindungen des Siedlungsschwerpunkts von Grunern werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Für Kfz ist insbesondere über die L 125 eine Anbindung an das weitere Straßennetz eröffnet. Zum Rückbau der Straße „Im Steiner“ wird ergänzend auf die Ausführungen zum nachfolgenden Unterpunkt verwiesen. Der Zugang zur freien Landschaft rings um Grunern, vor allem auch ins Münstertal, bleibt weitgehend unverändert. Der Zugang zu den Landschaftsbereichen jenseits der Ortsumfahrung ist durch die dargestellten Querungen eröffnet.

Soweit Belange von Gewerbebetrieben und landwirtschaftlichen Betrieben geltend gemacht werden, wird ergänzend auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

- Sperrung der Straße „Im Steiner“

Es wird ausgeführt, der Rückbau der Straße „Im Steiner“ stelle eine einschneidende Änderung zulasten des Ortsteils Grunern und der Einwohner dar. Damit würden die vorhandenen Wegebeziehungen zwischen Grunern und dem Münstertal für den Kfz-Verkehr zerstört und Grunern insoweit abgeschnitten. Die Isolierung Grunerns in Richtung Norden werde damit durch eine Isolierung in Richtung Osten ergänzt und das über 900 Jahre alte Straßendorf Grunern zu einem „Sackbahnhof“ herabgestuft. Die Bewohner von Grunern würden gezwungen, selbst bei einer Fahrt in bzw. aus Richtung Münstertal den Umweg über

die Grunerner Straße und deren Kreuzung mit der Ortsumfahrung zu wählen. Aus Richtung Münstertal und den Ortsteilen Kropbach und Etzenbach sei eine Anbindung nur noch über die westliche Ortseinfahrt möglich. Zur trennenden Wirkung der Trasse der L 123 neu trete damit die Zerstörung der Verkehrsbeziehungen zwischen Grunern und dem Münstertal hinzu. Es wird gefordert, die Straße „Im Steiner“ als allgemein zugängliche Verkehrsverbindung zu erhalten. Der massive Flächenverbrauch, der durch den Trassenverlauf der L 123 neu verursacht werde, dürfe nicht zulasten des Ortsteils Grunern und seine Bewohner kompensiert werden. In verschiedenen Einwendungen kommt zum Ausdruck, dass die Planung vor diesem Hintergrund als der beschämende Ausdruck einer geschichts- und kulturvergessenen Technokratenplanung angesehen werde. Es wird ausgeführt, in den Amtsstuben des Regierungspräsidiums habe sich wohl noch nicht herumgesprochen, dass der „Rebstock“ (Zollstock) früher Zollstation der Herren von Staufen an dieser Hauptstraßenverbindung gewesen sei. Ergänzend wird dargelegt, dass insbesondere auch der touristische Durchgangsverkehr ersatzlos abgeschnitten werde. Dies sei sehr nachteilig unter anderem für Grunerner Gaststätten, Beherbergungs- und Winzerbetriebe, für die nun teilweise enteignungsgleiche Umsatzeinbußen zu erwarten seien. Hinzu kämen die Belange von Radfahrern, Fußgängern, Campingplatzanlagen, Besuchern des Schwimmbads und Nutzern der SWEG-Haltestelle Staufen-Süd. Insgesamt trage die Sperrung der Straße „Im Steiner“ unvermeidlich zu zeit- und kraftstoffraubenden Umwegen und einem starken Anstieg des Verkehrs im Unterdorf bei.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf sämtliche Ausführungen in diesem Kapitel, vor allem auch unter Ziffer 3.4.2.1.1 (Belange der Stadt Staufen), hier insbesondere Ziffer 3.4.2.1.1.11 (Rückbau der Straße "Im Steiner"), sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2.1 (Eingemeindungsvertrag) Bezug genommen.

Grunern ist für Kfz weiterhin über die L 125 an das Straßennetz angebunden. Insbesondere für den südlichen und östlichen Teil von Grunern sowie für die Siedlung „Im Steiner“ ergeben sich jedoch Umwege in der Relation von und nach Münstertal sowie der Ortsteile einschließlich der damit verbundenen Folgewirkungen (beispielsweise ein gewisser zusätzlicher zeitlicher Aufwand). Diese sind vor dem Hintergrund des überwiegenden Interesses an der Umsetzung des Vorhabens zumutbar und hinzunehmen. Es wird berücksichtigt, dass es sich um gut ausgestattete und zügig zu befahrende Anbindungen handelt. Zugleich gilt es zu bedenken, dass grundsätzlich kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Erschließung durch Verkehrsinfrastruktur besteht. Der gesamte bebaute Bereich der Siedlung „Im Steiner“ ist auch künftig durch das öffentliche Straßennetz erschlossen. Der vorgesehene Rückbau der Straße „Im Steiner“ stärkt die Bündelungs- und Entlastungswirkung der Ortsumfahrung. Es entsteht im unmittelbaren Anschluss an Grunern ein Bereich, der Fußgängern und Radfahrern eine sichere und direkte Verbindung ins

Münstertal, zum Campingplatz, zum Schwimmbad und in den künftig erweiterten Bereich der Nunnemacher Teiche eröffnet. Es ist damit insgesamt nicht zu beanstanden, wenn der Rückbau der Straße „Im Steiner“ zugleich mit Blick auf das Kompensationskonzept erfolgt. Dieses orientiert sich zutreffend und nach sachlichen Kriterien an eingriffsnahen Bereichen, die sich aufgrund ihrer Struktur zugleich fachlich für eine Stärkung bzw. Aufwertung anbieten. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) und ergänzend die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.3 (Kompensationsflächen auf Gemarkung Grunern; Landschaftsbild, Grünzäsur, örtlicher Charakter) verwiesen.

Soweit Belange von Gewerbebetrieben und landwirtschaftlichen Betrieben geltend gemacht werden, wird ergänzend auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Soweit zur historischen Überprägung des Wegenetzes und des Siedlungsbereichs von Grunern, der Siedlung „Im Steiner“ mit ihren Einrichtungen und der jeweiligen Verkehrslage unter ebenfalls historischen Gesichtspunkten vorgetragen wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Denkmalschutzbehörden im Verfahren angehört wurden. Über die unter Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) formulierten Anforderungen hinaus, wurden seitens der Denkmalpflege keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht. Im Zuge der Erarbeitung der UVS war überdies das Landesdenkmalamt eingebunden. Eine kulturhistorische Bedeutung der Wegbeziehung wurde von dort nicht angezeigt. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der rückgebaute Zustand mit wassergebundener Decke eine größere Übereinstimmung mit dem historischen Vorbild (römischer Straßenbauer) aufweist als der asphaltierte Bestand. Der Straßenaufbau bestand seinerzeit aus mehreren Gesteinsschichten und einfacher Sandstreuung als Straßendecke. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Höhere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg ausdrücklich bestätigt, dass das Vorhaben auch weiterhin keinen durchgreifenden Bedenken begegnet und insbesondere auch eine Behandlung historischer bzw. sonstiger denkmalfachlicher/kulturhistorischer Zusammenhänge in der UVS oder in sonstigen Unterlagen bzw. in der hier zu treffenden Entscheidung nicht geboten ist.

3.4.2.1.2.3 Kompensationsflächen auf Gemarkung Grunern; Landschaftsbild, Grünzäsur, örtlicher Charakter

Zum Vorhaben wird kritisch vorgetragen, es würden nicht nur die Verkehrsprobleme Staufens, sondern auch Folgeprobleme der Planung auf Kosten von Grunern gelöst. Der Vorhabensträger verfolge mit der geänderten Planung ein Kompensationskonzept auf Flächen der Gemarkung Grunern. Dies bedeute eine Benachteiligung der ansässigen Landwirte

und der ehemals selbstständigen Gemeinde. Der Landwirtschaft gingen wertvolle nutzbare Flächen verloren, sodass die Nachfrage hinsichtlich der verbleibenden Flächen steige. Dies mache es umso schwieriger, den durch den Trassenverlauf selbst bewirkten Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen durch Kauf oder Pacht anderer Flächen auszugleichen. Landwirte seien gezwungen, Pachtland in größerer räumlicher Entfernung anzunehmen. Der Konzentration der Ausgleichsmaßnahmen an der vorgesehenen Stelle sei deshalb zu widersprechen. Mit der dargestellten Vorgehensweise widerspreche die Planung erneut dem Geist des Eingemeindungsvertrages, der ausdrücklich die Wahrung des dörflichen Charakters benennt (§ 4 „Wahrung der Eigenart“).

In Anbetracht sämtlicher Aspekte werden die mit dem Kompensationskonzept verbundenen Inanspruchnahmen auch landwirtschaftlicher Flächen und die jeweils damit einhergehenden Belastungen für zumutbar erachtet. Wie bereits ausgeführt, orientiert sich das Kompensationskonzept zutreffend und nach sachlichen Kriterien an eingriffsnahen Bereichen, die sich aufgrund ihrer Struktur zugleich fachlich für eine Stärkung bzw. Aufwertung anbieten. Es handelt sich zum einen teilweise um trassenbegleitende Maßnahmen, die zugleich für eine Einbindung der Trasse in die Landschaft Sorge tragen, was auch im Sinne der Anliegen Grunerns ist. Hierbei wurde darauf geachtet, die Maßnahmen möglichst auf den Böschungsflächen des Verkehrsweges zu verwirklichen oder einvernehmlich an Flächen zu gelangen. Weitere Maßnahmen, insbesondere im Erweiterungsbereich der Nuppenmacher Teiche, nehmen Anregungen einer örtlichen Gruppierung eines Naturschutzverbandes auf. Es wurde jeweils darauf geachtet, dass es sich um Flächen handelt, die unter Gesichtspunkten der Landwirtschaft keine zu hohe Wertigkeit haben. Die Erweiterungsfläche insbesondere im Bereich der Nuppenmacher Teiche ist überdies durchsetzt mit Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, um die Belastung Privater zu minimieren. Zugleich wurde ein Bereich gewählt, der sich für Kompensationsmaßnahmen in besonderer Weise anbietet. Zusammen mit der bereits vorhandenen Fläche der „Nuppenmacher Teiche“ entsteht ein naturnaher Bereich mit hoher landschaftsästhetischer und naturschutzfachlicher Qualität. Dem kann eine günstige Wirkung auf den Freiraum südöstlich von Grunern nicht gänzlich abgesprochen werden. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen.

Soweit ein Verstoß gegen die Inhalte des Eingemeindungsvertrages geltend gemacht wird, wird zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2.1 (Eingemeindungsvertrag), insbesondere zur Ausgangssituation, Bezug genommen. Mit Blick auf die Lage des Vorhabens und der Kompensationsmaßnahmen, wie auch auf Umfang und Struktur der Gemarkung Grunern, folgt aus dem Vorhaben als technischem Bauwerk mit nicht unerheblichem Flächenanspruch und seiner Folgewirkungen

zwar eine Beeinträchtigung der ländlichen Struktur im Bereich der Gemarkungsgrenze zwischen Staufen und Grunern. Es gilt jedoch zu bedenken, dass die Ortsumfahrung auch in ihrer konkreten Ausgestaltung die Gemarkung Grunern dennoch eher randlich tangiert. Es wird hierbei nicht verkannt, dass mit dem Bereich zwischen Staufen und Grunern eine sensible Engstelle betroffen ist. Mit ihrer relativen Nähe zu Grunern hat sie unter anderem Bedeutung für die Verkehrsanbindungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, für ortsansässige Unternehmen, für die Landwirtschaft und für das Erscheinungsbild der Landschaft. Zu der verkehrlichen Situation wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), auf die Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.2 Kommunale Belange), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr) sowie ergänzend auf Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) Bezug genommen. Es gilt zu bedenken, dass die Konzeption des LBP umfangreiche Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in die Landschaft vorsieht. Wie bereits dargelegt, kann die Erweiterung der „Nunnenmacher Teiche“ nicht ausschließlich als nachteilig eingestuft werden. Es wird berücksichtigt, dass der Bereich zwischen Staufen und Grunern bereits heute durch Verkehrswege vorgeprägt ist. Die derzeit vorhandene Querspange zwischen L 129 und L 125 wird rückgebaut, sodass der Bereich auch künftig lediglich durch eine Straße durchzogen wird. Der Verkehrsweg rückt hier mit der Ortsumfahrung weiter in Richtung Gemarkungsgrenze ab. Er ist mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m um rund 2,5 m und damit um die Hälfte breiter als die Querspange im Bestand. Überdies wird auch mit dem teilweisen Rückbau der Straße „Im Steiner“ ein Beitrag zur Entlastung insbesondere in landschaftsästhetischer Hinsicht geleistet. Der – wenn auch höher belastete – Hauptverkehrsweg befindet sich auch in diesem Teilabschnitt künftig näher an der Gemarkungsgrenze. Seine Ausbaubreite von 6,5 m (Fahrbahn) berücksichtigt die zu erwartende Verkehrsbelastung und ist damit um moderate 1,5 m breiter als die Straße „Im Steiner“ im Bestand (5 m). Mit dem teilweisen Rückbau der Straße „Im Steiner“ wird diese neben einer landschaftsangepassteren Form allgemein in der Relation von und nach Münstertal für Fußgänger und Radfahrer an Attraktivität zunehmen.

Zur Betroffenheit von Gewerbebetrieben und landwirtschaftlichen Betrieben wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Soweit Aspekte der Grünstreife zwischen Staufen und Grunern angesprochen wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), soweit Aspekte des Landschaftsbildes angesprochen wurden, wird auf die vorgenannten Verweisungen (insbesondere Ausführungen zu Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2

(Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen)) verwiesen.

3.4.2.1.2.4 Lärm

Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen; vgl. insbesondere Ziffer 3.4.19.3.6.1 (Lärm)) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

3.4.2.1.2.5 Weitere Argumente

Eine Vielzahl von Einwendungen beschäftigt sich mit der Unterführung bei Bau-km 2+743 (Verkehrssicherheit, Sicherheitsaspekte, Leistungsfähigkeit der Pumpenanlagen, Verschmutzungen). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1.1.12 (Geh- und Radwegunterführung (Bau-km 2+743); Ausrüstung der Pumpenanlage mit einer Notstromversorgung), Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)), die Ausführungen zu den Belangen des Ortsteils Grunern insgesamt sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.19.4 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Staufen im Verfahren beteiligt war und sich nicht grundsätzlich gegen Unterführungen gewendet hat. Die künftige Unterhaltungslast wird von der Stadt Staufen getragen.

Soweit für den Ortsteil Grunern „als Ausgleich“ bessere Busanbindungen gefordert werden, um die Trennungswirkung des Vorhabens abzumildern, ist dies nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Planfeststellung für Straßen nach dem Straßengesetz des Landes Baden-Württemberg ist auf die jeweilige Infrastruktur gerichtet (vgl. § 37 Abs. 1 Satz1 StrG). Im Verfahren sind damit das Projekt und die damit im Zusammenhang stehenden Projektwirkungen zu behandeln. Davon zu unterscheiden sind Maßnahmen, die einem gesonderten Verfahren der zuständigen Stellen vorbehalten sind.

Soweit Belange von Gewerbebetrieben und landwirtschaftlichen Betrieben geltend gemacht werden, wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.19.4 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Soweit hilfsweise Verbesserungen der Planung gefordert werden sowie zu weiteren Argumenten, die teilweise auch über die Belange des Ortsteil Grunern hinausgehen, wird auf

die Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang verwiesen, ergänzend insbesondere auch unter Ziffer 3.19.4 (Private Belange, Einwendungen).

3.4.2.2 Gemeindeverwaltungsverband Staufen - Münstertal

Der Gemeindeverwaltungsverband Staufen - Münstertal hat mit Stellungnahme vom 17.12.2007 mitgeteilt, dass er den Beschluss des Gemeinderates der Stadt Staufen vom 04.12.2007 unterstützt. Zur geänderten Planung hat sich der Gemeindeverwaltungsverband mit Stellungnahme vom 27.07.2009 der Stellungnahme der Stadt Staufen vom 22.07.2009 angeschlossen.

Auf den Beschluss des Gemeinderates der Stadt Staufen vom 04.12.2007 ist die Stellungnahme der Stadt Staufen vom 17.12.2007 zur ursprünglichen Planung ergangen. Diese wurde teilweise ergänzt bzw. geändert durch die Stellungnahme vom 22.07.2009. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in dieser Entscheidung unter Ziffer 3.4.2.1.1 (Belange der Stadt Staufen) wird verwiesen.

3.4.2.3 Stadt Bad Krozingen

Die Stadt Bad Krozingen hat mit Schreiben vom 18.12.2007 und 27.09.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Grundsätzliche Einwände gegen den Bau der Umfahrung werden nicht vorgetragen. Mit eingeflossen sind hierbei auch gleichgelagerte Interessen als gemeinsames Mittelzentrum.

3.4.2.3.1 Optimierungen im Rahmen der geänderten Planung

Die Stadt Bad Krozingen begrüßt in ihrer Stellungnahme zur geänderten Planung die vorgenommenen Optimierungen. Es wurden damit auch Anregungen aufgenommen, die von der Stadt Bad Krozingen im Rahmen der Anhörung zur ursprünglichen Planung vorgetragen worden waren. Dies umfasst eine Gestaltung des Kreuzungsbereichs L 125/ L 123/ Krozinger Straße mit einem Kreisverkehrsplatz. In der Folge kann die Fahrstreifenanzahl auf der Neumagenbrücke im Verhältnis zur ursprünglichen Planung verringert und die Brücke durch Kappenverbreiterung überdies mit einem Gehweg ausgestattet werden. Mit der geänderten Planung ist die Anlage einer Querungshilfe bei Bau-km 0+258 zugunsten einer Unterführung bei Bau-km 0+320 entfallen. Ausweislich der Stellungnahme des Vorhabens-trägers werden die Wegebeziehungen angepasst. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.1 (Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)) und Ziffer

3.4.2.1.1.2 (Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke). Wie gefordert, wird hierbei auch der bei Bau-km 0+500 künftig von der Trasse unterbrochene Radweg an die Unterführung bei Bau-km 0+320 angebunden.

3.4.2.3.2 Trassenverlauf im Bereich der Gemarkungsgrenze

3.4.2.3.2.1 Trassierung

Die Stadt Bad Krozingen führt mit ihrer Stellungnahme zur ursprünglichen Planung zutreffend aus, dass es für die Stadt Staufen mit der bis an die Gemarkungsgrenze Staufen/Bad Krozingen herangeführten Bebauung im Gewerbegebiet Gaisgraben nicht möglich ist, die Umfahrung auf eigener Gemarkung zu führen. Die Stadt Bad Krozingen hätte es jedoch begrüßt, wenn die Trassierung näher an der Gemarkungsgrenze Staufen erfolgt wäre.

Das Interesse an einer möglichst weitgehenden Schonung der Gemarkung Bad Krozingen ist nachvollziehbar. Aufgrund der Gegebenheiten kann dem jedoch nicht gefolgt werden. Wie der Vorhabensträger nachvollziehbar dargelegt hat, hat er sich planerisch eingehend mit der Situation befasst. Dabei wurde angestrebt, den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Mit der bestehenden Kreuzung L 123/ L 125/ Krozinger Straße und dem Anschluss an den Bestand der Neumagenbrücke wie auch an den Aussiedlerhof Stöckle sind jedoch verschiedene Zwangspunkte gegeben. Es wurde hierbei berücksichtigt, dass sich die Neumagenbrücke baulich in einem guten Zustand befindet und die Substanz im Sinne einer sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln deshalb erhalten bleiben sollte. Neben dem Erfordernis, die Zufahrt zum Aussiedlerhof herzustellen, wurden bezüglich der Bebauung auch Gesichtspunkte der künftigen Lärmbelastung einbezogen. Zu den genannten Aspekten treten Anforderungen einer richtlinienkonformen Trassierung hinzu. So sind unter anderem die Radien entsprechend der Entwurfsgeschwindigkeit zu wählen.

3.4.2.3.2.2 Durch Trassierung eingeschlossene Flächen

Die Stadt Bad Krozingen erachtet es mit Blick auf den Zugriff auf die Bad Krozinger Gemarkung als ein Gebot der Fairness, dass die eingeschlossene Fläche zwischen L 123 neu und der Gemarkungsgrenze Staufen (ca. Bau-km 0+680 bis ca. 1+480) bei einer eventuellen späteren baulichen Nutzung an das Infrastrukturnetz der Stadt Staufen (Kanal, Wasser, Straße, etc.) angeschlossen werden dürfe. Es wird gebeten, dies in der Planfeststellung festzuschreiben.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit der Ortsumfahrung etwaige Maßnahmen bezüglich der Flächen auf Gemarkung Bad Krozingen, die künftig von der Ortsumfahrung umschlossen sind, erschwert werden und deshalb eine Anbindung an die Staufener Infra-

struktur angestrebt wird. Dies bestimmt sich in Abhängigkeit von den künftig jeweils beabsichtigten Maßnahmen und deren Zulässigkeit. In die Planfeststellung werden im Sinne einer Problembewältigung bzw. der Rücksichtnahme unter Planungsträgern Planungen einbezogen, die hinreichend konkretisiert und die Finanzierung gesichert ist. Ansatzpunkte in diese Richtung sind derzeit jedoch nicht hinreichend vorgetragen oder sonst ersichtlich. Hinzu kommt, dass die Stadt Staufen nicht Vorhabensträger ist und entsprechende Anschlüsse deren Zustimmung bedürften. Vor diesem Hintergrund kommt eine nähere Regelung im Rahmen der Planfeststellung nicht in Betracht. Das grundsätzlich nachvollziehbare Interesse der Stadt Bad Krozingen wird künftig insbesondere in Abstimmung mit der Stadt Staufen bilateral zu bewältigen sein.

3.4.2.3.3 Kreisverkehrsplatz bei Bau-km 0+934

Soweit die Dimensionierung des Kreisverkehrsplatzes in Zweifel gezogen wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.8 (Reduzierung der Kreisverkehrsinnendurchmesser) verwiesen. Die Anbindung der Straße „Innere Neumatten“ als weitere Erschließung des Gewerbegebiets wurde in der ursprünglichen Planung zwar optional dargestellt, weil es sich um erste planerische Überlegungen der Stadt Staufen handelte. Die Darstellung ist in den Antragsunterlagen zur geänderten Planung jedoch nicht mehr enthalten. Die Dimensionierung des nordwestlichen Astes, der an das bestehende Feldwegenetz anschließt, folgt aus den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs. Eine Beschilderung, die verhindert, dass Kfz, die nicht der Landwirtschaft dienen, auf den nordwestlichen Ast einbiegen, ist einem separaten Verfahren der dafür zuständigen Stellen (Verkehrsbehörden) vorbehalten. Sie ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.4.2.3.4 Kreuzungsbauwerk beim „Tunseler Graben“

Die Stadt Bad Krozingen fordert, das Kreuzungsbauwerk beim „Tunseler Graben“ so zu gestalten, dass im Normalfall genügend Wasser im „Tunseler Graben“ fließen kann. Es müsse gewährleistet sein, dass der Durchlass auf Dauer frei und durchgängig bleibe und die vorhandenen Bewässerungssysteme der Bad Krozinger Landwirte als Unterlieger nicht beeinträchtigt würden.

Den Anforderungen wurde Rechnung getragen. Der Vorhabensträger bestätigt, dass der Durchflussquerschnitt so gewählt wurde, dass auch bei größerer Wassermenge ein ungehinderter Wasserabfluss erfolgt. Die Planung wurde mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald intensiv abgestimmt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird ergänzend verwiesen. Nachteilige Auswirkungen auf vorhandene Bewässerungssysteme sind vor diesem Hintergrund nicht zu besorgen.

3.4.2.3.5 Vermeiden von Schleichverkehren auf der K 4983

Die Stadt Bad Krozingen legt großen Wert darauf, dass hinsichtlich des Verkehrsaufkommens auf der L 129 aus Staufen und Münstertal in Richtung Heitersheim gewährleistet wird, dass keine Schleichverkehre auf der K 4983 Richtung Schmidhofen und Tunsel entstehen. Hier sei sicher zu stellen, dass die überörtliche Beschilderung entsprechend angeordnet würde. Im Rahmen der Anhörung zur geänderten Planung wurde ergänzend vorgebracht, dass keine Beschilderung Richtung Eschbach und zum Gewerbepark Breisgau über die K 4983 (Schmidhofen und Tunsel) erfolgen dürfe. Es werde um eine entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss gebeten.

Mit dem Vorhaben wird der Durchgangsverkehr der Ortsdurchfahrt Staufen sowie Verkehre aus den westlichen Quartieren von Staufen gebündelt. Dabei kommt es ausweislich des Verkehrsgutachtens nicht zu nennenswerten Verlagerungen im Bereich der K 4983. Sowohl für Prognose-Nullfall 2025 wie auch für den Prognosefall 2025 bei Umsetzung des Vorhabens ist jeweils eine Belastung von rund 2.100 Kfz/24h prognostiziert.

Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass eine Entscheidung über Beschilderungen den Straßenverkehrsbehörden vorbehalten ist. Die Planfeststellung für Straßen nach dem Straßengesetz des Landes Baden-Württemberg ist auf die Infrastruktur gerichtet (vgl. § 37 Abs. 1 Satz1 StrG: „...gebaut oder geändert...“). Maßnahmen zur Verkehrsregelung, mithin des „Betriebes“, liegen damit im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Dies umfasst Fahrbahnmarkierungen, Hinweis- und/oder Verkehrsschilder oder weitere Maßnahmen.

3.4.2.3.6 Entwässerungskonzept im Thermalquellschutzgebiet

Es wird gefordert, alle entwässerungstechnischen Maßnahmen so zu führen, dass das Thermalquellschutzgebiet Bad Krozingen nicht beeinträchtigt wird. Dem ist mit der Planung Rechnung getragen. Das Entwässerungskonzept wurde intensiv mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald abgestimmt. Das Thermalquellschutzgebiet ist dabei in die Betrachtungen eingeflossen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird verwiesen.

3.4.2.3.7 Flurneuordnung

Die Stadt Bad Krozingen hat mit ihrer Stellungnahme zur ursprünglichen Planung darauf hingewiesen, dass die Trasse im Abgrenzungsbereich des Flurneuordnungsverfahren B 3

Umfahrung Bad Krozingen liegt. Es werde für erforderlich erachtet, die Flurneuordnungsverfahren für die Umfahrung Staufen und die B 3 Umfahrung Bad Krozingen in einem Verfahren zu bündeln.

In der Abstimmung mit der Flurbereinigungsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat sich gezeigt, dass es für sinnvoll erachtet wird, eine entsprechende Teilfläche aus dem Verfahren Bad Krozingen (B3) auszuschließen und in der Folge die gesamte Trasse der L123 in einem neu anzuordnenden Flurbereinigungsverfahren zu realisieren. Dies folgt aus Überlegungen zum zeitlichen Ablauf sowie mit Blick auf die klare Abgrenzbarkeit der örtlichen Gegebenheiten und der Betroffenheiten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) wird Bezug genommen.

3.4.2.3.8 Wirtschaftswegenetz

Es wird gefordert, bezüglich des Wirtschaftswegenetzes dafür Sorge zu tragen, dass alle Grundstücke erreichbar und mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar seien. Insbesondere wurde die Frage aufgeworfen, wie für Bad Krozinger Landwirte die Grundstücke Flst.-Nrn. 2778-2798 erschlossen seien.

Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin und mit Stellungnahmen aufgezeigt, dass insbesondere mit der (geänderten) Planung dafür Sorge getragen wurde, dass sämtliche Grundstücke, damit insbesondere auch die landwirtschaftlich genutzten Flächen, nach Umsetzung des Vorhabens erschlossen sind. Dies erfolgt über das vorhandene Wegenetz und über dessen sinnvolle Ergänzung im Zuge der Planung. Der Hinweis zum Bereich der Grundstücke Flst.-Nrn. 2778-2798 wurde vom Vorhabensträger aufgenommen und mit der geänderten Planung berücksichtigt. Für die westlich der L 123 liegenden Flurstücksteile ist nun ein Wirtschaftsweg, ausgehend von der Anbindung beim Kreisverkehrsplatz, parallel zur L 123 vorgesehen. Die Anbindung der östlichen Flurstücksteile erfolgt über einen entsprechenden Wirtschaftsweg. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), 3.4.5 (Landwirtschaft), 3.4.7 (Flurneuordnung), 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie ergänzend Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird verwiesen.

3.4.2.3.9 Ausgleichsmaßnahmen

Es wird gefordert, dass Ausgleichsmaßnahmen auf der Gemarkung Staufen ausgeführt werden. Bepflanzungen auf der Gemarkung Bad Krozingen seien mit dem Umweltamt der Stadt Bad Krozingen abzustimmen.

Den hier zum Ausdruck gebrachten Interessen der Stadt Bad Krozingen ist Rechnung getragen. Auf Gemarkung Bad Krozingen sind ausschließlich Bepflanzungen auf den Böschungflächen des Verkehrswegs und keinerlei keine Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen außerhalb des Straßenbereichs vorgesehen. Bei den vorgesehenen Pflanzungen handelt es sich um Hecken, die in Teilabschnitte verwirklicht werden sollen, um den Verkehrsweg in die Landschaft einzubinden. Mit Ausnahme der untergeordneten Anschlussäste beim Kreisverkehrsplatz beim Gewerbegebiet Gaisgraben sind zwischenzeitlich im Trassenbereich (zunächst) auch vorgesehene Baumpflanzungen aus Sicherheitsgründen durch Heckenpflanzungen ersetzt worden. Durch die Mitwirkung einer ökologischen Baubegleitung und die Einbindung der Unteren Naturschutzbehörde im gebotenen Umfang ist eine sachgerechte und landschaftsangepasste Umsetzung gewährleistet.

3.4.2.4 Verwaltungsgemeinschaft Bad Krozingen - Hartheim und Gemeinde Hartheim

Die Verwaltungsgemeinschaft Bad Krozingen - Hartheim hat mit Schreiben vom 15.07.2009 die Stellungnahmen der beiden Kommunen übersendet. Das Bürgermeisteramt Bad Krozingen verweist darin auf die Stellungnahme der Stadt Bad Krozingen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.3 (Stadt Bad Krozingen) Bezug genommen. Das Bürgermeisteramt Hartheim hat von einer Stellungnahme abgesehen.

3.4.2.5 Gemeinde Ehrenkirchen

Die Gemeinde Ehrenkirchen hat zum Vorhaben mit Schreiben vom 30.11.2007 und 14.07.2009 Stellung genommen.

3.4.2.5.1 Knoten L 123/ L 125/ Krozinger Straße

Die Gemeinde Ehrenkirchen hat zur ursprünglichen Planung die seinerzeit erfolgte Betrachtung von Teilvarianten für den Knotenpunkt L 123/ L 125/ Krozinger Straße nachvollzogen; die damals favorisierte Planung einer ertüchtigten Kreuzung wurde als sinnvoller Lösungsansatz erachtet und Hinweise für einen optimierten Verkehrsfluss eingebracht, um Ausweichverkehre über den Ortsteil Kirchhofen möglichst zu vermeiden.

Im Rahmen einer erneuten Überprüfung der Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes mit den Zahlen des aktuellen Verkehrsgutachtens hat sich ein solcher als leistungsfähiger erwiesen. Der Vorhabensträger sieht mit seiner geänderten Planung im Bereich L123/ L 125/ Krozinger Straße nunmehr einen Kreisverkehrsplatz vor. Mit Blick auf die Aussage der Leistungsberechnung zugunsten des Kreisverkehrs tritt die Gemeinde Ehrenkirchen der diesbezüglichen Planungsänderung nicht grundsätzlich entgegen. Sie gibt jedoch zu be-

denken, dass sich bei einer Kreisverkehrslösung der künftige Verkehrsfluss weder steuern noch exakt voraussagen lasse. So könne es insbesondere durch die geringe Leistungsfähigkeit der L 123 in Richtung Bad Krozingen sowie aufgrund des leistungsschwachen Anschlusspunktes der künftigen B 3 an die K 4982 zu einer Umorientierungen zu Lasten der L 125 kommen. Dies sei nicht hinreichend berücksichtigt. Durch die ursprünglich vorgesehene zweistreifige Fahrstreifenführung der L 123 in Richtung Bad Krozingen mit verzögerter Grünschalung des Fahrstreifens in die L 125 Richtung Ehrenkirchen sei von einer besseren Annahme der Fahrtrichtung nach Bad Krozingen auszugehen gewesen. Bei der jetzt vorgesehenen Kreisverkehrs-Lösung sei eine Mehrbenutzung der L 125 in Richtung Kirchhofen zu erwarten. Insbesondere dann, wenn sich größere Fahrzeugpulks mit relativ geringer Geschwindigkeit aus Richtung Münstertal auf den Kreisverkehrsplatz zu bewegen, würden dies einheimische Autofahrer relativ schnell erkennen und sich zu Lasten der L 125 umorientieren. In diesem Fall sei insbesondere die Ortsdurchfahrt von Kirchhofen betroffen. Die relativ gefährliche Einfahrtsituation am südlichen Ortseingang von Kirchhofen (Kreuzung L 125/ Erlenweg/ Kapellenring) verschärfe sich zusätzlich, da in diesem Fall mit häufigeren schnellen Einfahrten in den Ort zu rechnen sei. Aus den genannten Gründen könne der geänderten Planung nur zugestimmt werden, wenn die nachfolgenden Bedingungen (vgl. Ziffer 3.4.2.5.2 und Ziffer 3.4.2.5.3) erfüllt seien.

Hierzu bleibt zunächst festzuhalten, dass sich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bei Ausbildung als Kreisverkehrsplatz insgesamt erheblich gegenüber einer Lichtsignalanlage verbessert. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Wegewahl der Verkehrsteilnehmer im Knotenpunkt wesentlich nach den Herkunfts-/ Ziel-Relationen bestimmt. Zugleich gilt es zu berücksichtigen, dass die maßgeblichen Verkehrsströme einschließlich zu erwartender Auswirkungen auf das Fahrverhalten Gegenstand des aktuellen Verkehrsgutachtens sind. Danach sind im Vergleich der Verkehrszahlen von Prognose-Nullfall 2025 und Planungsfall 2025 keine spürbaren Veränderungen ersichtlich. Sie betragen auf der L 125 in Richtung Ehrenkirchen jeweils 8.200 Kfz/24h und auf der L 123 in Richtung Bad Krozingen jeweils 13.400 Kfz/24h. Es wird überdies darauf hingewiesen, dass nach den vorliegenden Berechnungen keine Wartezeiten in Richtung Bad Krozingen zu erwarten sind. Aus der gleichmäßigen Geometrie des Kreisverkehrsplatzes folgt auch kein Erscheinungsbild, aus dem Verkehrsteilnehmer einen Vorteil bezüglich der Fahrtrichtung L 125 ableiten könnten.

Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes wurde auch mit Blick auf die Elektrifizierung der Münstertalbahn und die Schließzeiten am Bahnübergang geprüft. Eine Abstimmung mit der Polizeidirektion Freiburg und der Unteren Verkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald ist erfolgt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.3

(Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes L 123/ L 125/ Krozinger Straße) wird ergänzend verwiesen.

3.4.2.5.2 Leistungsfähigkeit/Ausbau der L 123

Die Gemeinde Ehrenkirchen hat im Rahmen der Anhörung zur ursprünglichen Planung dargelegt, dass die L 123 zwischen dem neuen Knotenpunkt L 123/ L 125 und der künftigen B 3-Umfahrung östlich von Bad Krozingen einen Schwachpunkt darstelle. Die Fahrbahnbreite betrage hier nur knapp 6 m und entspreche somit lediglich einer Zwischenstufe zwischen RQ 7,5 und RQ 9,5 der Kategorie AIII. Die Leistungsfähigkeit der Straße liege somit nach dortiger Einschätzung im Mittel beider Querschnitte bei ca. 9.500 Kfz/24h. Mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 15.100 Kfz sei im jetzigen Ausbauzustand also eine starke Überlastung gegeben. Die Gemeinde Ehrenkirchen hat vor diesem Hintergrund gefordert, die L 123 zwischen Staufen und Bad Krozingen ebenfalls ausreichend leistungsfähig auszubauen. Sie bekräftigt im Rahmen der Anhörung zur geänderten Planung, dass die Akzeptanz der Strecke L 123 in Richtung Bad Krozingen nur erhöht werden könne, wenn zeitnah ein Ausbau dieses Abschnitts bis zur künftigen Umfahrung (B 3) Bad Krozingen vollzogen werde. Im Hinblick auf die Frage der Akzeptanz im Verhältnis zur L 125 werde deshalb weiterhin eine zeitnahe Ertüchtigung dieses Straßenabschnitts gefordert.

Der Anforderung kann nicht gefolgt werden. Mit dem Vorhaben werden der Durchgangsverkehr der Ortsdurchfahrt Staufen sowie Verkehre aus den westlichen Quartieren von Staufen gebündelt und um Staufen herumgeführt. Dabei kommt es ausweislich des Verkehrsgutachtens, wie dargelegt, nicht zu nennenswerten Verlagerungen im Bereich der L123 in Richtung Bad Krozingen bzw. auf der L 125 in Richtung Ehrenkirchen. Das Vorhaben trägt vor diesem Hintergrund nicht zur Verschärfung einer bestehenden Problematik auf anderen Strecken bei oder führt gar zum Entstehen einer bislang nicht gegebenen Problemkonstellation. Das Vorhaben steht überdies späteren Maßnahmen im Zuge der L123 zwischen Staufen und Bad Krozingen nicht entgegen. Dies würde jedoch eine hierauf gerichtete Planung und ein entsprechendes Rechtsverfahren erfordern. Es ist aus den dargelegten Gründen jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

3.4.2.5.3 Südliche Ortseinfahrt von Kirchhofen im Zuge der L 125

Die Gemeinde Ehrenkirchen führt zur geänderten Planung aus, dass mit der ursprünglichen Planung im Knotenbereich (Signalisierung) zugleich der Vorteil verbunden worden sei, dass die Verkehrsströme hiermit besser gelenkt werden könnten. Außerdem sei vorgesehen gewesen, die Attraktivität in Richtung Ehrenkirchen durch bauliche Maßnahmen

zu senken. Beide Steuerungsmöglichkeiten entfielen bei der aktuellen Kreisverkehrslösung. Ein teilweiser Ausgleich werde hier lediglich in der Möglichkeit gesehen, am südlichen Ortseingang von Kirchhofen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu treffen. Denkbar sei hier die Errichtung eines Minikreisels im direkten Kreuzungsbereich zum Erlenweg bzw. Kapellenring oder eine Fahrbahnverschwenkung mit Überquerungshilfe direkt vor der Ortseinfahrt.

Der Vorhabensträger hat diesbezüglich unter Verweis auf die vorliegenden Untersuchungen zutreffend darauf hingewiesen, dass sich der Knotenpunkt mit Kreisverkehr auch in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs als ausreichend leistungsfähig erwiesen hat. Wie dargelegt, ist eine Verlagerung von Verkehrsströmen nicht zu befürchten. Die angesprochenen Maßnahmen kommen daher als Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens nicht in Betracht. Auf die vorangegangenen Erläuterungen unter Ziffer 3.4.2.5.1 (Knoten L 123/ L 125/ Krozinger Straße) und Ziffer 3.4.2.5.2 (Leistungsfähigkeit/Ausbau der L 123) wird sinngemäß Bezug genommen.

3.4.2.5.4. Gestaltung der Kreisverkehre

Die Gemeinde Ehrenkirchen hat mit ihrer Stellungnahme zur ursprünglichen Planung kritisch den Aspekt aufgenommen, dass die Kreisverkehre sämtlich einen Durchmesser von 43,0 m aufweisen. Aus den bisherigen Stellungnahmen zur L 125 im Schneckental sei bekannt, dass die Gemeinde Ehrenkirchen den Kreisverkehr westlich von Kirchhofen mit einem Durchmesser von 36 m für unterdimensioniert erachte. Bei den beiden Kreisverkehrsplätzen im Schneckental seien die Durchmesser nochmals 1 m geringer. Es wird für nicht nachvollziehbar erachtet, dass somit entlang der Strecke von Staufen nach Freiburg die Kreisverkehrsplätze immer kleiner würden, je mehr man sich Freiburg nähere. Mit Blick auf die zu erwartenden Verkehrsströme sei dies nicht nachvollziehbar.

Zu den verfahrensgegenständlichen Kreisverkehrsplätzen wurden die Durchmesser von 43 m entsprechend der gültigen Richtlinie sowie anhand vorliegender Erfahrungen vor allem zu Strecken, die von Langholztransportern genutzt werden, gewählt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.8 (Reduzierung der Kreisverkehrsinnendurchmesser) wird verwiesen.

Eine Aussage zu Kreisverkehrsplätzen an anderer Stelle bzw. im Rahmen anderer Planungen kann hingegen nicht getroffen werden. Dies ist abhängig von den insoweit erforderlichen Verfahren bzw. Abstimmungen. Auch insoweit ist nicht ersichtlich, dass das konkret zu beurteilende Vorhaben zur Verschärfung einer bestehenden Problematik an anderer Stelle beitragen würde. Auf die vorangegangenen Erläuterungen unter Ziffer 3.4.2.5.1 (Knoten L 123/ L 125/ Krozinger Straße) wird sinngemäß Bezug genommen.

3.4.2.6 Verwaltungsgemeinschaft Ehrenkirchen - Bollschweil

Die Verwaltungsgemeinschaft Ehrenkirchen - Bollschweil hat mit Schreiben vom 29.11.2007 von einer Stellungnahme abgesehen und zur geänderten Planung mit Stellungnahme vom 25.08.2009 mitgeteilt, dass von Seiten der Verwaltungsgemeinschaft keine separate Stellungnahme abgegeben wird. Auf die Bedenken und Anregungen der Gemeinde Ehrenkirchen in deren Stellungnahme vom 14.07.09 wird verwiesen.

Zum Vortrag der Gemeinde Ehrenkirchen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.5 (Gemeinde Ehrenkirchen) Bezug genommen.

3.4.2.7 Gemeinde Münstertal

Die Gemeinde Münstertal hat sich mit Stellungnahmen vom 18.12.2007 und 04.08.2009 zu dem Vorhaben geäußert. Danach werden mit der geplanten Ortsumfahrung Staufen Belange der Gemeinde Münstertal nicht nachteilig berührt. Der Gemeinderat hat sich deshalb grundsätzlich für die vorgelegte Planung ausgesprochen.

Es wird jedoch bemängelt, dass die Planunterlagen keinen Beschilderungsplan enthalten, sodass nicht erkennbar ist, wie die Wegweisung in das Münstertal erfolgt. Eine ausreichende Beschilderung wird gefordert. Dem kann jedoch nicht gefolgt werden, weil es sich nicht um eine in der Planfeststellung zu bewältigende Aufgabenstellung handelt. Die Planfeststellung für Straßen nach dem Straßengesetz des Landes Baden-Württemberg ist auf die Infrastruktur gerichtet (vgl. § 37 Abs. 1 Satz1 StrG: „...gebaut oder geändert...“). Maßnahmen zur Verkehrsregelung, mithin des „Betriebes“, liegen damit im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Dies umfasst Fahrbahnmarkierungen, Hinweis- und/oder Verkehrsschilder oder weitere Maßnahmen.

Die Gemeinde Münstertal fordert, am Kreuzungspunkt in Höhe des Campingplatzes Staufen sei vom Münstertal kommend eine Linksabbiegespur vorzusehen, um ein reibungsloses Abbiegen gerade für den landwirtschaftlichen Verkehr zu ermöglichen. Mit der vorliegenden Planung bestehe die Gefahr von Rückstaubildung mit damit einhergehender Unfallgefahr. Alternativ wird auch die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes als geeigneter Lösungsansatz angesehen. Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme der Stadt Staufen verwiesen (Knoten 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner).

Zur Frage eines Kreisverkehrsplatzes in dem genannten Bereich wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123

(neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)) sowie zur verkehrssicheren Ausgestaltung des geplanten Knotenpunkts, die in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizeidirektion Freiburg entwickelt wurde, auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.12 (Gestaltung des Knotenpunkts im Bereich von Bau-km 3+731) verwiesen.

3.4.2.8 Gemeinde Ballrechten-Dottingen

Die Gemeinde Ballrechten-Dottingen hat mit Stellungnahmen vom 28.01.2008 und vom 08.09.2009 zum Ausdruck gebracht, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen. Das bestehende Interesse am gesicherten Fortbestand des Radwegs, der von Ballrechten-Dottingen in Richtung Staufen führt, sei durch die in der Planung vorgesehene Unterführung berücksichtigt; der Radweg habe insbesondere Bedeutung für den Schülerverkehr.

Mit der vorliegenden Planung sind die Belange der Gemeinde Ballrechten-Dottingen somit gewahrt.

3.4.2.9 Stadt Heitersheim und Verwaltungsgemeinschaft Heitersheim, Ballrechten - Dottingen und Eschbach

Die Stadt Heitersheim (Stellungnahmen vom 14.11.2007 und 22.06.2009) und die Verwaltungsgemeinschaft Heitersheim, Ballrechten - Dottingen und Eschbach (Stellungnahme vom 17.01.2008) haben von einer Stellungnahme abgesehen bzw. mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken vorgebracht werden.

3.4.2.10 Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald hat in seiner Zuständigkeit als Untere Verwaltungsbehörde mehrfach zu verschiedenen Aspekten des Vorhabens Stellung genommen. Die insoweit vorgetragenen Argumente sind jeweils im Sachzusammenhang in diese Entscheidung eingeflossen. Insbesondere wird zu Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes und weiterer Belange auf Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr) verwiesen. Eigene Belange des Landkreises wurden nicht vorgetragen.

Aus Sicht der Baurechts- und Bauleitplanungsbehörde wurde ausgeführt, dass keine Bedenken und Anregungen bestehen. Es werde jedoch davon ausgegangen, dass eine Abstimmung mit der Stadt Staufen erfolge. Dem ist Rechnung getragen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen) wird Bezug genommen.

3.4.3 Immissionsschutz

In einer großen Zahl von Einwendungen setzen sich überwiegend Anwohner der künftigen Trasse mit Auswirkungen des Straßenverkehrs auseinander, insbesondere Lärm, Abgasen, Feinstaub und Erschütterungen. Die vorgetragenen Argumente richten sich gegen das Vorhaben an sich. Sie werden überdies angeführt, um die bessere Eignung von Alternativen aufzuzeigen bzw. um Faktoren darzulegen, die zu einem Wertverlust von Immobilien beitragen. Vielfach werden Lärmschutzmaßnahmen oder eine optimierte Ausgestaltung der Trasse gefordert. Es wird ausgeführt, die von der Straße ausgehenden Belastungen würden auch den Außenwohnbereich und den sonstigen Aufenthalt von Menschen im Freien betreffen (Nutzung der freien Landschaft in der Freizeit, Nutzung von Verbindungen als Radfahrer, Jogger, Wanderer usw.). Hinzu treten Einwendungen, die schädliche Auswirkungen insbesondere auf landwirtschaftlich genutzt Grundstücke befürchten. Durch die Führung einer stark befahrenen Verkehrsstrasse in der Nähe sensibler Pflanzen- oder Tierbestände wie auch durch den erhöhten Eintrag von Schadstoffen allgemein, werde die Qualität und Nutzung von Flächen beeinträchtigt.

Zu den vorgebrachten Argumenten zu Lärm und Schadstoffen wird auf die nachfolgenden Ausführungen in diesem Kapitel sowie die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen. Anhaltspunkte für mögliche Erschütterungen aus dem Betrieb der Straße sind nicht ersichtlich. Zur bauzeitlichen Belastung mit Immissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.16 (Stadt Staufen - Bauzeitliche Beeinträchtigungen) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen.

3.4.3.1 Lärm

Der Bau der Ortsumfahrung Staufen ist mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Bei der Planung - es handelt sich um den Neubau einer Trasse - wurde darauf geachtet, dass durch das Vorhaben keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Durch das Vorhaben kommt es zwar insbesondere im Bereich des Trassenverlaufs zu höheren Belastungen in bislang von Verkehrslärm weniger beeinträchtigten Bereichen. Die maßgeblichen Grenzwerte werden jedoch eingehalten. Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Auch unter dem Gesichtspunkt von Verkehrsverlagerungen ergibt sich kein

Handlungsbedarf. Seitens des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald wurden unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Durch den Betrieb von Verkehrswegen kommt es zu Geräuschemissionen auf Siedlungsflächen. Schallimmissionen zählen je nach Art, Ausmaß oder Dauer zu den Immissionen, die gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Nähere Regelungen zu Belangen des Lärmschutzes treffen der § 50 BImSchG sowie insbesondere die §§ 41 bis 43 BImSchG. Maßgebliche Rechtsgrundlage zur Beurteilung von Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG sind die §§ 41 ff BImSchG sowie die auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036). So ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen erfolgt nach Anlage 1 der 16. BImSchV, die wiederum auf die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS - 90) verweist.

Es wird darauf hingewiesen, dass Ziel der 16. BImSchV und der RLS-90 ist, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Vor diesem Hintergrund ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Dies wäre insbesondere methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen und spricht dafür, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung er-

streckt. Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt. Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (vgl. zu alledem: BVerwG Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08 m. w. N.). Auf verschiedene Einzelaspekte, die im Lauf des Verfahrens vorgetragen wurden, wird nachfolgend noch näher eingegangen.

3.4.3.1.1 Schalltechnische Untersuchung

3.4.3.1.1.1 Grundlegende Aspekte

Die vorliegende Schalltechnische Berechnung (Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen) ist nicht zu beanstanden. Sie richtet sich in gebotener Weise an den einführend genannten rechtlichen Bestimmungen aus. Das Gutachten beschreibt die Anforderungen, die im Rahmen der Berechnungen zu beachten sind. Unter anderem werden hierbei jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum die Verkehrszahlen, der maßgebende Lkw-Anteil, die maßgeblichen Geschwindigkeiten sowie weitere Faktoren (beispielsweise: Besonderheiten des Fahrweges wie etwa Straßenoberflächen und Neigungsverhältnisse sowie Absorptions- und Beugungseffekte und Mitwindeinflüsse) einbezogen und die notwendigen Berechnungen bezogen auf den konkreten Fall und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten umgesetzt. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen des Gutachtens verwiesen (vgl. Ziffer 2 zu Grundlagen der Untersuchung, S. 1ff, sowie Ziffer 3 zu den örtlichen Gegebenheiten, S. 8 ff). Zweifel hinsichtlich der Eingangsgrößen, der angewendeten Methodik wie auch hinsichtlich der Schlussfolgerungen ergeben sich nicht. Dass zu einzelnen Immissionspunkten zugleich Aspekte einer Gesamtbetrachtung einbezogen wurden, wirkt sich zugunsten Betroffener aus und ist deshalb unschädlich. Die im Verfahren vorgelegten Unterlagen sind insgesamt geeignet, um die Betroffenheit durch Luftschall zu beurteilen. Forderungen zu weiteren Untersuchungen bzw. Unterlagen werden zurückgewiesen. Zu den Einzelheiten wird nachfolgend in der gebotenen Tiefe im Sachzusammenhang eingegangen.

- Verkehrsgutachten

Soweit das Verkehrsgutachten als Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung in Zweifel gezogen wurde, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele; vgl. insbesondere Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten)) verwiesen. Das Verkehrsgutachten hat unter Heranziehung verfügbarer und geeigneter Informationsquellen eine schlüssige Einschätzung zur künftigen Verkehrsbelastung getroffen und eröffnet

damit im gebotenen Umfang eine angemessene Beurteilung der künftigen Lärmbelastung. Es wird berücksichtigt, dass das Verkehrsgutachten im Wesentlichen das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz mit den klassifizierten Straßen in den Blick nimmt. Darüber hinaus wurde das nachgeordnete Erschließungsstraßennetz in das Verkehrsgutachten einbezogen, wie es für die Verkehrsverteilung innerhalb der Stadt Staufen zur Anbindung der Verkehrszellen notwendig war. Damit liegen zum nachgeordneten Straßennetz unter anderem zum Prognose-Nullfall und zum Planungsfall teilweise keine exakten Belastungszahlen vor. Die vorliegenden Ergebnisse lassen jedoch im gebotenen Umfang Rückschlüsse auf weitere Bereiche zu. Das Gutachten eröffnet zu Teilbereichen zugleich eine Einschätzung unter dem Gesichtspunkt von Verkehrsverlagerungen (vgl. Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnungen, Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen, Ziffer 1, S. 1). Das Verkehrsgutachten weist die Anteile des Güterschwerverkehrs über 3,5 t aus. Nach den maßgeblichen Regelwerken für den Lärmschutz an Straßen ist bei der Berechnung der Emissionen jedoch der lärmrelevante Anteil aller Fahrzeuge über 2,8 t maßgebend. Die erforderliche Umrechnung des Anteils an Kfz über 2,8 t erfolgte vorliegend in nicht zu beanstandender Weise in Anlehnung an einen von der Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeiteten Umrechnungsschlüssel. Hierzu ist ein Teil der leichten Nutzfahrzeuge der Gruppe der Kfz über 2,8 t zuzurechnen. Dies erfolgt, indem die prognostizierten schweren Nutzfahrzeuge mit einem Hochrechnungsfaktor (hier: 1,29) multipliziert werden. Anhaltspunkte, dass dies in der gegebenen Situation nicht sachgerecht wäre, sind weder ersichtlich, noch wurden solche vorgetragen. Zu den Einzelheiten wird auf das Verkehrsgutachten Bezug genommen (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Anlage 1, S. 18; Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnungen, Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen, Ziffer 2.4.3., S. 7).

- Vollständigkeit der Schalltechnischen Berechnungen; Gebietseinstufung

Teilweise werden weitere Unterlagen (beispielsweise Lärmdifferenzkarten) gefordert. Es wird bemängelt, für bestimmte Gebäude liege kein Lärmbericht vor bzw. seien die Grundstücke bezüglich Lärmschutz zu prüfen. Im Einzelnen wird verschiedentlich die Frage aufgeworfen, ob die maßgeblichen Festsetzungen von Bebauungsplänen beachtet seien. Im Fall des Gewerbegebiets Gaisgraben wird gefordert, den betreffenden Bereich wie ein Gebiet mit sensiblerer Nutzung (z. B. Mischgebiet) zu behandeln. Betriebe im Gewerbegebiet befürchten Kundenverluste durch Verlärmung und hohe Geschwindigkeiten. Weitere private Einwander befürchten nachteilige Wirkungen von Verkehrsverlagerungen insbesondere in Wohngebieten und im Bereich der Schulanlagen. Es wird überdies hinterfragt, ob Wohnungen in den oberen Geschossen (beispielsweise 6. OG) berücksichtigt seien.

Für die Berechnung der Schallimmissionen wurden im Untersuchungsgebiet in den jeweils betroffenen Bereichen charakteristische Immissionsorte ausgewählt. Sie befinden sich jeweils in exponierter Position und lassen in der Zusammenschau mit den Lageplänen, die die Isophonen ausweisen (Unterlage 11.2 der Antragsunterlagen), im gebotenen Umfang Rückschlüsse auf andere Gebäude bzw. Flächen einschließlich dem Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen zu. Weitere Unterlagen sind zur Beurteilung nicht erforderlich. Die Veränderungen, die durch das Vorhaben bezüglich der Lärmsituation zu erwarten sind, erschließen sich insbesondere im Vergleich der Immissionspunkte aus den Tabellen 1 und 2 zum Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall (Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen; Anhänge 2 und 3). Die Lage der Immissionspunkte kann dem Anhang 1 zu dem Gutachten „Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnungen“ (Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen) entnommen werden. Die Überprüfung hat ergeben, dass die Gebietseinstufungen korrekt vorgenommen wurden. Es besteht insbesondere Übereinstimmung mit der kommunalen Bauleitplanung. Die Stadt Staufen war in das Verfahren eingebunden und hat keine Bedenken bezüglich der Gebietseinstufung formuliert. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden der Schalltechnischen Berechnung zugrunde gelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich überdies im gebotenen Umfang mit dem möglichen Zusammentreffen mehrerer Lärmquellen und möglichen Verkehrsverlagerungen befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1.1.2 (Bereich der geplanten Ortsumfahrung und der angrenzenden Bereiche; ergänzend: Ortsdurchfahrt) und Ziffer 3.4.3.1.1.3 (Sonstige Aspekte des Lärmschutzes) verwiesen.

- Wind als Einflussfaktor

In Einwendungen wird insbesondere bemängelt, die lokal vorherrschenden Winde und ihre Bedeutung für Belastungen im Bereich von Verkehrswegen seien bei der Lärmberechnung nicht hinreichend oder falsch berücksichtigt. Bei den vorherrschenden Winden sei mit erhöhten Lärmbelastungen mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen. Insgesamt sei eine starke Abhängigkeit der Lärmbelastung an den bestehenden Verkehrswegen von den jeweils herrschenden Windverhältnissen (beispielsweise vom Belchen oder aus Südwesten kommender Wind) wahrzunehmen. Überdies werden Bedenken formuliert, ob die 16. BImSchV bezüglich Windeinflüssen in Fachkreisen noch akzeptiert sei. Um zu realistischen Werten zu kommen, seien verlässliche Messreihen der Windgeschwindigkeiten über einen statistisch validen Zeitraum unabdingbar. Diese seien in den Berechnungen zu berücksichtigen und in den Unterlagen darzustellen. Dem kann nicht gefolgt werden.

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen wird in § 3 der 16. BImSchV auf deren Anlage 1 verwiesen, dort wiederum auf die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90. Das anzuwendende Berechnungsverfahren ist damit vom Ge-

setzgeber zwingend vorgeschrieben. Das Berechnungsverfahren berücksichtigt eine leichte Mitwind-Situation von der Quelle zum Immissionsort (bis ca. 3 m/s) und eine immissionsverstärkende Temperaturinversion. Auf die konkret jeweils vorherrschende Windsituation kommt es vor diesem Hintergrund grundsätzlich nicht an, da die Berechnungsmethodik stets eine Situation zugrunde legt, in der Schall dem jeweiligen Immissionsort durch leichten Windeinfluss zugetragen wird. Bei anderen Windrichtungen oder Temperaturschichtungen können – insbesondere in größeren Entfernungen von der Quelle – auch erheblich niedrigere Beurteilungspegel auftreten. Mit höheren Werten ist hingegen eher temporär zu rechnen. Die Berechnungsmodelle legen damit im Interesse Betroffener bereits grundsätzlich eine Situation zugrunde, die dauerhaft von einer nachteiligen Windsituation geprägt ist. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass selbst bei Bedenken zu Teilen der Berechnungsmethodik der 16. BImSchV der Verwaltung bezüglich der Verordnung keine Verwerfungskompetenz zustünde und mit Blick auf die Regelungsspielräume des Verordnungsgebers im Übrigen nicht ersichtlich ist, wie ein alternativer Regelungsgehalt eventuell gestaltet sein könnte. Überdies ist ein breiter Konsens der einschlägigen fachlichen Kreise, dass die 16. BImSchV in Bezug auf die Berücksichtigung einer leichten Mitwindsituation nicht mehr dem wissenschaftlichen Stand entspräche, nicht ersichtlich und vorliegend auch nicht hinreichend substantiiert dargelegt.

Unabhängig davon, liegen im vorliegenden Fall auch keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür vor, dass etwa der Einfluss der westlichen Strömungen oder des sogenannten Belchenwindes, der vielfach als kräftiger Einflussfaktor wahrgenommen wird, eine andere Beurteilung oder gar ergänzende Untersuchungen begründen könnten. Es ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer relevanten Überschreitung von Grenzwerten durch Windeinflüsse kommt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie hat sich insbesondere mit dem örtlich vorhandenen Berg-Tal-Windsystem befasst und Erkenntnisse zu den Windgeschwindigkeiten herangezogen (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Ziffer 3.5, S. 40). Diese liegen mit ihren mittleren Windgeschwindigkeiten von 3,5 bzw. 3,8 m/s nur wenig über den Grundannahmen der 16. BImSchV und verlaufen weitgehend parallel zur Trasse (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen; Blatt 5). Die Spitzenwerte sind mit ca. 10 m/s (das entspricht 36 km/h; ca. Windstärke 5 nach Beaufort: mäßige/frische Brise) nicht so hoch, dass dies außerhalb dessen liegt, was auch sonst im üblichen Wettergeschehen als kurzfristige Einflussgröße auftreten kann. Zugleich fließen die Abstände zur Trasse in die Beurteilung mit ein. In der Gesamtschau liegen damit keine Umstände vor, die so erheblich von den Grundlagen der 16. BImSchV abweichen, dass sich die Frage aufwerfen könnte, ob etwa in der Abwägung eine atypische Situation zu berücksichtigen sein könnte.

- Lärmmessungen

Zu einzelnen Grundstücken sowie im Rahmen allgemein vorgetragener Argumente wird bemängelt, dass die Lärmeinwirkungen berechnet und nicht gemessen wurden. Teilweise werden Messungen in den Gebäuden angemahnt. Es wird überdies gefordert, dass Nachmessungen auf Kosten des Vorhabensträgers erfolgen.

Wie bereits ausgeführt, sind für die immissionsschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und die 16. BImSchV maßgebend, die zwingend eine Berechnung des Beurteilungspegels nach dem vorgegebenen, standardisierten Berechnungsverfahren vorsehen. Hierbei werden, wie ebenfalls bereits dargelegt, verschiedene Einflüsse wie beispielsweise die maßgeblichen Verkehrszahlen, Besonderheiten des Fahrweges (beispielsweise Straßenoberflächen und Neigungsverhältnisse) sowie Absorptions- und Beugungseffekte und Mitwindeinflüsse berücksichtigt. Die nach Maßgabe der 16. BImSchV ermittelten Berechnungsergebnisse bieten insbesondere eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Tag der Messung. Insbesondere erlaubt das Berechnungsverfahren gegenüber Messungen Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen, in denen zwar die baulichen und ggf. verkehrlichen Randbedingungen dem zukünftigen Zustand entsprechen, alle weiteren Einflüsse jedoch konstant und damit vergleichbar gehalten werden. Messungen stehen damit nicht im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben und weisen mit Blick auf den Bedarf an objektivierten und vergleichbaren Werten nicht unerhebliche Nachteile auf. Folgerichtig sind Messungen im konkreten Fall daher weder im Zuge der Planfeststellung noch im Nachgang zum Genehmigungsverfahren, zum Bau oder nach Inbetriebnahme eines Verkehrsweges vorgesehen.

- Spitzenpegel; durch Motorräder verursachter Schall; unregelmäßige zeitliche Verteilung der Fahrzeuge

In Einwendungen wird kritisch vorgetragen, die Berechnung des Lärmaufkommens in direkter Relation zur Nutzungsfrequenz sei nicht sachgerecht. Ausschlaggebend seien die tatsächlichen Lärmspitzen. Es wird überdies ausgeführt, die hohe Frequenz von Motorrädern sei im Vergleich störender und gesundheitsbeeinträchtigender. Erheblich belästigend sei auch das unregelmäßige Auftreten von Motorradlärm. Insgesamt sei der tageszeitliche Lärm an der Neumagenstraße den Tag über relativ gleichmäßig und werde durch den Neumagen überlagert. Dies sei leichter zu ertragen, als ein unregelmäßig verteilter Lärm, wie er durch die veränderte Verkehrsführung zu erwarten sei. Den Kritikpunkten kann nicht gefolgt werden.

Das anzuwendende Berechnungsverfahren ist, wie dargelegt, vom Gesetzgeber zwingend vorgeschrieben. Nach den gesetzlich festgelegten Anforderungen der 16. BImSchV ist ausschließlich der Vergleich von Beurteilungspegeln mit den Immissionsgrenzwerten vorgesehen. Berechnungsverfahren bzw. Anforderungen zu zumutbaren Spitzenbelastungen, mit denen Maximalpegel bewertet werden könnten, sind nicht festgelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass in Fachkreisen weitgehend Einigkeit besteht, dass der energieäquivalente Dauerschallpegel (Mittelungspegel) als ein geeignetes Maß für die Beurteilung von Verkehrslärm anzusehen ist. Physikalisch stellt der energieäquivalente Dauerschallpegel ein Dosismaß dar, das sowohl die Pegelspitzen als auch die Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigt. Unter Dosismaß versteht man eine Größe, deren Wert sich jeweils um jedes einzelne Ereignis vergrößert und die in ihrem Wert nicht kleiner werden kann. Der Mittelungspegel berücksichtigt unter anderem die drei vorgenannten Parameter. Er liegt erheblich höher als etwa ein „arithmetischer Mittelwert“ der Pegelwerte.

Motorräder sind mit dem anzuwendenden Regelwerk der Verkehrslärmschutzverordnung und den Lärmberechnungen nach den RLS-90 hinreichend berücksichtigt. Sie unterfallen dem Kraftfahrzeugbegriff und finden daher wie Pkw Eingang in die Verkehrszählungen ebenso wie in die Berechnung der Verkehrsstärken. Dass sie trotz eines ähnlich lauten Motorengeräusches beispielsweise nicht mit den Lkw gleichgestellt und gesondert berücksichtigt werden, erklärt sich aus den nicht vergleichbaren Fahrleistungen von Lkw und Motorrädern (vgl. BVerwG Urteil vom 09.06.2010 -9 A 20.08).

Wie dargelegt, sind Vereinfachungen und Pauschalierungen in der Berechnung der Beurteilungspegel grundsätzlich zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt. Dies gilt auch für die Verteilung des Kfz-Aufkommens über bestimmte Zeitintervalle.

- Geschwindigkeit, Geschwindigkeitsüberschreitungen; Geschwindigkeitsbeschränkung; Fahrbahnbelag

In Einwendungen wird unter anderem vorgetragen, die Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkung sei schon im Planfeststellungsverfahren erforderlich. Es werde davon ausgegangen, dass sich Kfz nicht an Geschwindigkeitsbeschränkung halten werden. Überdies wurde die Ausgestaltung des Fahrbahnbelags hinterfragt und Splittmastixasphalt eingefordert. Die Bedenken greifen nicht durch.

Im vorliegenden Gutachten wurde den Berechnungen zutreffend die außerhalb geschlossener Ortschaften gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und für

Lkw realistische 80 km/h zugrunde gelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass der Umstand, dass die zulässige Geschwindigkeit von einigen Fahrzeugen überschritten wird, in die Berechnungen mit eingeht. Dies folgt aus der für die 16. BImSchV und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS - 90) gewählten Berechnungsmethodik. Die Formeln für die Lärmberechnungen wurden aus empirischen Daten entwickelt. Überprüfungen zur Zuverlässigkeit der Berechnungsmethodik haben darüber hinaus gezeigt, dass die Lärmberechnungen zuverlässige und aussagekräftige Ergebnisse liefern. In die Berechnungen fließen unter anderem die Steigungsverhältnisse, die Straßenoberfläche, die Topografie einschließlich möglicher Auswirkungen auf die Schallausbreitung, der Abstand der Häuser zum Emissionsort, die sog. Boden- und Meteorologiedämpfung sowie Reflexionsflächen richtlinienkonform in die Berechnungen mit ein.

Das Berechnungsverfahren berücksichtigt unterschiedliche Straßenoberflächen nach Maßgabe der Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV. Asphalte einschließlich Splittmastixasphalte gehören danach der gleichen Kategorie an. Anhaltspunkte, dass die Schalltechnischen Berechnungen hier von falschen Voraussetzungen ausgegangen wären, sind weder ersichtlich noch vorgetragen. Das Erfordernis einen bestimmten Straßenbelag festzulegen ergibt sich nicht, nachdem - wie nachfolgend detailliert aufgezeigt wird - die Grenzwerte jeweils eingehalten sind.

Wie in verschiedenen Zusammenhängen bereits ausgeführt, ist die straßenrechtliche Planfeststellung auf die bauliche Infrastruktur und grundsätzlich nicht auf betriebliche Regelungen gerichtet. Geschwindigkeitsregelungen, Fahrbahnmarkierungen oder Beschilderungen sind separaten Entscheidungen der zuständigen Stellen vorbehalten. Ansatzpunkte, die im konkreten Fall die Anordnung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung zur Problembewältigung erforderlich machen würden, sind nicht ersichtlich.

- Umgebungslärmrichtlinie

Verschiedentlich wird in Einwendungen gefordert, die Umgebungslärmrichtlinie zu beachten.

Die 16. BImSchV ist die gültige gesetzliche Grundlage für die Bemessung von Lärmschutzansprüchen. Sie ist daher auch der Planung zugrunde zu legen. Die Umsetzung der Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG) in nationales Recht ist durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, hier insbesondere durch die Anpassung und Erweiterung des § 47a BImSchG sowie ergänzender Vorschriften erfolgt. Die Regelungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. die in deren

Umsetzung ergangenen nationalen Regelungen stellen hinsichtlich des Lärmschutzes an Verkehrswegen keinen Ersatz für die 16. BImSchV dar und führen keine neuen Grenzwerte ein. Sie definieren einheitliche Maßstäbe zur schwellenwertunabhängigen Betroffenheitsermittlung mit dem Ziel, den Umgebungslärm insgesamt zu bekämpfen und nicht nur bis zu einem bestimmten Grenzwert. Adressat der Vorschriften sind die für die Lärminderungsplanung zuständigen Behörden, die im Rahmen ihrer konkret beschriebenen Aufgabe Lärmkarten auszuarbeiten und darauf basierend Lärmaktionspläne aufzustellen haben. Die §§ 47a-f BImSchG verfolgen insoweit eine völlig andere Zielrichtung als die auf das konkrete Vorhaben ausgerichteten Untersuchungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist somit für die Beurteilung neu zu bauender oder wesentlich zu ändernder Verkehrswege nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ohne Relevanz. Anhaltspunkte dafür, dass durch die Zulassung des Vorhabens die Lärminderungsplanung ausgeschlossen wäre, liegen nicht vor und wurden von den maßgeblichen Stellen auch nicht vorgetragen.

Unabhängig hiervon wird darauf hingewiesen, dass mit Umsetzung der Ortsumfahrung entsprechend deren Zielsetzungen eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Verkehr und damit zugleich eine Minderung bezüglich der dortigen Lärmbelastung verbunden ist.

Aspekte des Zusammentreffens mehrerer Lärmquellen bzw. von Verkehrsverlagerungen wurden von der Planfeststellungsbehörde mit einbezogen. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1.1.2 (Bereich der geplanten Ortsumfahrung und der angrenzenden Bereiche; ergänzend: Ortsdurchfahrt) und Ziffer 3.4.3.1.1.3 (Sonstige Aspekte des Lärmschutzes) wird verwiesen.

- DIN 18005

Der Vorhabensträger berücksichtigt die rechtlichen Vorgaben der 16. BImSchV. Strengere Anforderungen, ein darüber hinausgehender Aufwand bzw. weitergehender Schallschutz kann mit Blick auf die DIN 18005 nicht verlangt werden. Die DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, enthält weder Grenzwerte noch ist sie für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm anwendbar.

Die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005, Teil 1 („Schallschutz im Städtebau: Grundlagen und Hinweise für die Planung“), Beiblatt 1 gelten ausschließlich in der städtebaulichen Planung und nicht für die Zulassung von Einzelvorhaben oder den Schutz einzelner Objekte. In der Vorschrift wird ausgeführt, dass im Beiblatt 1 als Zielvorstellung für den Schallschutz im Städtebau schalltechnische Orientierungswerte enthalten sind. Bereits die Bezeichnung „Orientierungswert“ deutet an, dass es sich hierbei nicht um

verbindliche Grenzwerte handelt. Sie ist im Rahmen der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen. Ihr Anwendungsfall ist dabei insbesondere die Planung eines Baugebiets neben einem vorhandenen Verkehrsweg oder die Überplanung eines Baugebiets, in dem ein Verkehrsweg bereits vorhanden ist (vgl. Schink, NVwZ 2003, 1041, 1042). Sie richtet sich an die Gemeinde als Planungsträgerin, nicht aber an einen Dritten, der ausschließlich und unabhängig von einem Baugebiet einen Verkehrsweg baut oder ändert. Die Gemeinde als Bauleitplanungsträger mag im Rahmen der Bauleitplanung die DIN 18005 auch für die neu anzulegenden oder zu überplanenden Verkehrswege heranziehen. Eine entsprechende Verpflichtung kann aber aus den vorgenannten Gründen nicht auf den Vorhabensträger übertragen werden. Gerade beim Überwiegen anderer Belange führt die in der städtebaulichen Planung erforderliche Abwägung im Übrigen oftmals zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes. Der Abwägungsspielraum, innerhalb dem noch kein konkreter Handlungsbedarf für Schallschutzmaßnahmen gesehen wird, übersteigt dabei im Allgemeinen noch die Immissionsgrenzwerte aus der 16. BImSchV. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, an bestehenden Verkehrswegen und in komplexen Gemengelagen, ist es durchaus nicht unüblich, dass deutlich höhere Verkehrslärmimmissionen auftreten, als sie durch die Orientierungswerte vorgegeben sind. In solchen Fällen kann nicht a priori davon ausgegangen werden, dass hier schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gegeben sind oder die Gemeinden in unangemessener Weise in ihrer räumlichen und städtebaulichen Entwicklung beschränkt werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die DIN 18005 im gebotenen Umfang als fachliche Orientierungshilfe zur Lärmthematik im Rahmen der UVS bzw. zur Betrachtung der Gesamtlärmsituation in den Gemeinden generell in die Betrachtungen einbezogen wurde. Sie wurde in die fachgutachterlichen Ausarbeitungen einbezogen, die Aussagen über Veränderungen der Lärmsituation insgesamt treffen. Auf die Ausführungen im Sachzusammenhang, insbesondere im Kapitel Lärm sowie unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP); vgl. Ziffer 3.2.2.3.3 (Betriebsbedingte Wirkungen) und Ziffer 3.2.2.4.1.1 (Schutzgut Mensch/Wohnen) sowie Ziffer 3.3 (Variantenabwägung; vgl. Ziffer 3.3.2.2.2 (Aspekte berührter Belange und weitere Argumente)) wird verwiesen.

Das Vorhaben an sich, hier die Planung im Bereich von Staufen, wäre gegebenenfalls mit kommunalen Belangen nicht vereinbar, wenn sie sich als ein unzulässiger Eingriff in das nach Art. 28 Abs. 2 GG verbürgten Recht auf kommunale Selbstverwaltung einer Gemeinde darstellen würde, wie sie auch in der Planungshoheit ihre Ausprägung findet. Ein unzulässiger Eingriff in die Planungshoheit könnte insbesondere dann gegeben sein, wenn eine bereits in Bauleitplänen zum Ausdruck kommende gemeindliche Planung nicht mehr ver-

wirklicht werden könnte oder infolge unterlassener Schutzmaßnahmen nachträglich geändert werden müsste. Die Problematik stellt sich im vorliegenden Fall nicht. Die Stadt Staufen verfolgt bereits über geraume Zeit die Umsetzung einer Ortsumfahrung und hat die Planungsstände jeweils in ihre Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne) einfließen lassen und sich in diesem Zusammenhang auch mit Aspekten des Schallschutzes auseinandergesetzt. Lediglich beispielhaft sei in diesem Zusammenhang der gültige Flächennutzungsplan genannt, der die Trasse in einer engeren und einer weiteren Variante beinhaltet. Hinzu treten die Bebauungspläne „Busper-Steiner/Schul-Sportgelände“, „Falkenstein II“, „Gaisgraben“, „Gaisgraben II“ und „Wolfacker“.

Wie bereits ausgeführt, wurden Aspekte des Zusammentreffens mehrerer Lärmquellen bzw. von Verkehrsverlagerungen von der Planfeststellungsbehörde mit einbezogen. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1.1.2 (Bereich der geplanten Ortsumfahrung und der angrenzenden Bereiche; ergänzend: Ortsdurchfahrt) und Ziffer 3.4.3.1.1.3 (Sonstige Aspekte des Lärmschutzes) wird verwiesen.

3.4.3.1.1.2 Bereich der geplanten Ortsumfahrung und der angrenzenden Bereiche; ergänzend: Ortsdurchfahrt

Die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes bilden ein gestuftes System mit dem Ziel, ausreichenden Schutz vor Lärm zu gewährleisten. Der Schutz vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

- Zunächst müssen nach dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG im Rahmen der Planung Straßen so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere Lärmbeeinträchtigungen, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.
- Wenn dies keinen ausreichenden Schutz bietet, sind auf einer zweiten Stufe schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend dem Stand der Technik durch aktive Schallschutzmaßnahmen an der Straße zu verhindern. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

- Falls aktiver Lärmschutz wegen unverhältnismäßiger Kosten überhaupt nicht oder nur partiell durchzuführen ist, wird der Schutz der Betroffenen nach § 42 BImSchG durch Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen, also passiven Lärmschutz sichergestellt. Können auf diese Art und Weise schädliche Umwelteinwirkungen im Außenwohnbereich nicht vermieden werden, ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG, § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG). Dies gilt auch bei baulichen Anlagen, die bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren bauaufsichtlich genehmigt waren.

Das Vorhaben entspricht dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG. Danach ist eine Linienföhrung bzw. Gradiente anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen auf lärmempfindliche Gebiete soweit als möglich vermieden werden. Das Optimierungsgebot verlangt jedoch nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme gänzlich unterbleiben muss, wenn mit ihr schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft verbunden sind. Die planerische Konzeption hat aber die durch § 50 BImSchG besonders geschützten Belange, insbesondere die Wohnruhe der Straßenanlieger im Rahmen der Abwägung mit anderen öffentlichen und oder privaten Belangen in besonderem Maße zu berücksichtigen. Die genannte Vorschrift ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn eine neue Trasse geplant wird. Mit der Errichtung einer neuen Trasse geht in der Regel eine Belastung zuvor weniger beeinträchtigter Bereiche einher. Mit der Trasse der Ortsumfahrung Staufen wird der Durchgangsverkehr der im Bestand vorhandenen Ortsdurchfahrt sowie Ziel- und Quellverkehr aus den westlichen Lagen von Staufen gebündelt. Durch den Trassenverlauf und die damit verbundenen Belastungen sind insbesondere die westlichen Bereiche von Staufen sowie der Ortsteil Grunern betroffen. In Staufen handelt es sich dabei im Wesentlichen um das Gewerbegebiet Gaisgraben sowie die Wohngebiete Rundacker, Falkenstein, Wolfacker und Steiner. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass teilweise Erweiterungsflächen im Rahmen der Bauleitplanung vorgesehen sind und diese weiter an die Trasse heranrücken. Im westlichen Bereich von Staufen befinden sich überdies ein Schulkomplex und Sportanlagen sowie weitere bebauungsnahe Flächen, die als Grünflächen ausgewiesen bzw. vorgesehen sind. Der trassenzugewandte Teil des Ortsteils Grunern weist Wohn- und Mischgebiete auf. Hinzu kommt die Ansiedlung im Zuge der Straße „Im Steiner“, die unter anderem durch Wohnnutzung, Gaststätten bzw. Beherbergungsbetriebe sowie landwirtschaftliche Betriebe geprägt ist. Mit der vorliegenden Planung wurde den Anforderungen des § 50 BImSchG im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Die Streckföhrung folgt einem ausreichend weiten Bogen, der zugleich die Siedlungsbereiche von Staufen und des Ortsteils Grunern im Auge behält, und verfolgt auch im Bereich der Siedlung „Im Steiner“ mit einer möglichst schonenden, nämlich eher geradlinigen Trassierung, einen unter Lärmgesichtspunkten optimierten planerischen Ansatz. Mit den Abständen, die mit der gewähl-

ten Trassenführung von sensiblen Nutzungen gewahrt werden, wird insbesondere dem Bedürfnis nach Wohnruhe im gebotenen Umfang Rechnung getragen. So werden die jeweiligen Grenzwerte der 16. BImSchV in den einzelnen Gebieten eingehalten bzw. unterschritten. Zu den Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen. Um Immissionen möglichst gering zu halten, wurde die Trasse so weit wie möglich auf Geländehöhe geführt. Abweichungen hiervon im Sinne einer leichten Dammlage wurden nur dort vorgenommen, wo dies insbesondere aus wasserwirtschaftlichen Gründen geboten war. Sie wurden zudem auf das unbedingt nötige Maß beschränkt. Eine weitere Absenkung hat sich hingegen nicht als umsetzbar erwiesen (vgl. Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage)). Im Bereich zwischen Staufen und Grunern liegt der günstigste Trassenverlauf unter Lärmgesichtspunkten in etwa mittig zwischen den Siedlungsbereichen, was die Planung berücksichtigt. Spielräume sind hier durch die flankierende Bebauung nur sehr begrenzt eröffnet. Einem noch größeren Abstand von der Wohnbebauung etwa nördlich bzw. südlich des eben genannten Bereichs stehen unter anderem Gesichtspunkte einer landschafts- und flächenschonenden Ausführung wie auch das Bedürfnis nach einer attraktiven und unter Gesichtspunkten der Streckencharakteristik sinnvoll trassierten Führung des Verkehrsweges entgegen. Als wichtige Ansatzpunkte sind hierbei die Anbindungen an den Bestand, verschiedene Zwangspunkte, die angestrebte Verkehrsfunktion sowie die bereits angesprochene Passage zwischen Staufen und Grunern eingeflossen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) sowie Ziffer 3.1 (Trassenvarianten, Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Unbeschadet des Optimierungsgebots nach § 50 BImSchG ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieses Sicherstellungsgebot ist striktes Recht und daher der Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich. Nur wenn und soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, ist die Planfeststellungsbehörde von dem Gebot des § 41 Abs. 1 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, freigestellt (§ 41 Abs. 2 BImSchG). In diesem Fall kommt die Gewährung passiven Schallschutzes nach Maßgabe des § 42 BImSchG in Betracht.

Ab welchem Intensitätsgrad schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegen, ist durch die auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) verbindlich festgelegt. Die dort in § 2 Abs. 1 Nr. 1 bestimmten Lärmgrenzwerte dürfen nicht überschritten werden. Liegen die Lärmbeeinträchtigungen ober-

halb jener Werte, ist die Zumutbarkeitsgrenze im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG überschritten und es besteht ein Anspruch auf Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Der maßgebende Grenzwert richtet sich dabei nach der jeweiligen bauplanungsrechtlichen Festsetzung. Im Übrigen ist die Lärmbetroffenheit im Rahmen der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Fall handelt sich um den Bau einer öffentlichen Straße gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind:

Gebietsart	Tagesgrenzwert dB (A)	Nachtgrenzwert dB (A)
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- u. Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten u. Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- u. Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Tag = 6.00 - 22.00 Uhr, Nacht = 22.00 - 6.00 Uhr

Die Gebietseinstufung erfolgte im konkreten Fall zutreffend anhand der Bebauungspläne der Stadt Staufen. Für Gebiete, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen vorhanden sind, wurden diese entsprechend der tatsächlichen Nutzung in ihrer Schutzbedürftigkeit eingestuft. Bedenken der Planfeststellungsbehörde zur jeweiligen Einstufung bestehen nicht. Die Einstufung des Bereichs Gaisgraben und „Gaisgraben II“ als Gewerbegebiet erfolgte im Einklang mit den gültigen Bebauungsplänen. Anhaltspunkte, die hinreichend für eine Einstufung als Mischgebiet sprechen könnten, sind in Anbetracht des Gebietscharakters nicht ersichtlich.

Für die Berechnung der Schallimmissionen wurde im Untersuchungsgebiet in den jeweils betroffenen Bereichen charakteristische Immissionsorte ausgewählt (insgesamt 20 Immissionsorte). Durch sie wird die Bebauungsstruktur (Gebäudehöhe) und Gebietsnutzung eines Bereichs repräsentiert (vgl. Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnungen, Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen, Ziffer 5, S. 10 und Anhang 1 sowie Unterlage 7, Plan 1 bis

4). Die Immissionsorte 1 bis 16 zeigen überwiegend die künftige Belastung durch die geplante Ortsumfahrung auf. Die Immissionsorte 17 bis 20 verteilen sich auf den Verlauf der bestehenden Ortsdurchfahrt. Es wurden Immissionsorte bestimmt, die sowohl zur Münstertaler Straße als auch zur Trasse der Ortsumfahrung ausgerichtet sind. Im Bereich der Ortsumfahrung werden im Stadtgebiet von Staufen das Gewerbegebiet Gaisgraben auch unter Berücksichtigung des Gebiets „Gaisgraben II“, Wohngebiete sowie das Schulgelände einbezogen. Berücksichtigt ist überdies ein trassennaher Immissionsort im Bereich des Bebauungsplangebietes „Rundacker II“, das sich in der Umsetzung befindet. Jenseits der Trasse wurden zutreffend als sensible Bereiche die Kleingartenanlage „Spitzäcker“, die Bebauung im Bereich der Straße „Im Steiner“ sowie die trassennahe Bebauung des Ortschafts Grunern einbezogen. Im Bereich der Straße „Im Steiner“ wurden Immissionsorte bestimmt, die sowohl zur Straße „Im Steiner“ als auch zur Trasse der Ortsumfahrung ausgerichtet sind. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Immissionsorte jeweils eine exponierte Position aufweisen. Von den Immissionsorten können in der Zusammenschau mit den Lageplänen, die die Isophonen ausweisen (Unterlage 11.2 der Antragsunterlagen), im gebotenen Umfang Rückschlüsse auf andere Gebäude bzw. Flächen gezogen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass das Bundesimmissionsschutzgesetz den Immissionsschutz für Verkehrsanlagen nicht umfassend, sondern gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG nur für den Bau der dort genannten Verkehrsanlagen und dies im Grundsatz ausschließlich nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG regelt. Vor diesem Hintergrund kommt an dieser Stelle die Einbeziehung anderer als des zu ändernden oder des neu zu bauenden Verkehrsweges an sich nicht in Betracht. Die hierzu erforderlichen Immissionspunkte sind, wie dargestellt, im Gutachten enthalten. Das Ergebnis der Schalltechnischen Berechnungen gibt mit den Immissionspunkten im Bereich der Ortsdurchfahrt darüber hinaus Informationen an die Hand, die in unterschiedlichen Zusammenhängen von Interesse sind (vgl. u. a. Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung)). Der Vorhabensträger hat sich im Zuge der geänderten Planung überdies entschlossen, bei entsprechenden Immissionspunkten die im Zuge von Verkehrsumlagerungen geänderten Verkehrsbelastungen von klassifizierten Straßen mit einzubeziehen, um vielfältigen Diskussionen und Befürchtungen, die in Einwendungen zum Ausdruck gekommen sind, Rechnung zu tragen. Dies betrifft nach Lage der Dinge wohl die Immissionspunkte 1, 5 und 9. Die Planfeststellungsbehörde hat die Beweggründe des Vorhabensträgers nachvollzogen. Sie führt zu höheren Lärmwerten als dies bei bloßer Berücksichtigung der Ortsumfahrung der Fall wäre, weil mehrere Quellen von Verkehrslärm einfließen. Dies wirkt sich zugunsten der Betroffenen aus. Die Vorgehensweise geht mit einem geringen Nachteil einher, weil die nur aus dem neuen Verkehrsweg sich ergebende Lärmbelastung in den betroffenen Punkten nicht in einem ersten Schritt entsprechend der 16. BImSchV einzeln ausgewiesen ist; regelmäßig erfolgt eine Betrachtung unter Gesichtspunkten des Gesamtlärms bei Bedarf in einem weiteren, hiervon grundsätzlich zu unterscheidenden Schritt. Die gewählte Vorge-

hensweise ist im vorliegenden Fall jedoch unschädlich, weil nicht von Nachteil für die Betroffenen. Zu den Einzelheiten der Lärmbelastung wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Die Trasse der Ortsumfahrung weist im Bereich des Gewerbegebietes Gaisgraben (ca. 25 m) und der Straße „Im Steiner“ mit den dort vorhandenen Gebäuden einen eher geringen Abstand zur Bebauung auf. Die Abstände zu den Bebauungsplangebieten Rundacker II und Falkenstein III und die südlich anschließenden Bebauungsplangebiete von Staufen sowie zum nächstgelegenen Wohngebäude im Ortsteil Grunern (Immissionspunkt 16) betragen ca. 200 m. Der Rand des Wohngebietes im Ortsteil Grunern (Immissionspunkte 11 und 12) liegt ca. 280 m von der Trasse entfernt. Nach den Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung kommt es bei ungehinderter Schallausbreitung (also ohne Berücksichtigung etwaiger Lärmschutzmaßnahmen) im Bereich der Ortsumfahrung an keinem Immissionspunkt zu Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte. Maßnahmen des aktiven bzw. passiven Schallschutzes sind daher nicht erforderlich. Unzumutbare Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen sind nicht ersichtlich.

- Gaisgraben

Im Bebauungsplangebiet Gaisgraben (Immissionspunkte 1 bis 4) werden bei Umsetzung der Ortsumfahrung die Grenzwerte für Gewerbegebiete eingehalten, zum Teil werden sie deutlich unterschritten. In den Immissionspunkten 1 und 3 sind die strenger, für Kern-, Dorf- u. Mischgebieten geltenden Grenzwerte tags und nachts zumeist eingehalten. Im Immissionspunkt 4 sind die noch strengeren, nämlich für Wohngebiete geltenden, Grenzwerte tags und nachts eingehalten. Im Prognose-Null-Fall, somit ohne Umsetzung der Ortsumfahrung, liegen die Lärmbelastungen deutlich darunter. Im Immissionspunkt 1, der sich im Einwirkungsbereich der Neumagenstraße befindet, erhöhen sich die Belastungen beim Bau der Ortsumfahrung tags und nachts um bis zu 6 dB(A). In den Immissionspunkten 2 bis 4, die im Bestand durch eher ruhige Ortsrandlagen geprägt sind, liegen die Unterschiede zwischen Prognose-Null-Fall und der höheren Belastung im Prognose-Fall zwischen 11 und 23 dB(A) am Tag und 12 bis 24 dB(A) in der Nacht.

- Wohngebiete und Schulgelände in Staufen

Im Bebauungsplangebiet Rundacker (Immissionspunkte 5 und 5a) werden die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte tags und nachts eingehalten. Die errechneten Werte liegen rund 4 dB(A) in der Nacht und rund 5 dB(A) am Tag unter den maßgeblichen Grenzwerten. Gleiches gilt für die Bebauungsplangebiete Falkenstein und Wolf-

acker (Immissionspunkte 7, 8, 9), wobei die Unterschreitung im Bebauungsplangebiet Falkenstein (Immissionspunkte 7 und 8), noch etwas höher (rund 5 - 6 dB(A) in der Nacht und rund 6 dB(A) am Tag) und im südwestlichen Bebauungsplangebiet Wolfacker (Immissionspunkt 9) geringfügig geringer ausfällt (rund 3 - 4 dB(A) in der Nacht und rund 4 dB(A) am Tag). Der für den Bereich der Schulgebäude (Immissionspunkt 10) geltende Tagesgrenzwert, auf den es hier alleine ankommt, wird ausweislich der vorliegenden Berechnungen deutlich um 6 dB(A) unterschritten. Im Verhältnis zum Prognose-Null-Fall, somit ohne Umsetzung der Ortsumfahrung, erhöhen sich die Belastungen beim Bau der Ortsumfahrung im Bereich des Bebauungsplangebietes „Rundacker II“ (Immissionspunkt 5a) tags und nachts um etwa 8 dB(A). Im Immissionspunkt 5 (Bebauungsplangebiet Rundacker) fallen die Unterschiede zwischen Prognose-Null-Fall und der höheren Belastung im Prognose-Fall mit 1 dB(A) am Tag und 2 dB(A) in der Nacht geringer aus. Im Bebauungsplangebiet Falkenstein erhöhen sich die Belastungen beim Bau der Ortsumfahrung im Verhältnis zum Prognose-Null-Fall um bis zu 8 dB(A) tags und bis zu 9 dB(A) nachts. Im Bebauungsplangebiet Wolfacker beträgt der Unterschied tags und nachts lediglich bis zu 1 dB(A), im Bereich der Schulgebäude beträgt er bis zu 3 dB(A).

- Grunern

Im Bereich von Grunern (Immissionspunkte 11 - 13 und 16) werden die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte deutlich unterschritten. Es wird darauf hingewiesen, dass die zeichnerischen Unterlagen in Grunern auch Mischgebiete ausweisen. Der an sich in einem solchen Gebiet lokalisierte Immissionspunkt 13 wird in den Berechnungstabellen jedoch den Grenzwerten für Wohngebiete gegenübergestellt (vgl. Anhang 2 zu Unterlage 11.1 a der Antragsunterlagen). Am Tag werden mit bis zu 50/51 dB(A) Werte erreicht, die nahe an dem Grenzwert liegen, der für den sensibleren Nachtzeitraum gilt. Deutlich eingehalten wären mit den vorliegenden Ergebnissen zugleich die für Krankenhäusern, Schulen, Kur- u. Altenheime geltenden Grenzwerte. Im Prognose-Null-Fall, somit ohne Umsetzung der Ortsumfahrung, liegen die Lärmbelastungen jeweils darunter. Die Belastungen liegen beim Bau der Ortsumfahrung im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall tags und nachts um zumeist 3 bis 4 dB(A) höher. Im Immissionspunkt 13 (Erdgeschoss) fällt der Unterschied mit 5 dB(A) geringfügig höher aus.

- Münstertäler Straße in Staufen

Im Bereich der Münstertäler Straße (Immissionspunkte 17 und 17a) stellt sich die Situation bei geringfügig höheren Werten ähnlich dar wie im Bereich von Grunern. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall gilt es hier zwischen den Bereichen zu unterschei-

den, die an die Münstertäler Straße angrenzen und solchen Bereichen, die westlich davon im rückwärtigen Bereich der Grundstücke liegen. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall tritt im Prognose-Fall beim Immissionspunkt 17 (rückwärtiger Bereich) tags und nachts eine 5 bzw. 6 und bis zu 7 dB(A) höhere Lärmbelastung ein. In dem Immissionspunkt, der der Münstertäler Straße zugewandt ist, führt die Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall zu einer Verminderung der Lärmbelastung in der Größenordnung von -8 dB(A) nachts und -8 bis -9 dB(A) tags. Der Prognose-Null-Fall weist eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte um bis zu 2 dB(A) tags und nachts aus.

- Siedlung „Im Steiner“

Im Bereich der Straße „Im Steiner“, für die als (Splitter-)Siedlung im Außenbereich und der konkreten Nutzungen gute Gründe dafür sprechen, sie nach den Maßstäben zu betrachten, die für Kern-, Dorf- u. Mischgebiete gelten (vgl. § 2 Abs. 2 Satz „der 16. BImSchV; BVerwG Urteil vom 14.07.2001 - 9 A 14.10), werden an sämtlichen Immissionspunkten (14 bis 15a) die Grenzwerte sowohl für Wohngebiete wie auch die noch strengeren Grenzwerte für Krankenhäusern, Schulen, Kur- u. Altenheime eingehalten bzw. zum Teil deutlich unterschritten. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall gilt es zwischen den Bereichen zu unterscheiden, die an die Straße „Im Steiner“ angrenzen und solchen Bereichen, die östlich davon im rückwärtigen Bereich der Grundstücke liegen. Im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall tritt im Prognose-Fall bei den Immissionspunkten im rückwärtigen Bereich (Immissionspunkte 14 und 15) tags und nachts eine 10 bis 11 dB(A) höhere Lärmbelastung ein. In den Bereichen, die der Straße „Im Steiner“ zugewandt sind (Immissionspunkte 14a und 15a), führt die Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall zu einer geringeren Lärmbelastung in der Größenordnung von -10 bis -12 dB(A).

- Spitzäcker

Im trassenzugewandten Teil der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ (Immissionspunkt 6), für die die Maßstäbe für Kern-, Dorf- u. Mischgebiete herangezogen werden, sind die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten, im trassenabgewandten Bereich (Immissionspunkt 6a) werden sie um rund 6 dB(A) unterschritten. Im Prognose-Null-Fall, somit ohne Umsetzung der Ortsumfahrung, liegen die Lärmbelastungen jeweils darunter. Die Belastungen liegen beim Bau der Ortsumfahrung im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall im Immissionspunkt 6, der sich im Nahbereich der Trasse befindet, tags und nachts um 12 dB(A) höher. Im Immissionspunkt 6a, der weiter von der Trasse entfernt liegt, fällt der Unterschied mit 3 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts geringer aus.

- Sondergebiet (Campingplatz)

Das Sondergebiet am südlichen Ortsausgang von Staufen wird nach den Werten für Krankenhäusern, Schulen, Kur- u. Altenheime beurteilt. An dem Punkt, der der Trasse am nächsten liegt (Immissionspunkt 18), werden in den Gebäuden im Bereich des Campingplatzes die maßgeblichen Grenzwerte tags und nachts im Erdgeschoss sowohl im Prognose-Nullfall wie auch im Prognosefall eingehalten. Mit Blick auf die Topografie im Bereich des Campingplatzes und die üblichen Höhen von Zelten und Wohnwägen gilt dies auch für die weiteren Nutzungen auf dem Campingplatz. Die Grenzwerte werden im Prognosefall im 1. OG nachts um 3 dB(A) sowie tags um 2 dB(A) überschritten. Im Prognose-Null-Fall beträgt die Überschreitung bis zu 4 dB(A) nachts und bis zu 3 dB(A) tags. Die Verwirklichung des Vorhabens ist damit im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall mit einer geringen Minderung der Lärmbelastung in der Größenordnung von bis zu -2 dB(A) tags und nachts verbunden. Die künftige Trasse ist hier leicht von der Bestandstrasse abgerückt; dies betrifft insbesondere den Bereich, der sich unmittelbar nördlich an die Lage des Immissionspunkts 18 anschließt.

- Bereich der Ortsdurchfahrt Staufen

Die Vorschriften von § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV beziehen sich auf den Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges. Erforderlich ist damit grundsätzlich ein Schallgutachten, das sich - im vorliegenden Fall - mit den Immissionen befasst, die von dem neu zu bauenden Verkehrsweg ausgehen. Nachfolgend werden zur ergänzenden Information und im fachlichen Zusammenhang auch die Ergebnisse zusammengefasst, die den Bereich der Ortsdurchfahrt Staufen betreffen, der keinen Lärmauswirkungen der Ortsumfahrung unterliegt. Die Werte runden die Betrachtung der örtlichen Situation ab; sie sind insbesondere unter Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit sowie zu weiteren Aspekten der Abwägung relevant und wurden dort jeweils einbezogen.

Mit zwei Immissionspunkten in der Neumagenstraße (Immissionspunkt 19) und der Münstertäler Straße (Immissionspunkt 20) ist im Bereich zentraler Lagen der Ortsdurchfahrt und ergänzend zu den Immissionspunkten 17, 17a und 18 (vgl. Ausführungen zur Münstertäler Straße in Staufen und Sondergebiet), eine Einschätzung zur gegenwärtigen wie auch zur künftigen Lärmsituation eröffnet. Im Prognose-Null-Fall, somit ohne Verwirklichung der Ortsumfahrung, werden Lärmwerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts im Immissionspunkt 19 (Neumagenstraße) und 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts im Immissionspunkt 20 (Münstertäler Straße) erreicht. Dies entspricht einer

Überschreitung der für Wohngebiete geltenden Grenzwerte von jeweils 10 dB(A) am Immissionspunkt 19 und jeweils 7 dB(A) am Immissionspunkt 20. Im Prognose-Planfall, somit bei Verwirklichung der Ortsumfahrung, reduzieren sich die zu erwartenden Lärmbelastungen in den Immissionspunkten um jeweils -7dB(A) tags und nachts. Damit wird am Immissionspunkt 20 eine Einhaltung der Grenzwerte erreicht. Im Immissionspunkt 19 verringert sich die Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte auf 3 dB(A).

Lärmbelastungen, die gesundheitsgefährdende oder enteignende Wirkung entfalten könnten, sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Der § 41 BImSchG und die Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigen, wie dargelegt, grundsätzlich nur den neu hinzukommenden bzw. zu ändernden Verkehrsweg. Eine vorhandene Vorbelastung durch den Lärm anderer Verkehrsanlagen ist nicht im Sinne eines Summenpegels zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber hat für den Bereich des Verkehrslärms bewusst davon abgesehen, die Nachbarschaft durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte zu schützen. Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen kommt nur dann in Betracht, wenn die Gesamtlärmbelastung für den Betroffenen den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung erreicht oder in die Substanz seines Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG eingreift. Eine Schutzpflicht aufgrund Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG käme dann in Betracht, wenn durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrslärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung (vgl. BVerwG Beschluss vom 15.01.2008 9B 7/07). Als Belastungen, ab deren Erreichen grundrechtsrelevante Beeinträchtigungen gegeben sein können, gelten Schallpegel von ca. 70 dB(A) am Tag und ca. 60 dB(A) in der Nacht. Wie sich aus den vorangegangenen Ausführungen entnehmen lässt, werden die entsprechenden Werte im Bereich des Vorhabens jedoch deutlich unterschritten. In den Immissionspunkten 1, 5 und 9 sind nach Lage der Dinge bereits Aspekte einer Gesamtbetrachtung mit eingeflossen. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt damit insbesondere für bislang weniger belastete Bereiche, darunter zwei Wohngebiete, die markantesten Quellen von Verkehrslärm. Weitere Verkehrswege zeigen im Übrigen keine so hohen zu erwartenden Verkehrszahlen, dass sich hieraus weitergehender Untersuchungsbedarf ableiten ließe. Es wird darauf hingewiesen, dass entsprechend der wissenschaftlich nachgewiesenen menschlichen Geräuschwahrnehmung bei erheblichen Unterschieden in den Teilpegeln, die untergeordneten Geräuschquellen in der Geräuschwahrnehmung nicht oder nur geringfügig ins Gewicht fallen. Andererseits tritt bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens nicht eine Verdoppelung des wahrgenommenen Lärms ein, sondern drückt sich in einer wahrgenommenen Steigerung der vorhandenen Belastung von 3 dB(A) aus. Die Immissionspunkte 14/14a, 15/15a und 17/17a repräsentieren die Situation von Gebäuden, die sich künftig zwischen der Ortsumfahrung und einem bestehenden Verkehrsweg (Ortsdurchfahrt Stau-

fen, Straße „Im Steiner“) befinden. Hier zeigt sich, dass die entlastende Wirkung der Ortsumfahrung, die sich auf den bestehenden Verkehrswegen einstellt und die durch die Ortsumfahrung hinzutretende Belastung sich in etwa die Waage halten. Die mindernde Wirkung ist wegen der größeren Abstände zur Hauptverkehrsquelle sogar geringfügig höher ausgeprägt. Selbst unter Annahme einer Erhöhung um 3 dB(A), was eine Verdoppelung der Verkehrszahlen voraussetzen würde, wären die jeweiligen Gebietsgrenzwerte eingehalten. Zum Immissionspunkt 18 (Sondergebiet - Campingplatz) wurde berücksichtigt, dass sich dort die Münstertalbahn und die L 123 in unmittelbarer Nähe befinden. Das Straßenvorhaben ist mit einer geringfügigen Verminderung der Lärmbelastung verbunden, trägt somit nicht zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation bei. Es wird darauf hingewiesen, dass das Projekt zur Elektrifizierung der Münstertalbahn nicht mit einem Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen einhergeht. Das dort vorgesehene Betriebsprogramm könnte auch ohne Umsetzung des Vorhabens und auf der Grundlage der bestehenden Genehmigungen mit Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb ohne Oberleitung gefahren werden. Die mit der Elektrifizierung und den sonstigen Umbaumaßnahmen einhergehende geringfügige Kapazitätsverbesserung wird durch den künftigen Einsatz moderner elektrisch betriebener Fahrzeuge kompensiert, sodass im Zuge der Elektrifizierung tendenziell von einer Verbesserung der Verhältnisse ausgegangen werden kann. Eine Angebotsverbesserung in den Tagesrandzeiten wäre kapazitiv bereits im Bestand zu leisten. Insgesamt ist mit einem angestrebten Halbstunden - bzw. Studentakt und der künftigen Ausstattung mit modernen Fahrzeugen keine so erhebliche Belastung zu erwarten, dass dies in der Zusammenschau mit dem Straßenvorhaben zu unzuträglichen Verhältnissen führen würde. Soweit Bedenken zu möglichen Verkehrsverlagerungen vorgetragen wurden, wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Eine andere Betrachtungsweise ergibt sich auch nicht im Rahmen der nach § 37 StrG gebotenen fachplanerischen Abwägung. Es kann nämlich im Einzelfall Anlass bestehen, im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung (weitergehenden) Lärmschutz zu gewähren. Es wird berücksichtigt, dass auch eine Unterschreitung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte die zuständige Behörde nicht von vornherein von einer Betrachtung entbindet, ob im konkreten Einzelfall nicht (weitere) Schutzvorkehrungen geboten sind. Die Grenzwerte in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV stellen selbst in Fällen einer Grenzwertunterschreitung insofern nur eine äußerste, obere Grenze dar, unterhalb derer bis zur Geringfügigkeit von Lärmbelastungen Raum für die Abwägung und für einen gerechten Ausgleich der von dem Vorhaben betroffenen Belange bleibt. Hierfür besteht bei dem beantragten Vorhaben aber kein Anlass. Dabei ist, unter Abwägung aller durch die Lärmimmissionen des Straßenprojekts berührter Belange, zwar zu berücksichtigen, dass die nördlichen und westlichen Bereiche von Staufen, Bereiche der Kleingartenanlage sowie die trassenzugewandten Bereiche von Grunern bislang in großen Teilen von Straßenverkehr weitgehend

verschont geblieben sind bzw. im Bereich von Verkehrswegen liegen, die durch deutlich geringere Verkehrszahlen geprägt sind. Wie bereits dargestellt, sind verschiedene Bereiche von teilweise erheblichen Steigerungen der Lärmbelastung betroffen. Im Zuge der Münstertäler Straße und der Straße „Im Steiner“ erfahren die Anwesen auf der Seite, die zur bestehenden Straße ausgerichtet ist, eine deutliche Entlastung von Verkehrslärm. Dem steht jedoch eine gleichermaßen deutliche Lärmsteigerung bei den rückwärtigen und bislang weniger beeinträchtigten Bereichen entgegen. Betroffen sind hiervon unter anderem auch solche Nutzungen, die bewusst abseits des bestehenden Straßenzuges eingerichtet wurden. Es kann jedoch nicht außer Betracht bleiben, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV trotz der zum Teil erheblichen Steigerungen in allen betroffenen Bereichen eingehalten sind. Hinzu kommt insbesondere bei Anwesen im Einzugsbereich der Neumagenstraße, der Münstertäler Straße, der L 125 und der L 129 sowie auch der Straße „Im Steiner“, dass diese sich bislang nicht außerhalb jeglichen Einwirkungsbereiches von Verkehrslärm befunden haben, sondern bereits durch Verkehrswege überprägt sind. Hier treten Veränderungen ein, ohne jedoch die Grenze des Hinnehmbaren zu überschreiten. Es wird berücksichtigt, dass im Bereich der Münstertäler Straße und der Straße „Im Steiner“ künftig rückwärtige Grundstücksteile vom Lärm betroffen sind, die bislang von weitgehend unbeeinträchtigten Freiräumen geprägt waren. Zugleich tritt in der Ortsdurchfahrt und der Straße „Im Steiner“ selbst eine klare Verbesserung ein. Die Anwohner haben sich in der bisherigen Gebäude- und Grundstücksnutzung auf die Belastungssituation im Bestand eingestellt. Eine wesentliche Lärmquelle wirkt auf die Gebäude und Flächen nunmehr genau von der anderen Seite ein. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass dies für die Betroffenen eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung darstellt. Unter Berücksichtigung der Gesamtsituation einschließlich des Umstandes, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden, werden die Belastungen jedoch als zumutbar erachtet. Bei den Randbereichen, die bislang in deutlich geringerem Umfang von Verkehrswegen überprägt waren, handelt es sich beim westlichen Bebauungsplangebiet Gaisgraben um ein Gewerbegebiet. Die übrigen Bereiche dienen der Wohnnutzung. Für diese, wie auch für das Vorhaben generell, kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass der gültige Flächennutzungsplan Staufen - Müns-tertäl wie auch die Bebauungspläne „Busper - Steiner/Schul-Sportgelände“, „Falkenstein II“, „Gaisgraben“, „Gaisgraben II“ und „Wolfacker“ das Vorhaben (nachrichtlich) durch zeichnerische und/oder textliche Darstellungen einbeziehen. Die Anwohner, insbesondere in den Baugebieten im Einzugsbereich der Trasse, konnten vor diesem Hintergrund nicht damit rechnen, auf Dauer von jeglicher nachteiliger Änderung verschont zu bleiben. Aspekte, die das Erfordernis einer weiteren Minderung begründen würden, sind vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich.

Soweit ausgeführt wird, dass die Situation im Falle der Erweiterung von Baugebieten in Zukunft noch verschärfen würde, kann dies dem Vorhaben nicht entgegeng gehalten wer-

den. Wie bereits dargelegt, berücksichtigt die Planung die erkennbaren Planungsabsichten der Stadt Staufen und hat diese insbesondere in die Betrachtungen unter Lärmgesichtspunkten einbezogen. Sonstige Erweiterungsflächen sind weder ersichtlich noch vorgetragen.

Soweit in diesem Zusammenhang insbesondere in Einwendungen auch auf den Eingemeindungsvertrag Bezug genommen wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) verwiesen.

3.4.3.1.1.3 Sonstige Aspekte des Lärmschutzes

Auch für weitere Bereiche ergibt sich kein Handlungsbedarf bezüglich zu erwartender Lärmimmissionen. Insbesondere sind keine Schallschutzmaßnahmen geboten. Zur Begründung wird zunächst auf sämtliche vorangegangenen Ausführungen im Kapitel Lärm (Ziffer 3.4.3.1) Bezug genommen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang überdies festzuhalten, dass das Bundesimmissionsschutzgesetz den Immissionsschutz für Verkehrsanlagen nicht umfassend, sondern gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG nur für den Bau der dort genannten Verkehrsanlagen und dies im Grundsatz ausschließlich nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG regelt. Der § 41 Abs. 1 BImSchG markiert insoweit eine im Wege fachplanerischer Abwägung nicht überwindbare äußerste Grenze (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.1999 - 4 CN 5.98). Der Gesetzgeber hat für den Bereich des Verkehrslärms innerhalb des ihm zur Verfügung stehenden Wertungsspielraums grundsätzlich abschließend über maßgebliche Erheblichkeitsschwellen entschieden und zulässigerweise und bewusst davon abgesehen, die Nachbarschaft durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte zu schützen (vgl. VGH Mannheim Urt. v. 28.01.2002 - 5 S 2328/989; BVerwG Urt. v. 21.03.1996 - 4 C 9.95). Der Gesetz- und Verordnungsgeber hat damit in Ansehung der gegebenen Situation grundsätzlich nur baubedingte und kausal verknüpfte Änderungen der Immissionssituation des zu ändernden Verkehrsweges als maßgeblich ausgewählt.

- Verkehrsverlagerungen

Außerhalb des Lärmschutzsystems des § 41 BImSchG kann im Rahmen der Abwägung jedoch von Relevanz sein, wenn als Folge der geplanten Straßenbaumaßnahme der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zunimmt. Nach der Rechtsprechung ist der von der geplanten Straßenbaumaßnahme insoweit ausgehende Lärmzuwachs in anderen Teilen des Bestandes im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf anderen Straßen besteht und kommunale Einrichtungen bzw. Planungen nachteilig betroffen sind (vgl.

BVerwG Urt. vom 17.03.2005 - 4 A 18.04; VGH Baden-Württemberg Urt. vom 28.06.2006 - 5 S 1769/05). Eine Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wäre im Rahmen der Abwägung (nur) dann geboten, wenn jede andere Entscheidung abwägungsfehlerhaft ist. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt sind, wobei als Orientierungswert die Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags /54 dB(A) nachts) herangezogen werden können (vgl. BVerwG Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08).

Das Vorhaben führt zu verschiedenen Verkehrsverlagerungen. So tritt im Bereich der Ortsdurchfahrt und des anschließenden Straßennetzes (Straße „Im Gaisgraben“ teilweise, Gewerbestraße, Belchenring, Wettelbrunner Straße teilweise, Grunerner Straße teilweise) und überdies in der Straße „Im Steiner“ sowie auf der Hauptstraße, der Straße „Auf dem Rempart“ und der Krozinger Straße im Einzugsbereich der Altstadt eine Reduzierung des Verkehrs ein. Eintretende Entlastungen umfassen auch den Bereich, in dem sich die Schulanlagen befinden. Verbunden mit der Bündelungsfunktion hin zur Ortsumfahrung kommt es dagegen insbesondere im westlichen Teil der Straße „Im Gaisgraben“ und der an sie anschließenden Querspange der Gewerbestraße, auf der Straße „Im Rundacker“, die an die Wettelbrunner Straße anschließt, sowie auf der L 129 und der L 125 im westlichen Zulauf zur Ortsumfahrung zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung.

Der westliche Zulauf der L 129 zur Ortsumfahrung betrifft die Kleingartenanlage „Spitzäcker“ (5.500 Kfz/24h im Prognose-Nullfall; Steigerung um ca. 2.000 Kfz/24h im Prognose-Planfall), der westliche Zulauf der L 125 den Bereich zwischen der Straße „Im Steiner“ und der Ortsumfahrung (7.700 Kfz/24h im Prognose-Nullfall; Steigerung um ca. 1.200 Kfz/24h im Prognose-Planfall). Es wird berücksichtigt, dass die Kleingartenanlage nicht der Wohnnutzung dient und regelmäßig nur tagsüber frequentiert ist. Sie ist insbesondere im westlichen und südlichen Teil bereits im Bestand durch die Verkehre auf der K 4983 und der L 129 überprägt. Die Verlagerungen wie auch die erreichte Gesamtbelastung erweisen sich als insgesamt noch moderat. In der Gesamtschau wird die zu erwartende Situation deshalb als zumutbar erachtet.

Markant fällt die Steigerung im westlichen Bereich der Straße „Im Gaisgraben“ durch die Umverlagerung des zu- und ablaufenden Verkehrs von der Neumagenstraße zur Ortsumfahrung aus (Steigerung - nach grober Abschätzung um ca. 5.600 Kfz/24h bis 5.900 Kfz/24h - auf rund 6.400 bis 6.900 Kfz/24h im Prognose-Planfall im Bereich des nordwestlichen Bestandes). Im Immissionspunkt 3, der im Einzugsbereich des westlichen Bestandes der Straße „Im Gaisgraben“ liegt, sind gemäß der Ergebnisse der

Schalltechnischen Berechnungen (vgl. Unterlage 11.1a der Antragsunterlagen, Tabelle 1) im Prognose-Null-Fall Werte von bis zu 49 dB(A) tags und bis zu 40 dB(A) nachts zu erwarten. Dies liegt weit unter den für Gewerbegebiete geltenden Grenzwerten von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Die Belastung im Prognose-Planfall mit einer zugrunde gelegten Verkehrsstärke von über 16.000 Kfz/24h beträgt künftig bis zu 62 dB(A) tags und bis zu 53 dB(A) nachts. Die Lärmbelastung liegt damit trotz der eintretenden Steigerungen auch künftig deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Wie bereits ausgeführt, tritt bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens nicht eine Verdoppelung des wahrgenommenen Lärms ein, sondern drückt sich in einer wahrgenommenen Steigerung der vorhandenen Belastung von 3 dB(A) aus. Die Verkehre auf der Straße „Im Gaisgraben“ (rund 6.400 bis 6.900 Kfz/24h im Prognose-Planfall im Bereich des nordwestlichen Bestandes) führen zusammen mit der Ortsumfahrung jedoch nicht zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens. Es kann somit in einer groben Abschätzung davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsverlagerung im Bereich der Straße „Im Gaisgraben“ zu einer Erhöhung der aus der Ortsumfahrung zu erwartenden Belastung von unter 3 dB(A) führen wird. Es können somit Werte im Bereich von ca. 64 dB(A) tags und ca. 55 dB(A) in die Betrachtung einbezogen werden. Diese entsprechen in etwa den Grenzwerten der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags /54 dB(A) nachts), die als Orientierungswert bezüglich der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse dienen können. Hierbei gilt es jedoch auch den im konkreten Fall gegebenen Gebietscharakter (Gewerbegebiet) zu berücksichtigen. Mit Blick auf diesen Umstand und die noch deutlich unterschrittenen Grenzwerte, die der Ordnungsgeber als zumutbar auch für Wohnnutzungen im Gewerbegebiet erachtet, wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch bei einer geringen Überschreitung der Grenzwerte für Dorf-/Mischgebiete noch kein Handlungsbedarf begründet. Es wird nicht verkannt, dass der grundlegende Wechsel der Hauptrichtung der Verkehrsbeziehungen in der Straße „Im Gaisgraben“ für die Anwohner eine erhebliche Belastung im Vergleich mit der Bestandssituation mit sich bringt. Es kann nachvollzogen werden, dass ruhige Bereiche in den Randlagen durchaus bewusst gewählt wurden. Es kann jedoch zugleich nicht unberücksichtigt bleiben, dass es sich planerisch um ein Gewerbegebiet handelt und auch die jeweiligen Bebauungspläne bereits Hinweis auf die künftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur gegeben haben.

Auf der Straße „Im Rundacker“, die an die Wettelbrunner Straße anschließt, steigen die Verkehrszahlen um ca. 500 bis 900 Kfz/24h auf rund 1.400 bis 2.400 Kfz/24h im Prognose-Planfall. Die Steigerung, auch in der Zusammenschau mit den eher moderaten Gesamtverkehrszahlen, wie auch unter Berücksichtigung der deutlich reduzierten Verkehrsbelastung in der östlichen Wettelbrunner Straße lassen keine so erheblichen nachteiligen Auswirkungen erkennen, als dass Handlungsbedarf erkennbar wäre. Dies

auch in der Gesamtschau mit dem Immissionspunkt 5, der näher zur Ortsumfahrung liegt und zugleich der Belastung durch die L 129 ausgesetzt ist. Die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte sind im IP 5 noch klar unterschritten. Auch hier kann - wie zu allen Bereichen in Randlage - nachvollzogen werden, dass diese wegen der Wohnruhe bewusst gewählt wurden und jegliche nachteilige Veränderung kritisch gesehen wird. Es kann aber auch hier nicht unberücksichtigt bleiben, dass die jeweiligen Bebauungspläne bereits Hinweis auf die künftig mögliche Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur gegeben haben.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass auch in diesem Zusammenhang und mit Blick auf den dargestellten Stand der Dinge keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass Auswirkungen des Vorhabens gesundheitsgefährdende oder enteignende Wirkung entfalten könnten. Insbesondere ist auch ein Erfordernis zur Berücksichtigung weiterer Lärmquellen weder ersichtlich noch hinreichend vorgetragen.

Es wurde in die Betrachtungen eingestellt, dass das Vorhaben in den betroffenen Bereichen in unterschiedlichem Umfang zu einer höheren Belastung beiträgt und die Betroffenen jeweils ein grundsätzliches Interesse daran haben, von Lärmsteigerungen - und seien so noch so gering - verschont zu bleiben. Die Steigerungen sind im vorliegenden Fall teilweise eher gering bis überschaubar; die Unterschiede bewegen sich zum Teil in Bereichen, die als nicht wahrnehmbar gelten. Die Bandbreite reicht bis zu markanten Steigerungen. Insgesamt werden, wie ausgeführt, die maßgeblichen Grenzwerte jedoch eingehalten. In der Gesamtschau sind im konkreten Fall nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Aspekte ersichtlich, die mit hinreichendem Gewicht für eine Abweichung von den Grundwertungen des Gesetzgebers sprechen würden.

Soweit der Antragstrasse entgegen gehalten wird, dass bei ihrer Umsetzung in der Ortsdurchfahrt die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) Bezug genommen.

Zu weiteren Aspekten insbesondere aus privaten Einwendungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), vgl. insbesondere Ziffer 3.4.19.3.6 (Immissionsschutz), jedoch auch 3.4.19.3.4 (Umweltverträglichkeit, Umweltbelange), Ziffer 3.4.19.2.5 (Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe) sowie weitere Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang verwiesen.

3.4.3.2 Schadstoffe

Gegen das Vorhaben bestehen keine Bedenken unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung. Eine Beeinträchtigung von Mensch, Tier, Vegetation oder ökologischem System ist nicht zu erwarten. Bedenken im Hinblick auf die künftige Umsetzbarkeit von Maßnahmen der Luftreinhalteplanung ergeben sich nicht. Auch seitens des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald wurden unter vorgenannten Gesichtspunkten keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Durch das Vorhaben kommt es im Bereich der Ortsumfahrung (L 123 neu) durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Trassenbereich zu einer höheren Belastung aufgrund des Schadstoffausstoßes vorbeifahrender Kraftfahrzeuge. Mit der Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt von wesentlichen Teilen des Verkehrsaufkommens ist hingegen eine Verbesserung der dort derzeit gegebenen Situation verbunden. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat in seinen Stellungnahmen zum Vorhaben unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes keine Bedenken und Anregungen vorgetragen.

Maßgebende Norm für die Bewältigung von Luftverunreinigungen im Planfeststellungsverfahren ist § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dies ist im vorliegenden Fall nicht geboten. Durch den Betrieb der Ortsumfahrung ergeben sich keine unzumutbaren zusätzlichen Schadstoffbelastungen, die eine Auferlegung besonderer Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderlich machen.

Die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. Bundesimmissionsschutzverordnung), die am 06.08.2010 in Kraft getreten ist, legt rechtsverbindliche Immissionsgrenzwerte für die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe fest. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden zu überwachen. Gemäß § 44 BImSchG haben diese regelmäßig Untersuchungen nach der 39. BImSchV durchzuführen und die Einhaltung der darin festgelegten Grenzwerte sicherzustellen. Dazu werden nicht einzelne Emittenten untersucht, sondern die Emissionen flächendeckend in einem Gebiet (mit mehreren Emittenten) gemessen und im sog. Emissionskataster verzeichnet, um zur Sicherstellung und Einhaltung der festgelegten Immissionsgrenzen sog. Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne nach § 47 BImSchG erstellen zu können.

Die Planfeststellungsbehörde wird ihrer allgemeinen Pflicht, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen und dabei durch die Planung geschaffene Probleme zu bewältigen, nicht gerecht, wenn sie das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass dieses die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern (vgl. BVerwG, 9 A 5.03 und 9 A 6.03 - Urteile vom 26. Mai 2004). Die Einhaltung der Grenzwerte der genannten Verordnung stellt dabei keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung des Vorhabens dar. Rechtlicher Maßstab zur Beurteilung der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Luftqualität ist vielmehr das planungsrechtliche Abwägungsgebot (vgl. BVerwG Ur. v. 09.06.2010 - 9 A 20/08), das erfordert, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger ist grundsätzlich gehalten, die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen. Die Konfliktbewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem spezialisierten und verbindlichen, auf gesetzlichen Regelungen beruhenden Verfahren überlässt. Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebotes ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen, geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen, wie sie zum Beispiel an zentralen Verkehrsknotenpunkten gegeben sein können (vgl. BVerwG Ur. v. 09.06.2010 - 9 A 20/08 m. w. N.).

Der Vorhabensträger hat eine Luftschadstoffuntersuchung durchführen lassen (Gutachten vom 20.03.2009, Anlage 11.3 a der Antragsunterlagen). Diese stützt sich im Rahmen einer abschnittswisen Betrachtung zutreffend auf die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, vom 10.03.2009 (Anlage 16.2a der Antragsunterlagen). Auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2. (Erforderlichkeit, Planziele) wird ergänzend verwiesen. Die Eingangswerte wurden jeweils im Sinne einer oberen Abschätzung herangezogen. Zur Methodik, den herangezogenen Grenzwerten und Eingangsdaten einschließlich der Windsituation sowie den Recherchen zur Vorbelastung wird auf die nicht zu beanstandenden Ausführungen des Gutachtens verwiesen (vgl. Schadstoffbetrachtung, S. 2ff). Ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung werden die von dem planfestgestellten Projekt herrührenden Schadstoffkonzentrationen von Kohlenmonoxid (CO), Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol, Blei (Pb)

und Feinstaub (PM₁₀) nicht mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV verbunden sein. Es ist vielmehr damit zu rechnen, dass die Werte der 39. BImSchV in allen Abschnitten bereits am Fahrbahnrand eingehalten bzw. unterschritten werden.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), vgl. Ziffer 3.4.19.3.6 (Immissionsschutz) wird ergänzend verwiesen.

3.4.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar. Im Hinblick auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Planung insbesondere

- vereinbar ist mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes (nachfolgend Ziff. 3.4.4.1),
- nicht zu Eingriffen führt, die aufgrund von Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze nicht gestattet werden dürften (Ziff. 3.4.4.2) und
- den Anforderungen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG entspricht (Ziff. 3.4.4.3).

Die Ausarbeitungen zum LBP wurden durch den Gutachter hinsichtlich des zwischenzeitlich in Kraft getretenen BNatSchG geprüft. Es hat sich kein (fachlicher) Anpassungsbedarf ergeben.

Zur Erfassung der naturräumlichen Gegebenheiten und des Bestandes wird zur Vermeidung von Wiederholungen grundlegend auch auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), hier insbesondere Ziffer 3.2.2.2 (Bestandsanalyse) und dort wiederum insbesondere Ziffer 3.2.2.2.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere) Bezug genommen.

Das Vorbringen von fachlichen Stellen, der Vereinigungen und aus Einwendungen ist weitgehend in die nachfolgende Behandlung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege im sachlichen Zusammenhang eingeflossen. Ergänzend wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e. V., Bezirksgeschäftsstelle Müllheim), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) und Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

3.4.4.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes

Das Vorhaben ist mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes vereinbar. Der Verzicht auf eine Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ ist nicht zu beanstanden. Nach Lage der Dinge im konkreten Einzelfall ist eine ernsthafte Besorgnis nachteiliger Auswirkungen nicht begründet.

Die Europäische Gemeinschaft hat sich unter dem Namen „Natura 2000“ den Aufbau und den Schutz eines europäischen ökologischen Netzes zur Aufgabe gemacht. Die sich hieraus ergebenden Verpflichtungen der Mitgliedsländer sind in der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG - FFH-Richtlinie) und der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) formuliert. Die entsprechenden Vorschriften sind in den §§ 31-36 BNatSchG in innerstaatliches Recht umgesetzt. Die §§ 36-40 NatSchG Baden-Württemberg werden größtenteils durch die inhaltsgleichen Regelungen der seit 01.03.2010 geltenden Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes verdrängt.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen. § 38 Abs. 1 NatSchG wird durch § 34 Abs. 1 Satz 1 und 2 BNatSchG verdrängt. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Im Unterschied zur UVP mit ihrem umfassenden Prüfungsansatz konzentriert sich der Inhalt der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung auf die Frage, ob ein Projekt oder ein Plan zu erheblichen Beeinträchtigungen eines abgegrenzten Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Die rechtliche Prüfung des Projekts auf seine Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes ist der planungsrechtlichen Abwägung vorgeschaltet und nimmt an dieser nicht teil.

Aus Art 6 Abs. 3 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG lässt sich ableiten, dass der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung eine Vorprüfung oder Erheblichkeitseinschätzung (sog. Screening) vorgeschaltet und von dieser zugleich zu unterscheiden ist. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL verknüpft die Vorprüfung mit der (eigentlichen) Verträglichkeitsprüfung dadurch, dass er jeweils auf die Verträglichkeit der Pläne oder Projekte mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen abhebt. Eine Verträglichkeitsprüfung wäre in der Folge dann geboten, wenn ein Gebiet durch ein Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden könnte. Eine Vorprüfung der Erheblichkeit beschränkt sich damit auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht. Die Beurteilung bestimmt sich nach den objektiven Gegebenheiten (vgl. OVG Mecklenburg-Vorpommern Beschluss vom 10.07.2013 – 3 M 111/13 m. w. N.). Sind Zweifel an der Verträglichkeit des Projekts mit

den Erhaltungszielen begründet, kann dieser Verdacht nur durch eine – die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen verwertende – schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden. Ist eine entsprechende Besorgnis im Zuge der Vorprüfung nicht begründet, erübrigt sich eine FFH-Verträglichkeitsprüfung. Im Rahmen der Vorprüfung ist zunächst unter Einsatz der besten verfügbaren wissenschaftlichen Mittel zu prüfen, ob erhebliche Beeinträchtigungen eintreten können. Sowohl die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts als auch Art und das Ausmaß eines dann zu erwartenden Schadens haben in die Betrachtungen einzufließen. Im Interesse einer genaueren Einschätzung zu den Auswirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet, müssen die spezifischen Eigenschaften des Gebiets als Ganzes ermittelt werden bzw. die der Teilflächen, in denen Auswirkungen am wahrscheinlichsten eintreten können. Bei der Bestimmung der Auswirkungen sind kumulative Wirkungen anderer Projekte oder Pläne zu berücksichtigen. Die vor diesem Hintergrund erfolgende Vorprüfung darf geplante bzw. behördlich angeordnete Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigen. Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens unter der Erheblichkeitsschwelle. Das Schutzkonzept erlaubt dann die Zulassung des Vorhabens. Dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auftreten, sondern offensichtlich ausgeschlossen werden können, muss gewiss sein. Nur wenn nach Abschluss der Verträglichkeitsprüfung aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel verbleibt, darf die Prüfung mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden. (vgl. u. a. BVerwG Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05; BVerwG Beschluss vom 26.11.2007 – 4 BN 46/07; VG Dresden Urteil vom 30.10.2008 – 3 K 923/04; BVerwG Urteil vom 29.09.2011 – 7 C 21/09; vgl. auch Sächs. OVG Beschluss vom 10.01.2013 – 4 B 183/12; OVG Mecklenburg-Vorpommern Beschluss vom 10.07.2013 – 3 M 111/13; jeweils m. w. N.). Die genannten Vorschriften verlangen indes nicht, dass eine Vorprüfung formalisiert durchgeführt wird, sondern regeln die Voraussetzungen, unter denen eine Verträglichkeitsprüfung geboten ist. Diese Voraussetzungen fehlen, wenn eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebiets ohne vertiefte Prüfung ausgeschlossen werden kann. Maßgeblicher Zeitpunkt ist der Erlass der Planfeststellungsentscheidung. Es kommt hierbei nicht entscheidend darauf an, auf welche Weise bzw. aufgrund welcher Erkenntnisquellen die Planfeststellungsbehörde sich die nötige Gewissheit verschafft hat (vgl. BVerwG Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12.10).

Grundlage der Erheblichkeitseinschätzung ist vorliegend die NATURA 2000 - Vorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ (Anhang zu Unterlage 11 der Antragsunterlagen). Neben der Vorprüfung mit Stand November 2005 wurden die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfungen vom Juli 2007 und Februar 2009 (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen) sowie ergänzende gutachterliche Stellungnahmen, die Stellungnahmen der Fachbehörden und der Verbände

sowie weitere Erkenntnisse aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren herangezogen und im jeweils gebotenen Umfang auch die Abfrage aktualisierter Daten veranlasst. Das Gebiet liegt im Einzugsbereich des Naturparks „Südschwarzwald“ (vgl. 3.4.4.2.1 Naturpark „Südschwarzwald“). Es ist nicht schädlich, dass die Natura-2000-Vorpüfung von der Annahme ausgeht, dass das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ nicht direkt betroffen sei. Die in Frage stehende „Gebietsabgrenzung“ umfasst einen relativ schmalen Randbereich. Zum einen wird aus der angenommenen räumlichen Nähe zutreffend der Schluss gezogen, dass die Projektwirkungen auf ihre Erheblichkeit in Bezug auf das Gebiet zu prüfen sind (vgl. Anhang zu Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 2). Zum anderen wurden im Verfahren Hinweise aufgenommen, dass das Gebiet direkt betroffen ist und ergänzende Recherchen angestellt. Die Betrachtung stützt sich damit auf die aktuellen Erkenntnisquellen.

In die vorgenommenen Betrachtungen wurde im Verfahren einbezogen, dass auch in einem von der Trasse nicht berührten Gebiet erhebliche Beeinträchtigungen von außerhalb insbesondere durch bau- und verkehrsbedingte Immissionen entstehen können (vgl. BVerwG Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20.05; OVG NRW Urteil vom 18.01.2013 – 11 D 70/09.AK). Überdies kann ein FFH-Gebiet auch erheblich beeinträchtigt werden, wenn nicht nur prioritäre, sondern auch sonstige Lebensraumtypen entsprechend betroffen sind.

Die Schlüsse der FFH-Erheblichkeitsabschätzung sind unter Einbezug der ergänzenden Erkenntnisquellen im Ergebnis nachvollziehbar. Überdies wurden fachliche Anregungen aufgegriffen und in die weiteren Betrachtungen einbezogen. Der aus den Unterlagen zu entnehmende Untersuchungsrahmen entspricht nach Umfang, Inhalt und Methodik und unter Berücksichtigung der ergänzenden Erkenntnisse den allgemein an solche Untersuchungen gestellten Anforderungen. Durchgreifende Bedenken hinsichtlich der Aktualität ergeben sich nicht, nachdem sich die naturräumlichen Gegebenheiten in ihren wesentlichen Eckpunkten nach den vorliegenden Erkenntnissen über die zurückliegenden Zeiträume nur wenig verändert haben bzw. eine Prüfung zum aktuellen Stand erfolgt ist.

Die hier gewonnenen Erkenntnisse sind in die Prüfung nach § 15 BNatSchG, insbesondere mit Blick auf das Konzept an Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie das Kompensationskonzept, mit eingeflossen.

Zu Kritikpunkten, die im Zusammenhang mit der FFH-Erheblichkeitsprüfung vorgebracht wurden, wird ergänzend auf die nachfolgenden Ausführungen und insbesondere auch unter Ziffer 3.4.4.6 (Vorbringen der Privaten Naturschutzverbände) verwiesen.

3.4.4.1.1 Beschreibung des FFH-Gebiets

Das großflächige FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ umfasst insgesamt über 3.000 ha und erstreckt sich über mehrere Teilgebiete mit vielfältigen Lebensraumtypen (vgl. Standard-Datenbogen DE 8211341 vom Dezember 2004, Fortschreibung Februar 2006; im Internet abzurufen unter www.lubw.baden-wuerttemberg.de). Das Gebiet ist seit Jahren in der jeweils aktualisierten Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region aufgeführt (vgl. zuletzt Durchführungsbeschluss der Kommission vom 16.11.2012; 2013/23/EU). Die Flächen des FFH-Gebietes erstrecken sich über Teile des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald (Staufen im Breisgau, Münstertal/Schwarzwald, Müllheim, Ballrechten-Dottingen, Sulzburg, Badenweiler) und des Landkreises Lörrach (Bad Bellingen, Schliengen, Kandern). Als vorhandene natürliche Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-Richtlinie sind u. a. Kalk-Magerrasen (6210*), Magere Flachland-Mähwiesen (6510), Fließgewässer mit flutender Wasservegetation (3260) sowie weitere Strukturen benannt (vgl. Datenbogen S. 3). Neben der Erhaltung der genannten Lebensraumtypen und bestimmter Arten (die nachfolgend noch zu behandeln sind) bestimmen sich Güte und Bedeutung des Gebiets auch durch den Schutz von Höhlen und überdies durch das Vorhandensein von alten Bergwerke und Höhlen/Stollen. Es handelt sich ausweislich der Beschreibung zur Verletzlichkeit um ein großräumiges, heterogenes Gebiet mit unterschiedlichen Gefährdungen/ Belastungen (vgl. Datenbogen S. 13). Detaillierte Erhebungen hierzu sind zur Mehrzahl der fachlichen Ansatzpunkte nicht verfügbar. Dies ist unschädlich, nachdem zu den Teilbereichen, die für das Vorhaben relevant sind, eine hinreichend genaue Betrachtung bzw. Einschätzung der Vorhabenswirkungen eröffnet ist. Fachliche Stellen wurden hierbei einbezogen. Im konkreten Teilbereich erstreckt sich das FFH-Gebiet südlich von Grunern bis ins Münstertal und über die jeweils südlich/südöstlich angrenzenden Höhenzüge. Seine Grenze verläuft südöstlich von Grunern zunächst über eine Teilstrecke entlang des Eschmattengrabens in östliche Richtung bis auf Höhe des Grabens „Junger Schlag“. In diesem Bereich, in etwa zwischen Bau-km 3+400 und Bau-km 3+800 verläuft die neue Trasse parallel zur Grenze des FFH-Gebiets in einem Abstand von ca. 400 m und mehr. Auf Höhe des Grabens „Junger Schlag“ wendet sich die Grenze des FFH-Gebietes nahezu rechtwinklig in nördliche Richtung und folgt dem Verlauf des Wegenetzes bzw. des Grabensystems, um im Bereich des Holzlagerplatzes in südöstliche Richtung zur L 123 abzuschwenken. Die Grenze des FFH-Gebiets verläuft in der Folge weiter entlang bestehender Wege bzw. folgt dem Verlauf der L 123. Über eine kurze Teilstrecke liegt die L 123 mit ihrem Bestand im Randbereich der Gebietsdarstellung innerhalb des FFH-Gebiets. Betroffen ist hierbei ein Straßenabschnitt, der zugleich durch das beantragte Vorhaben berührt ist. Entsprechend der vorstehend umschriebenen Gegebenheiten sind Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet nicht im Vorhinein völlig ausgeschlossen. Zutreffend erfolgt daher eine Betrachtung anhand der für die FFH-Vorprüfung gelten-

den Maßstäbe. In Einwendungen wurde zu einer Mehrzahl von Aspekten vorgetragen. Bezüglich einer räumlichen Betroffenheit wurde insbesondere eine Inanspruchnahme von Mageren Flachland-Mähwiesen (FFH-Lebensraumtyp 6510) im Bereich der Grundstücke Flst.-Nr. 2417 und 2422 der Gemarkung Grunern kritisch vorgebracht.

3.4.4.1.2 FFH-Vorprüfung

Die FFH-Erheblichkeitsabschätzung bewertet die anlage-, betriebs- und baubedingten Vorhabenswirkungen. Wie bereits dargelegt, wurde im Verfahren unter anderem berücksichtigt, dass ein FFH-Gebiet auch dann erheblich beeinträchtigt werden kann, wenn nicht nur die prioritären, sondern auch sonstige Lebensraumtypen erheblich beeinträchtigt werden. Die im Standard-Datenbogen ausgewiesenen Arten wie auch eventuell in Betracht kommende charakteristische Arten wurden in den Blick genommen. Es wurde überdies einbezogen, dass auch Einflüsse und Wirkungszusammenhänge, die außerhalb des FFH-Gebiets liegen, auf dieses einwirken können. Mit eingeflossen ist zudem, dass grundsätzlich auch Summationswirkungen unterschiedlicher Vorhaben von Bedeutung sein können; hierfür fehlt es jedoch im konkret zu beurteilenden Fall an entsprechend zu berücksichtigende Projekten. Der Planung zum Ausbau der Ortsdurchfahrt im Bereich Münstertal nebst Errichtung von Gehwegen kommt insbesondere keine verkehrsinduzierende Wirkung zu. Ansätze für Summationswirkungen mit dem vorliegenden Projekt sind nicht ersichtlich. Gleiches gilt für einen evtl. Ausbau der L 123 zwischen Staufen und Untermünstertal. Er ist im Maßnahmenplan Landesstraßen aufgeführt, als mögliches Vorhaben jedoch noch nicht näher konkretisiert. Nach überschlägiger fachlicher Einschätzung würde es sich wohl um einen Ausbau im Bestand handeln, der keine signifikanten Änderungen im Verhältnis zu Bestandssituation erwarten lässt.

Die im Verfahren eingebrachten Kritikpunkte, Anregungen und Hinweise wurden in die nachfolgenden Betrachtungen einbezogen. Im Ergebnis hat sich als offensichtlich bestätigt, dass mit dem Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu besorgen sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass abweichend von den allgemeinen Angaben zur FFH-Vorprüfung (vgl. Anhang zu Unterlage 11 der Antragsunterlagen, S. 4), für das Vorhaben im Bereich zwischen L 125 und dem Bauende nicht der RQ 10,5 m, sondern mit der geänderten Planung und entsprechend der zu erwartenden Verkehrsbelastung nunmehr ein RQ 9,5 m vorgesehen ist. Der geringere Querschnitt leistet einen Beitrag zu einer geringeren Flächeninanspruchnahme im Bereich zwischen der L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal.

3.4.4.1.2.1 Lebensraumtypen

- Flächeninanspruchnahme

Das geplante Vorhaben tangiert im Bereich des südöstlichen Anschlusses an die L 123 (ca. Bau-km 3+950 bis zum Bauende bei ca. Bau-km 4+146) randlich das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben beansprucht in dem zuvor bezeichneten Bereich weitgehend Flächen der bestehenden L 123. Im südöstlichen Anschluss an die Straßenflächen werden über eine Teilstrecke Böschungen angelegt. Im südwestlichen Anschluss an die Straßenflächen werden begleitend über die gesamte Strecke Geländeanpassungen im Bereich der Böschungsflächen vorgenommen. Ausweislich der Grunderwerbspläne ist vorgesehen, beidseits der Straße diejenigen Böschungsflächen, die noch nicht im Eigentum der Straßenbauverwaltung stehen, durch diese zu erwerben (ca. 290 m² östlich und ca. 446 m² westlich der L 123). Begründet ist das mit den fortwährenden Unterhaltungslasten, die entsprechend gesicherte Zugangsmöglichkeiten erfordern. Insbesondere westlich der Ortsumfahrung treten zu den Flächen, für die ein Erwerb vorgesehen ist, weitere rund 1.030 m² als bauzeitlich vorübergehende Inanspruchnahme (Geländeanpassung) hinzu. Westlich der Ortsumfahrung handelt es sich dabei um Flächen, an die sich südlich und westlich weiterhin große Flächen des FFH-Gebietes im Sinne seiner Hauptausdehnung erstrecken. Ein geringerer Teil der vom Vorhaben tangierten Flächen ist nach den derzeit verfügbaren grafischen Darstellungen des FFH-Gebiets im Bestand durch Verkehrsflächen überprägt (vgl. insgesamt: Darstellung im Räumlichen Informations- und Planungssystem der LUBW (RIPS)). Im Bereich der künftigen Böschungsflächen bzw. in deren Nahbereich verläuft westlich der L 123 ein Schmutzwasserkanal des Abwasserzweckverbandes „Staufener Bucht“ (vgl. Unterlage 7 - Lagepläne -, Plan 4 a; Unterlage 10.1 b der Antragsunterlagen, Bauwerksverzeichnis Ziffer 629). Räumlich durch einen Geländestreifen getrennt, in dem sich unter anderem ein Teil des Campingplatzes befindet, folgt ein schmaler Teilbereich des FFH-Gebiets dem Verlauf des Neumagens.

Nach Auskunft der Höheren Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg vom 15.01.2013 sowie der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald vom 17.01.2013 wurde für das FFH-Gebiet noch kein Management-Plan (MAP) erstellt. Es wurde bestätigt, dass die aktuelle Datenlage lediglich eine sehr grobe Abgrenzung enthält (Maßstab 1:25.000) und deshalb Ungenauigkeiten birgt. Es wurde überdies darauf hingewiesen, dass es sich um ein FFH-Gebiet mit sehr großer Fläche handelt. Im Zuge der Erstellung eines MAP ist vorgesehen, die Gebietsgrenzen an die Böschungen der neuen Straße anzupassen. So kann es nach dem aktuellen Stand nicht aus-

geschlossen werden, dass bauzeitlich und dauerhaft betroffene Flächen in den Randbereichen künftig aus der derzeitigen groben Abgrenzung des FFH-Gebiets ausgenommen werden. Dass der im Bestand bereits vorhandene und versiegelte Straßenkörper im Randbereich eines FFH-Gebiets keinen Beitrag zu dessen Wertigkeit leistet und im Zuge der exakteren Gebietsabgrenzung bei Erstellung des Management-Plans wohl bereinigt wird, ist im vorliegenden Fall schlüssig und durch die Naturschutzbehörden bestätigt. Ansatzpunkte, ob und wie vorhandene bzw. künftig zu erstellende Böschungen eine Wertigkeit in Bezug auf das FFH-Gebiet entfalten könnten, ist derzeit weder detailliert vorgetragen noch aus den fachlichen Äußerungen zu entnehmen. Nach Einschätzung der Naturschutzbehörden ist vielmehr wohl mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass Böschungsbereiche der Straße künftig aus dem FFH-Gebiet ausgespart werden.

Die Einzelheiten der künftigen Gebietsabgrenzung können hier jedoch dahingestellt bleiben. Nach Maßgabe der derzeitigen Gebietsabgrenzung ist formal eine Betroffenheit des FFH-Gebiets gegeben und wird den Betrachtungen auch so zugrunde gelegt. Im Kern geht es hierbei insbesondere um Flächen westlich der L 123, die an den Straßenbereich anschließen. Bei der Bewertung der Betroffenheit gilt es zunächst zu bedenken, dass es sich um ein großflächiges FFH-Gebiet handelt, das nicht in allen Flächenteilen spezifische Lebensraumtypen aufweist. Nach dem Ergebnis der durchgeführten Recherchen wie auch der übereinstimmenden Aussagen der Naturschutzbehörden kann davon ausgegangen werden, dass Flächen des (nicht prioritären) FFH-Lebensraumtyps 6510 (Magere Flachland-Mähwiese) durch das Vorhaben weitestgehend nicht durch eine Inanspruchnahme betroffen sind. Die Untere Naturschutzbehörde hat dies auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Jahr 2013 nochmals ausdrücklich bestätigt. Überdies wurde die Örtlichkeit auf die Einwendungen bezüglich einer möglichen Betroffenheit des Lebensraumtyps „Magere Flachland-Mähwiese“ nochmals fachgutachterlich in Augenschein genommen. Der Gutachter ist hier zu dem Ergebnis gekommen, dass sich im FFH-Gebiet zu beiden Seiten des betreffenden Straßenabschnitts auf einer Breite von mehreren Hundert Metern keine Flächen erstrecken, die dem FFH-Lebensraumtyp zugeordnet werden können. Nach schlüssigem gutachterlichem Vortrag, der durch aktuelle Recherchen zum Vorkommen an Mähwiesen größtenteils bestätigt wird, befinden sich die sensiblen Lebensräume weit überwiegend in deutlichem Abstand zum Vorhaben. Eine Recherche bei der Höheren Naturschutzbehörde zu zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnissen der Mähwiesenkartierung hat nun ergeben, dass ein Teilbereich des Grundstücks Flst.-Nr. 2422 zuletzt als Mähwiese erfasst wurde. Weitere Mähwiesen werden auf den Grundstücken, die die sog. „Nunnenmacher Teiche“ bilden (Flst.-Nr. 2380 - 2382 der Gemarkung Grunern), auf südöstlich daran anschließenden Bereichen (Flst.-Nr. 2374 und Teile von Flst.-Nr. 2377) und in Richtung Grunern auf Grundstück Flst.-Nr. 2364 im südlichen Anschluss an den Katzenstuhlbach angenommen. Seitens des Grünplaners liegen zur vorgenommenen Kartierung ver-

schiedene kritische Anmerkungen vor. Im Interesse einer Betrachtung unter worst-case-Gesichtspunkten wird - unabhängig von wohl unterschiedlichen Standpunkten in Expertenkreisen - nachfolgend das Vorhandensein entsprechender Lebensraumtypen an den kartierten Standorten als gegeben unterstellt.

Das im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens befindliche Grundstück Flst.-Nr. 2416 beinhaltet eine Verkehrsfläche. Die Grundstücke Flst.-Nr. 2417 und 2422 sind durch Ackernutzung bzw. Grünlandnutzung geprägt. Die Betroffenheit des Teilbereichs von Flst.-Nr. 2422, der als Mähwiese eingestuft ist, ist sehr gering. Randlich betroffen ist hierbei der Grundstücksteil von ca. Bau-km 4+125 bis zum Bauende bei Bau-km 4+146,3; auf die näheren Einzelheiten wird nachfolgend noch eingegangen. Durch geeignete Schutzmaßnahmen ist deshalb dafür Sorge zu tragen, dass sich insbesondere die bauzeitlichen Inanspruchnahmen auf die hierfür vorgesehenen Bereiche im unmittelbaren Umfeld des Verkehrswegs beschränken. Entsprechende Maßgaben wurden in dieser Entscheidung berücksichtigt. Mit einer frühzeitigen Einbindung einer ökologischen Baubegleitung und weiteren Maßgaben ist vorsorglich abgesichert, dass hochwertigere Bereiche insgesamt mit ihren möglichen bauzeitlichen Schutzanforderungen frühzeitig aufgenommen werden und in den weiteren Planungsschritten zur Umsetzung des Vorhabens Berücksichtigung finden.

Als Ergebnis einer eingehenderen Betrachtung der Flächenbetroffenheit kann festgehalten werden, dass selbst dann, wenn die Inanspruchnahmen der Grundstücke Flst.-Nr. 2417 und 2422 vollständig als Eingriff in den FFH-Lebensraumtyp Magere Flachland-Mähwiese gewertet würden, die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten wäre. Wie bereits dargelegt, handelt es sich bei dem Grundstück Flst.-Nr. 2416 um einen örtlichen Verkehrsweg, der als relevanter Standort somit nicht in Betracht kommt. In Übereinstimmung mit den fachlichen Stellen wird davon ausgegangen, dass es zu Aspekten der Erheblichkeit hier maßgeblich auf die dauerhaften Inanspruchnahmen ankommt. Vorübergehend (bauzeitlich) in Anspruch genommene Flächen könnten – bestätigt durch die Untere Naturschutzbehörde - im Nachgang von Baumaßnahmen wieder hergestellt werden. Der Umfang der dauerhaften Inanspruchnahmen in Relation zum Gesamtumfang der Flächen des Lebensraumtyps würde unterhalb der Bagatellschwelle liegen und könnte daher zulässiger Weise als unerheblich betrachtet werden. Der Anteil des FFH-Lebensraumtyps Magere Flachland-Mähwiese beträgt ca. 2 % der Gesamtfläche des FFH-Gebiets, was in etwa 60 - 65 ha entspricht. Das Grundstück Flst.-Nr. 2417 umfasst eine Fläche von 4434 m². Davon werden nach der aktuellen Planung 195 m² (ca. 4,4 % der Grundstücksfläche) dauerhaft und 507 m² (ca. 11,4 %) vorübergehend in Anspruch genommen. Das Grundstück Flst.-Nr. 2422 umfasst eine Fläche von 5589 m². Davon werden nach der aktuellen Planung 220 m² (ca. 4 % der Grundstücksfläche) dauerhaft und 484 m² (ca. 8,7 %) vorübergehend in Anspruch genommen. Zur Beurteilung des konkreten Einzelfalls kommt im vorliegenden Fall

eine Betrachtung in Anlehnung an die Konvention nach Lambrecht & Trautner (Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-Vorprüfung, 2007) in Betracht. Dies entspricht dem Standard, der auch bei den Naturschutzbehörden Anwendung findet. Unter Anwendung dieser anerkannten Vorgehensweise zeigt sich, dass ein unterstellter Flächenverlust des FFH-Lebensraumtyps 6510 (Mageres Flachland-Mähwiese) mit insgesamt 415 m² dauerhafte Inanspruchnahme weit unter 1 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps und auch unter der von Lambrecht & Trautner vorgeschlagenen Bagatellschwelle von 1.000 m² liegen würde. Die Betroffenheit qualitativ-funktionaler Besonderheiten ist nicht ersichtlich bzw. hinreichend substantiiert vorgetragen und bei Betrachtung anhand der konkreten Gegebenheiten auch unwahrscheinlich. Ebenso ist keine Überschreitung der Flächenwerte durch Verwirklichung anderer Projekte oder Pläne ersichtlich oder erhebliche Beeinträchtigungen durch andere Wirkfaktoren gegeben. Selbst unter den beschriebenen Annahmen wäre nach alledem eine erhebliche Beeinträchtigung bezüglich des genannten Lebensraumtyps auszuschließen. Dies gilt erst Recht mit Blick auf die konkret in Frage stehende Fläche des Lebensraumtyps. Nach den vorliegenden aktuellen Erkenntnissen scheidet das Grundstück Flst.-Nr. 2417 auch weiterhin als relevanter Standort des Lebensraumtyps aus. Im Bereich des Grundstücks Flst.-Nr. 2422 beginnen Flächen des Lebensraumtyps in etwa auf Höhe von Bau-km 4+125 und reichen über rund 20 m bis zum Bauende. Die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks insgesamt beginnt an dessen nordwestlicher Grenze (ca. Bau-km 4+055) mit einem 4 - 5 m breiten Grundstücksstreifen, der sich zum Bauende hin verjüngt. Ausweislich der Grunderwerbspläne ist das Grundstück im Bereich der Mähwiese über eine Strecke von ca. 15 m von einer Inanspruchnahme betroffen, die mit einer Breite von ca. 2 m beginnt und nach ca. 10 - 15 m an der Grundstücksgrenze ausläuft. Die Inanspruchnahme ist hier ersichtlich nicht mehr auf eine Verschiebung des Verkehrsweges, sondern auf Anpassungen im Böschungsbereich sowie auf den Erwerb der Böschungsf Flächen gerichtet. Es zeigt sich überdies, dass sich eine dauerhafte Inanspruchnahme in etwa in der Größenordnung von ca. 15 m² und damit gesichert im Bagatellbereich bewegt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Teilflächen der Ersatzmaßnahme E 1 im FFH-Gebiet liegen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen) wird verwiesen. Die Maßnahme wird eher zu einer Stärkung benachbarter hochwertiger Bestände beitragen. Nachteilige Folgen für das FFH-Gebiet sind in Anbetracht der vorliegenden Konzeption sowie der vorgesehenen und angeordneten Vorkehrungen für eine schonende Umsetzung nicht zu erwarten.

- Sonstige Einwirkungen im Bereich der bestehenden Trasse

Es wird hier wie auch zu den weiteren Projektwirkungen einbezogen, dass durch den bestehenden Verkehrsweg bereits Belastungen vorhanden sind (insbesondere Versiegelung, Zerschneidungswirkung, Barrierewirkung, Immissionen von Lärm und Abgasen, optische Einwirkungen z. B. durch Kfz-Beleuchtung nachts, Ableitung von Niederschlagswasser, nicht völlig auszuschließende Möglichkeit von Havarien im laufenden Verkehr). So ist sowohl im Prognose-Nullfall 2025 wie auch im Prognose Planfall (Antragstrasse) 2025 eine Verkehrsbelastung des maßgeblichen Streckenabschnitts von ca. 8.800 Kfz/24h zu erwarten (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 12 und 15). Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass mit einer entsprechenden Verkehrsbelastung auch bei Umsetzung der erweiterten Westtangente zu rechnen ist (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 19).

Unter Berücksichtigung der für die Bauzeit zu erwartenden Rahmenbedingungen und der getroffenen Bestimmungen (u. a. Baumaßnahmen regelmäßig zur Tagzeit, Verpflichtung zur Verwendung lärm- und schadstoffarmer Maschinen, ökologische Baubegleitung, erforderlichenfalls Schutzmaßnahmen für naturschutzfachlich hochwertigere Bestände) sowie der vorübergehenden Natur der Baumaßnahmen ist nicht mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Auch hier wird die Randlage des Projekts einbezogen.

An dieser Stelle wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die schadloose Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser wie auch die weiteren wasserwirtschaftlich bedeutsamen Aspekte mit den fachlichen Stellen abgestimmt sind. Es hat sich gezeigt, dass die schadloose Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser im Böschungsbereich bewältigt werden kann. Sonstige Auswirkungen (etwa auf das Grundwasser oder Gewässer), die für das FFH-Gebiet von Bedeutung sein könnten, sind daher nicht ersichtlich. Auch insoweit erfahren die betrieblichen Randbedingungen überdies keine signifikante Änderung.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass die mit dem Vorhaben sonst verbundenen Effekte im FFH-Gebiet bzw. dessen Umfeld somit im Bestand bereits weitestgehend angelegt sind. Sie erfahren durch die Verwirklichung des Vorhabens keine merkliche Steigerung.

Unter Berücksichtigung des umfangreichen Konzepts zur Vermeidung, zur Verminderung und zur Kompensation von Eingriffen sowie der weiteren Gegebenheiten des konkreten Einzelfalls ist mit Blick auf Lebensraumtypen des FFH-Gebietes wie auch sonst relevante Bereiche somit nicht mit nachteiligen Projektwirkungen zu rechnen, sondern der gegebene Erhaltungszustand des geschützten Lebensraums bleibt auch in dieser Hinsicht bei Durch-

führung des Vorhabens erhalten bzw. stabil. Zu Bedenken hinsichtlich der Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen.

Zur genaueren Betrachtung möglicher Auswirkungen auf Tierarten und unter Gesichtspunkten des Eintrags von Stickstoff (Critical-Loads) wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4.1.2.2 (Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten) und unter Ziffer 3.4.4.1.2.3 (Critical Loads) verwiesen.

- Sonstige Einwirkungen im nördlichen Anschluss der Trasse

Es wird berücksichtigt, dass die Ortsumfahrung in der Folge nach Norden fortgeführt wird und dort Bereiche betroffen sind, die von Verkehrswegen bislang nicht belastet wurden. Die vorstehenden Ausführungen zu Projektwirkungen gelten sinngemäß. Der geplante Verkehrsweg befindet sich hier jedoch außerhalb des FFH-Gebiets und ist von dessen Grenze bereits nach kurzer Strecke abgerückt. Dies folgt aus dem Verlauf der Grenze des FFH-Gebiets, die zwischen Bau-km 3+900 und Bau-km 4+000 einen merklichen Rücksprung in südwestliche Richtung vollzieht.

Mögliche Einwirkungen von außerhalb auf das FFH-Gebiet können hier insbesondere aus betriebsbedingten Projektwirkungen auf mobilere Arten sowie unter Gesichtspunkten eines weiträumigeren Stickstoffeintrags Bedeutung erlangen. Zur genaueren Betrachtung möglicher Auswirkungen auf Tierarten und unter Gesichtspunkten von Stickstoffeintrag (Critical-Loads) wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4.1.2.2 (Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten) und unter Ziffer 3.4.4.1.2.3 (Critical Loads) verwiesen.

3.4.4.1.2.2 Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten

Der Standard-Datenbogen DE 8211341 vom Dezember 2004, Fortschreibung Februar 2006, führt zum Arteninventar Amphibien (Gelbbauchunke, Kammmolch), Pflanzen (Europäischer Dünnfarn), Käfer (Hirschkäfer), Säugetiere (Luchs, Bechsteinfledermaus, Wimperfledermaus, Großes Mausohr, Große Hufeisennase) und Schmetterlinge (Spanische Föhne) auf. Die FFH-Erheblichkeitsabschätzung bewertet die anlage-, betriebs- und baubedingten Vorhabenswirkungen bezogen auf möglicherweise betroffene Arten. Sie kommt insbesondere zu dem Ergebnis, dass Fledermäuse und Amphibien zwar beeinträchtigt werden könnten, dass mit dem Vorhaben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Populationen zu erwarten sind bzw. mit Vorkommen der relevanten Arten im Vorhabensraum nicht zu rechnen ist. Die im Verfahren eingebrachten Kritikpunkte, Anre-

gungen und Hinweise wurden in die nachfolgenden Betrachtungen einbezogen. Im Ergebnis sind keine Beeinträchtigungen ersichtlich, die eine Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle begründen. Das Vorhaben erweist sich vielmehr auch mit Blick auf relevante Arten als mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets verträglich.

Der Schwerpunkt der betrachteten Tierarten im Rahmen der Natura 2000-Vorprüfung (Anhang zu Unterlage 11 der Antragsunterlagen) hat sich vorliegend bestätigt bzw. wurde inhaltlich ergänzt durch die Erkenntnisse aus den bereits benannten weiteren Unterlagen und Recherchen. Die Ausarbeitungen stützen sich auf die Auswertung jeweils verfügbarer Quellen. Es sind überdies Begehungen zur Bestandserfassung erfolgt. Diese haben sich auf den Untersuchungsraum im Trassenverlauf konzentriert und folgen in ihrem Umfang den Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde. Um aufgeworfene Fragestellungen in gebotenen Umfang zu beantworten, wurden ergänzende Recherchen bzw. Untersuchungen vorgenommen. So wurde u. a. im Jahr 2013 eine Untersuchung zu Fledermausvorkommen durchgeführt und hierbei auch Aspekte der FFH-Erheblichkeit in den Blick genommen. Im konkreten Einzelfall sind die vorliegenden Erkenntnisquellen ausreichend und hinreichend belastbar, um die erforderlichen Einschätzungen vorzunehmen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), insbesondere Ziffer 3.2.2.2 (Bestandsanalyse) und Ziffer 3.2.2.2.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere) sowie die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten) wird ergänzend verwiesen.

- Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie und charakteristische Arten

Mit dem Anhang II der FFH-Richtlinie sind Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse benannt, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen. Zum Arteninventar gehören vorliegend unter anderem Fledermäuse (Bechsteinfledermaus, Wimperfledermaus, Großes Mausohr, Große Hufeisennase), Amphibien (Gelbbauchunke, Kammmolch), Hirschkäfer und Luchs (vgl. Datenbogen S. 6ff). Neben der Erhaltung von Lebensraumtypen richtet sich das Schutzziel auf Höhlen sowie die Erhaltung von Fledermäusen, die ausdrücklich benannt werden, sowie von anderen gefährdeten Arten (vgl. Datenbogen S. 12).

Im vorliegenden Fall wurde zutreffend insbesondere eine Betroffenheit von Fledermäusen (insbesondere Zerschneidung von Flugrouten) und Amphibien (insbesondere Wanderrouten) durch den Neubau der Umgehungsstraße in den Blick genommen. Die Relevanz der weiteren aufgeführten Arten tritt dahinter und unter Berücksichtigung von deren Lebensraumanforderungen nachvollziehbarerweise zurück. So ist beispielsweise der Hirschkäfer vorrangig an alte und auch morsche Baumbestände gebunden. Es wird überdies einbezo-

gen, dass Siedlungsbereiche für viele Arten Trennungs- bzw. Barrierewirkung entfalten. Dies würde im vorliegenden Fall (und mit Ausnahme von Fledermäusen) vor allem für das Stadtgebiet von Staufen gelten.

Fledermäuse (Große Hufeisennase, Bechsteinfledermaus, Wimperfledermaus, Großes Mausohr) Soweit das FFH-Gebiet durch das Vorhaben direkt betroffen ist, liegen keine Projektwirkungen vor, die der Zielsetzung, vorhandene Fledermausvorkommen zu schützen/zu bewahren entgegenlaufen und die mit einer entsprechend nachteiligen Wirkung dazu beitragen könnten, dass es damit zugleich zu einer Beeinträchtigung des FFH-Gebiets kommt. Dies betrifft insbesondere bau- und betriebsbedingte Projektwirkungen. Übereinstimmend mit den fachlichen Stellen kann festgehalten werden, dass der an die Straße angrenzende Bereich bereits im Bestand durch eine Barriere-/Trennungswirkung und durch Immissionen vorbelastet ist. Wie bereits ausgeführt, ist dieser Bereich nicht von Verkehrsverlagerungen, hinreichend merklichen und durch das Vorhaben induzierte Steigerungen der Verkehrszahlen oder sonst durch hinreichend merkliche projektbedingte Veränderungen betroffen. Eingriffe in relevante Leitstrukturen oder Quartiere finden hier nicht statt. So wird mit Blick insbesondere auf die Verkehrszahlen das durch den Betrieb bedingte Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht. Die bauzeitlichen Auswirkungen beschränken sich auf den Randbereich des FFH-Gebiets und finden weitestgehend zur Tagzeit statt.

Die Frage nachteiliger Wirkungen wirft sich vorliegend insbesondere für die Bereiche auf, die bislang nicht durch einen Verkehrsweg geprägt sind. Dies betrifft unter anderem den nördlich anschließenden Streckenbereich, der nicht unmittelbar an das FFH-Gebiet angrenzt. Die Bereiche nördlich des Anschlusses an den Bestand, zwischen Grunern und Staufen sowie die Bereiche westlich von Staufen insgesamt waren in der Relation von Nordwesten in südöstliche Richtung bislang allenfalls von Verkehrswegen betroffen, die deutlich geringere Verkehrszahlen aufweisen, als dies für die Ortsumfahrung zu erwarten ist. Teilweise ist überdies die freie Landschaft betroffen, die bislang keine vergleichbaren Belastungen aufzuweisen hat. Vor diesem Hintergrund wirft sich die Frage auf, ob mögliche Quartiere und Leitstrukturen bau- bzw. anlagenbedingt nachteilig betroffen sind und ob, auch hier als Schwerpunkt der Gefährdung, durch den Betrieb des Verkehrswegs das Kollisionsrisiko signifikant erhöht wird. Grünplanungsbüro bzw. die faunistische Begutachtung haben bereits frühzeitig Informationen der „AG Fledermausschutz Baden-Württemberg“ eingeholt. Konkrete Flugrouten im Bereich der geplanten Trasse waren nicht bekannt und Leitstrukturen, an denen sich die Fledermäuse orientieren, haben sich nicht gezeigt. Das Untersuchungsgebiet wird nach den seinerzeitigen Erkenntnissen aufgrund der vorherrschenden Nutzungsstrukturen als Jagdgebiet nicht bevorzugt, sondern allenfalls sporadisch von einzelnen Arten aufgesucht. Die im Jahr 2013 durchgeführte Untersuchung zu Fledermäusen hat die Vorkommen erhoben und die sich anschließenden relevanten Fra-

gestellungen in den Blick genommen. So wurde unter anderem untersucht, ob Flugrouten von Fledermäusen durch das Verkehrsaufkommen der Trasse beeinträchtigt werden und welche Bedeutung einem Vorkommen im Bereich der Höhlen/Stollen bei Kropbach/Etzenbach zukommt.

Eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets ist nicht gegeben. Die Höhlen/Stollen im Bereich Kropbach/Etzenbach wurden, wie ausgeführt, in die Untersuchung einbezogen. Die dort festgestellten Aktivitäten von einer Mehrzahl von Fledermausarten wurden im Bezug gesetzt zu weiteren Quartieren im Münstertal, die ebenfalls Gegenstand des Fachgutachtens Fledermäuse waren. Die vorliegenden Ergebnisse sprechen mit der nötigen Belastbarkeit dafür, dass es sich um ein Winterquartier handelt. Die Bedeutung als Schwarmquartier und damit der Einfluss auf Schwarmaktivitäten sowie die festzustellenden Flugbeziehungen sind verhältnismäßig gering ausgeprägt. Es kann daher nach überzeugender gutachterlicher Einschätzung mit der nötigen Gewissheit davon ausgegangen werden, dass insbesondere auch von außen keine nachteiligen Projektfolgen in das FFH-Gebiet hineinwirken, die geeignet wären, die Erheblichkeitsschwelle zu überwinden. Die Betrachtung hat überdies ergeben, dass eine Beeinträchtigung der Funktion von essentiellen Jagdgebieten nicht zu erwarten ist. Im Trassenbereich wurden zwischen Bauanfang und der L 125 Flugrouten der Zwergfledermaus festgestellt. Dem insoweit gegebenen gesteigerten Kollisionsrisiko wird durch sog. Hop-Over und flankierende Maßnahmen wirksam begegnet. Für den Bereich zwischen L 125 und dem Bauende haben sich keine Hinweise auf Funktionsbeziehungen ergeben. Es hat sich überdies gezeigt, dass sich die Problematik außerhalb des FFH-Gebiets auf das Vorkommen der Zwergfledermaus konzentriert. Unabhängig von den eben dargestellten Ergebnissen wurde vom Vorhabensträger als flankierende Maßnahme überdies die gutachterliche Anregung aufgenommen, die Bepflanzung in der Zuleitung zur Geh- und Radwegunterführung zwischen Staufen und Grunern in fledermausverträglicher Weise zu optimieren und hierdurch einen ergänzenden Beitrag für Fledermausarten zu leisten, die es bevorzugen, ein Hindernis zu unterqueren. Die Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde, dass optische bzw. akustische Beeinträchtigungen oder Gefährdungen als nachrangig erachtet werden können, hat sich bestätigt. Die Zwergfledermaus ist gegenüber entsprechenden Reizen tolerant. Gleichermassen fehlen Hinweise auf regelmäßige/gehäufte Fledermausvorkommen, die gegenüber akustischen und/oder optischen Reizen als empfindlich einzustufen sind. Zu sämtlichen vorstehenden Ausführungen wird zu den Einzelheiten auf das Fachgutachten Fledermäuse vom Dezember 2013 sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten), insbesondere Ziffer 3.4.4.2.3.4 (Fledermäuse), sowie Ziffer 3.4.4.3.2 (Unterlassung vermeidbarer Eingriffe) verwiesen.

Amphibien (Kammolch, Gelbbauchunke)

Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets wegen projektbedingter Auswirkungen (insbesondere Trennungs- und Barrierewirkung, Kollisionsrisiko) auf Lebensräume von Amphibien (Kammolch, Gelbbauchunke) ist nicht gegeben. Dieses Ergebnis folgt aus der Lage möglicher Lebensräume, deren Einbindung in die naturräumlichen Gegebenheiten, mangelnden (talquerenden) Wanderbeziehungen wie auch mit Blick auf die gegebene Vorbelastung.

In die Betrachtungen wird insbesondere einbezogen, dass sich Lebensräume, die für Amphibien in Betracht kommen könnten, weitestgehend westlich der Trasse befinden (Grabensysteme, Tümpel). Diese Sichtweise wird durch die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald bestätigt. Die Untere Naturschutzbehörde hat dargelegt, dass aufgrund der vorhandenen strukturellen Defizite der Landschaft südlich von Staufen und der jeweiligen Raumansprüche der Arten die gutachterliche Einschätzung mitgetragen wird, dass Vorkommen von Amphibien im Umfeld des Vorhabens sehr unwahrscheinlich sind, weil es dort weitgehend an Fortpflanzungs- und Ruhestätten fehlt. Im Ergebnis weisen, mit einigen Abstrichen, die vorhandenen Grabensysteme westlich der Trasse zwar eine gewisse Habitateignung auf. Nach den fachgutachterlichen Ermittlungen kommt die Gelbbauchunke jedoch nur im weiter entfernten Umfeld und dort jeweils im Wald vor. Der Kammolch bevorzugt nach den gutachterlichen Erkenntnissen die Gewässer am Waldrand oberhalb der Nuppenmacher Teiche. Im Sommer hat sich eine gewisse Verlagerung auch in den Bereich der „Nuppenmacher Teiche“ gezeigt. Die vorliegenden Erkenntnisse weisen nach schlüssiger gutachterlicher Beurteilung deutlich darauf hin, dass die Austauschprozesse der Amphibienpopulationen längs der Talrichtung und nicht quer dazu verlaufen. Dies ist nachvollziehbar vor allem mit Blick auf die intensive landwirtschaftliche Nutzung in der Niederung, die dazu beiträgt, dass die dortigen Flächen für die genannten Arten unattraktiv werden. So gibt es keine Hinweise auf Wanderbeziehungen in den zuletzt angesprochenen Bereichen.

Dieses Ergebnis hält einer näheren Betrachtung stand. Im FFH-Gebiet befindet sich auf Grundstück Flst.-Nr. 2419 der Gemarkung Grunern ein Fischteich in einer Entfernung von ca. 70 – 80 m zur Trasse. In Richtung L 123 bzw. in nordwestliche Richtung schließen sich Wirtschaftswege und landwirtschaftlich genutzte Flächen an. In südliche Richtung öffnet sich das Gelände zum Eschbach. Hinzu tritt das westlich davon liegende Grabensystem (Kirchmatten, Junger Schlag Eschmattengraben) und die Flächen der „Nuppenmacher Teiche“.

Kammolche bevorzugen stehende und dauerhaft wasserführende Gewässer in reich gegliedertem Grünland in offenen Landschaften, können aber auch in lichten

Wäldern angetroffen werden. Günstig sind größere, besonnte und fischfreie Gewässer mit reicher Unterwasservegetation. Sie bewohnen oft Gewässer in Auwäldern oder in Abbaugeländen wie Kiesgruben und Steinbrüchen, wobei sich geeignete Landlebensräume wie Nasswiesen, lichte Wälder oder Brachen in der Nähe befinden sollten. An Land nutzen sie Steinhäufen, Mäusebauten, vermodernde Baumstämme sowie Holzstapel als Tagesverstecke. Kammolche sind in der Tendenz weniger mobil und weisen ein geringes Ausbreitungsvermögen auf. Der Aktionsradius lokaler Population wird auf etwa 500 m eingeschätzt. Als Voraussetzung hierfür gilt, dass innerhalb des Aktionsradius keine Barrieren wie Straßen, größere Fließgewässer oder Nadelholzreinbestände vorhanden sind, wobei wohl auch großflächig genutzte Äcker mit Distanzen von ca. 100 m ein Wanderhindernis darstellen können. Sofern geeignete Landlebensräume im direkten Gewässerumfeld fehlen, suchen die Tiere nach fachlicher Einschätzung entsprechende Bereiche in Entfernungen von bis zu 1.000 m auf. Eine größere Mobilität ergibt sich auch dann, wenn die Gewässer zur Eiablage gut miteinander vernetzt sind (z. B. über Feuchtwiesen, Gräben, Gehölze, Uferrandstreifen). Gefährdungen für den Kammolch ergeben sich im Schwerpunkt durch die Zerstörung und Verinselung von Lebensräumen. Überdies wirken sich der Aus- und Neubau von Verkehrswegen und die damit einhergehende Zerschneidung der Landschaft ungünstig aus. Eine Verbesserung der Lebensbedingungen kann bewirkt werden durch Wiedervernässung von Feuchtlebensräumen, die Erhaltung und Schaffung von relevanten Elementen wie Säume, Heckenzüge, Versteckmöglichkeiten (Holz-, Steinhäufen) als Sommer-/Winterquartiere und als Trittsteine bzw. Wanderkorridore zur Vernetzung wichtiger Landlebensräume. Günstig wirkt sich auch ein Nebeneinander von ständig wasserführenden und zeitweise austrocknenden Gewässern aus, wobei Entfernung zwischen den Einzelgewässern nicht zu groß sein sollten (vgl. zu sämtlichen vorgenannten Aspekten und lediglich beispielhaft: Bundesamt für Naturschutz unter www.ffh-anhang4.bfn.de; www.lubw.baden-wuerttemberg.de; www.nabu.de).

Die Gelbbauchunke bevorzugt ursprünglich Klein- und Kleinstgewässer der Überschwemmungsaue von Bächen und Flüssen. Als Ersatzlebensräume kommen überwiegend temporäre, meist vegetationslose Kleinstgewässer wie Traktorspuren, Pfützen und kleine Wassergräben. Als sog. Pionierart ist sie zumeist in Bereich anzutreffen, die auf menschliche Tätigkeit zurückgehen und einen geringen Vegetationsstand aufweisen (Steinbrüche, Kiesgruben, Truppenübungsplätze). Als Landhabitate kommen Feuchtwiesen, Laub- und Mischwälder, Gehölzen oder ungenutzten Brachflächen in Betracht. Schutz finden sie z. B. unter Steinen oder Totholz. Weniger geeignet insbesondere zur Fortpflanzung sind ältere Gewässer. Hier besteht regelmäßig die Gefahr, dass die Laichpakete u. a. von Molchen vollständig gefressen

werden. Fachliche Aussagen sprechen davon, dass es aufgrund der eher ungünstigen Randbedingungen (Fressfeinde) in älteren Tümpeln deshalb durch den Fraßdruck ihrer Feinde regelmäßig zum Gesamtausfall des Nachwuchses kommt. Die Gelbbauchunke zeigt eine hohe Wanderbereitschaft, um rasch neue Laichgewässer zu besiedeln. Sie wandern auf der Suche nach neuen Lebensstätten über größere Strecken, wobei 1 bis 1,5 km als nicht unüblicher Aktionsradius angesehen wird. Einzelne Hinweise deuten auf Strecken von bis zu 4 km hin. Als Ausbreitungskorridor haben hierbei Fließgewässer und Gräben eine besondere Bedeutung. Gefährdungen für die Gelbbauunke ergeben sich im Schwerpunkt durch die Zerstörung oder Beeinträchtigung von Kleingewässern. Überdies wirken sich der Verlust geeigneter Laichgewässer, die Verinselung der Vorkommen, die Beseitigung von Kleinstrukturen (z. B. feuchter Mulden, Stein- und Reisighaufen, Brachen, Hecken) oder Umwandlung von Weide- in Ackerland ungünstig aus. Eine Verbesserung der Lebensbedingungen kann bewirkt werden durch extensiven Weidebetrieb, den Erhalt potenziell austrocknender Weidetümpel, leicht zugängliche Gewässer, geeignete Vernetzungsstrukturen entlang von Fließgewässern, Waldwegen und begleitenden Seitengräben sowie auf freigestellten Flächen (vgl. zu sämtlichen vorgenannten Aspekten und lediglich beispielhaft: Bundesamt für Naturschutz unter www.ffh-anhang4.bfn.de; www.lubw.baden-wuerttemberg.de; www.nabu.de).

Ein direkter Eingriff des Vorhabens in Lebensräume von Amphibien im FFH-Gebiet ist bereits aufgrund der gegebenen Abstände nicht ersichtlich. Zugleich wird mit der nötigen Gewissheit deutlich, dass ein Auftreten von Individuen im Trassenbereich in Anbetracht der örtlichen Strukturen (Erfordernis möglichst fischfreier Gewässer, Standorte mit eher geringem Vegetationsaufkommen) unwahrscheinlich ist. Nachteilige Auswirkungen durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr, Zerschneidung, Fragmentierung oder etwa Irritationen, die aus dem Betriebe folgen können (Lärm, Lichteinwirkungen o.ä.), sind daher nicht zu erwarten. Im trassennahen Bereich des FFH-Gebietes ist eine Vorbelastung durch den vorhandenen Verkehrsweg gegeben. Im Verhältnis dazu tritt eine signifikante Änderung/Steigerung der Verkehrszahlen und damit auch des Gefährdungs- bzw. Störungspotentials nicht ein. Es liegen keine Daten über Wanderungsbewegungen der genannten Amphibien vor. Relevante Wanderungsbewegungen sind auch nicht zu erwarten. Es wird dabei nicht verkannt, dass der Aktionsradius der Arten an sich ausreichen würde, um die Straße zu erreichen. Mit Blick auf die Anforderungen der Arten an Lebensräume sind jedoch keine Zielgebiete ersichtlich, die für Amphibien eine Talquerung (einschließlich Querung des Verkehrswegs) attraktiv machen würden. Wanderungsbewegungen werden von fachlicher Seite aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten bezüglich solcher Relationen daher nachvollziehbar als unwahrscheinlich eingeschätzt. Nach den Gegebenheiten vor Ort ist vielmehr damit zu rechnen, dass sich Wanderungsbewegungen an der Struktur

bevorzugter Lebensräume orientieren. Diese befinden sich im Abstand zur Trasse und sind eher in Längsrichtung des Tals ausgerichtet. Die Übereinstimmung mit den bevorzugten Lebensräumen nimmt ab, je näher das Gelände an den Verkehrsweg heranrückt und gibt daher insoweit für Wanderungsbewegungen keinen Anreiz. Insbesondere der trassennahe Fischteich kommt hierbei aus den schon angeführten Gründen als Lebensraum oder vernetzende Struktur nicht in Betracht.

Der nördlich an das FFH-Gebiet anschließende Trassenverlauf der L 123 neu weist bereits nach kurzer Distanz einen deutlichen Abstand zur Grenze des FFH-Gebiets und zu möglichen Lebensräumen von Amphibien auf. Die Wahrscheinlichkeit möglicher Betroffenheiten, die sich wiederum nachteilig auf die Erhaltungsziele des Gebiets auswirken könnten, ist hier nochmals geringer. Im Erörterungstermin wurde vonseiten der Naturschutzverbände ausgeführt, dass früher an der Münstertäler Straße Zäune aufgestellt wurden, weil es dort zu umfangreichen Wanderungen gekommen sei. Die Wanderungen hätten aber stark abgenommen. Es wurde ausgeführt, dass es noch wandernde Amphibien gebe, dass jedoch eine Aussage zu den Relationen nicht getroffen werden könne.

Amphibien wurden in die Untersuchungen zur Fauna einbezogen. Konkrete Vorkommen haben sich nicht gezeigt. Es wird gemäß der naturräumlichen Gegebenheiten jedoch für möglich erachtet, dass entlang des Tunseler Grabens Wanderungsbewegungen in geringem Umfang stattfinden. Hier sind Aufwertungsmaßnahmen sowie ein kleintiergerechter durchwanderbarer Durchlass unter dem Straßenkörper vorgesehen. In die Ausführungsplanung und die Umsetzung sind die maßgeblichen fachlichen Stellen sowie die ökologische Baubegleitung eingebunden. Durch das Vorhaben im Bereich des Tunseler Grabens hervorgerufene ungünstige Wirkungen wie etwa eine Barriere- oder Trennungswirkung oder der Verluste von Individuen, die sich erheblich nachteilig auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets auswirken könnten, wird somit wirksam begegnet. Bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird dabei u.a auch durch die Berücksichtigung artenspezifischer Anforderungen in der Bauzeitengestaltung vorgebeugt. (vgl. hierzu auch Ziffer 3.4.4.2.3.2 (Reptilien, Amphibien)).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die mit den Antragsunterlagen befassten Gutachter die naturräumlichen Gegebenheiten zutreffend erfasst sowie anhand der ausgewerteten Quellen und sonstigen Schritte zum Erkenntnisgewinn keine Hinweise auf trassennahe Vorkommen und insbesondere keine Hinweise auf Wanderungsbewegungen mit Relevanz für die Trasse erhalten haben. Die Durchführung weiterer Maßnahmen oder detaillierterer Prüfungsschritte hat sich, auch unter Einbeziehung der im Verfahren vorgebrachten Bedenken und Hinweisen, daher als nicht erforderlich erwiesen. Dies kann entgegen teilweise geäußelter Kritik an der Natura 2000-Vorprüfung nicht als mangelnde

Sorgfalt bzw. mangelnde Untersuchungstiefe aufgefasst werden. Aufgrund der vorgefundenen Tatsachen und im Einklang mit den gängigen fachlichen Konventionen konnte es mit der Darstellung der vorliegenden Ergebnisse hier sein Bewenden haben.

Unabhängig hiervon wird mit Blick auf das Kompensationskonzept (Maßnahme E 1) darauf hingewiesen, dass der Lebensraum westlich der L 123 und abseits der Trasse einen Beitrag erfahren wird, der die dort vorhandenen Strukturen stärkt und dazu beiträgt, Wanderungsbewegungen insbesondere auch in östliche Richtung noch weniger attraktiv zu machen. Die vorhandenen Teiche („Nunnenmacher Teiche“) werden durch temporär Wasser führende Mulden und Tümpel sowie extensiviertes Grünland und eine Nasswiese ergänzt. Die Abstände zwischen den dauerhaft und temporär Wasser führenden Bereichen betragen in der maximalen Distanz ca. 300 m. Sie weisen dazwischen, und damit auf deutlich kürzeren Distanzen (typischer Aktionsradius der genannten Arten), weitere grundsätzlich geeignete Elemente auf.

Die schadlose Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser ist mit den fachlichen Stellen abgestimmt und kann auf den Straßenböschungen bewältigt werden. Sonstige Auswirkungen (etwa auf das Grundwasser oder Gewässer), die für den Lebensraum von Amphibien und damit für das FFH-Gebiet von Bedeutung sein könnten, sind daher nicht ersichtlich.

Der Vollständigkeit halber wird ergänzend darauf hingewiesen, dass aufgrund der Abstände und überdies mit Blick auf die Verkehrsbelastung, die weitgehend der Vorbelastung entspricht, nicht mit sonstigen nachteiligen betriebsbedingten Auswirkungen zu rechnen ist (u. a. akustische Wirkungen, optische Auswirkungen). Gleiches gilt für baubedingte Einflüsse. Hier tritt überdies die ökologische Baubegleitung hinzu, die – im eher unwahrscheinlichen Fall eines Auftretens von Amphibien - nötigenfalls für Sicherungs- und Vermeidungsmaßnahmen Sorge tragen könnte (vgl. hierzu auch Ziffer 3.4.4.2.3.2 (Reptilien, Amphibien)).

Charakteristische Arten

Charakteristische Arten sind solche Pflanzen- und Tierarten, anhand derer die konkrete Ausprägung eines Lebensraums und dessen günstiger Erhaltungszustand in einem konkreten Gebiet und nicht nur ein Lebensraumtyp im Allgemeinen gekennzeichnet wird. Charakteristische Arten können den Umfang der gebotenen Bestandserfassung und -bewertung beeinflussen. Hierfür sind nicht nur die im Standard-Datenbogen angesprochenen Arten bedeutsam, sondern auch solche, die nach dem fachwissenschaftlichen Meinungsstand für einen Lebensraumtyp prägend und letztendlich für die Erhaltungsziele mit

von Bedeutung sind. Es sind regelmäßig diejenigen charakteristischen Arten einzubeziehen, die einen deutlichen Vorkommensschwerpunkt im jeweiligen Lebensraumtyp aufweisen bzw. die Erhaltung ihrer Populationen muss unmittelbar an den Erhalt des jeweiligen Lebensraumtyps gebunden sein. Die Arten müssen für das Erkennen und Bewerten von Beeinträchtigungen relevant sein, d. h. es sind Arten auszuwählen, die eine Indikatorfunktion für potenzielle Auswirkungen des Vorhabens auf den Lebensraumtyp besitzen (vgl. – im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung - BVerwG Urteil vom 06.11.2012 – 9 A 17.11). Mit Blick auf die naturräumlichen Gegebenheiten wurde insbesondere auch für die trassennahen Bereiche des FFH-Gebiets von einer ausdrücklichen Abhandlung abgesehen. Erheblich bau-, anlage- oder betriebsbedingte nachteilige Wirkungen im Nahbereich des Vorhabens sind nämlich mit Blick auf die Rahmenbedingungen sowie die in Frage kommenden Arten nicht zu erwarten. Mögliche baubedingte Auswirkungen beschränken sich auf den weitgehend unproblematischen Randbereich des Gebiets. Betroffen ist ein untergeordneter randlicher Flächenanteil einer Mähwiese im direkten Anschluss an den Bestand des Verkehrswegs. Bereits in Anbetracht der Vorbelastung sind sensible Vorkommen eher unwahrscheinlich. Es kann überdies mit der nötigen Sicherheit davon ausgegangen werden, dass sensible Bestände von der ökologischen Baubegleitung erkannt und gesichert werden können, relevante nachteilige Auswirkungen daher nicht zu besorgen sind. Zu den betrieblichen Auswirkungen gilt es auch in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass diese weitestgehend der Vorbelastung entsprechen und daher keine zusätzlichen nachteiligen Wirkungen zu erwarten sind.

Es wurde einbezogen, dass grundsätzlich auch Einflüsse von außerhalb Wirkung für das Gebiet entfalten können. Dies wären Wirkungsmechanismen, die an die neue Straße in ihrem Verlauf außerhalb des FFH-Gebiets anknüpfen. Als entsprechend mobile Arten, die in Bezug auf die prägenden Elemente des (waldreichen) FFH-Gebiets insbesondere in Frage kommen könnten, kämen vorliegend Vögel in Betracht. Der Standard-Datenbogen benennt keine Vogelarten. Vogelarten als charakteristische Arten, die entweder wegen eines deutlichen Vorkommensschwerpunkts in bestimmten Lebensraumtypen bzw. über die Erhaltung ihrer Populationen unmittelbar an den Erhalt eines bestimmten Lebensraumtyps gebunden wären, haben sich nicht gezeigt. In der Anhörung zum Verfahren wurden diesbezüglich auch überdies keine spezifischen Hinweise seitens des amtlichen bzw. des privaten Naturschutzes eingebracht. So ist nicht ersichtlich geworden, welchen Arten in der konkreten Konstellation eine Indikatorfunktion für potenzielle Auswirkungen des Vorhabens auf einen der relevanten Lebensraumtypen im FFH-Gebiet zukommen könnte.

Gleichwohl wurde der Bestand an Vogelarten im Untersuchungsgebiet einer Betrachtung unterzogen, wovon insbesondere auch solche Bereiche umfasst wurden, die für projektbedingte Wirkungen außerhalb des FFH-Gebiets (u. a. Kollisionsrisiko, Lärm, Beunruhigung

usw.) in Betracht kommen. Mit einbezogen wurden dabei u. a. Beobachtungen auch zu Nahrungsgästen, Durchzüglern und Arten, die im weiteren Umfeld brüten. Gesichtspunkte des Artenschutzes sind eingeflossen. Kritikpunkte und Anregungen der Behörden sowie von Vereinigungen und Einwendern wurden aufgenommen und die Ergebnisse der Untersuchung jeweils nochmals kritisch beleuchtet. Es haben sich keine Anhaltspunkte ergeben, die eine weitere Vertiefung der Untersuchungen bezüglich des FFH-Gebiets als angezeigt hätten erachten lassen. Die mobilen Arten, die in Bezug auf die prägenden Elemente des (waldreichen) FFH-Gebiets insbesondere in Frage kommen könnten, sind Greifvögel oder etwa der Grünspecht.

Nach nachvollziehbarer fachlicher Einschätzung fliegen insbesondere die Greifvögel in so großer Höhe, dass die Kollisionsgefahr durch das Vorhaben nicht zwingend ansteigt. Zwar überwinden Greifvögel auch längere Distanzen, um im Umfeld von Straßen nach Nahrung zu suchen. So kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass einzelne Individuen, beispielsweise bei der Nahrungsaufnahme (Aas) von der Straße selbst zu Verkehrsoffer werden. Maßgebliches Kriterium ist auch hier, ob sich in Bezug auf die einzelnen Individuen eine signifikante Steigerung des Tötungsrisikos ergibt. Von einer signifikanten Risikoerhöhung ist dann auszugehen, wenn Tiere aufgrund ihrer Verhaltensweise bzw. durch die Ausprägungen des konkreten Projekts gerade im Vorhabensbereich ungewöhnlich stark von den bau-, anlage- oder betriebsbedingten Wirkungen betroffen sind, und sich diese Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich etwaiger Vermeidungs- und/oder Minimierungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen. Dies ist dann nicht gegeben, wenn die Auswirkungen eines Vorhabens unter der Gefahrenschwelle, die den allgemeinen Lebensrisiken aufgrund des Naturgeschehens entspricht bzw. die mit der betreffenden Nutzung in der freien Natur immer einhergeht. Wegen der geringeren Flughöhe würde theoretisch ein vergleichsweise höheres Gefährdungspotential z. B. für Eulen bestehen. Diese sind jedoch mehr in den Siedlungsbereichen anzutreffen. Eine Relevanz für das FFH-Gebiet ist vorliegend weder vorgetragen noch ersichtlich. Es ist eingeflossen, dass es sich günstig im Sinne eines geringeren Risikos auswirkt, dass die Straße keinen Mittelstreifen hat, der etwa als Lebensraum z. B. für Wühlmäuse dienen könnte und daher die Attraktivität für Greifvögel weiter steigern würde. Die umliegenden Flächen unterliegen weit überwiegend einer intensiven Bewirtschaftung. Das Dargebot an Nahrung und Lebensräumen ist vor diesem Hintergrund beschränkt. Es wurde einbezogen, dass die Trasse eine eher moderate Dammlage aufweist und daher keine exponierten Flächen anbietet. Für verschiedene Arten können insbesondere die Heckenpflanzungen im Böschungsbereich zwischen L 125 und Bauende zur Minderung eines möglichen Kollisionsrisikos beitragen. Die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna kommt vor diesem Hintergrund nachvollziehbar zu der Einschätzung, dass sich durch das Vorhaben auch keine erhebliche Beeinträchtigung von einzelnen Individuen oder lokaler Populationen während der Fort-

pflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten ergibt. (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 68ff; vgl. BVerwG Urteil vom 03.05.2013 - 9 A 16.12 u. a. zum Rotmilan).

Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde unabhängig von dem eben genannten Ergebnis angeregt, insbesondere Greifvögel und Eulen in das Monitoring einzubeziehen. Der Vorhabensträger hat sich dem nicht verweigert. So kann beobachtet werden, ob die Gestaltung einzelner Straßenabschnitte weiter optimiert werden kann. Nach fachgutachterlicher Aussage sind je nach den artspezifischen Gegebenheiten beispielsweise weitere Anpassungen der Heckenpflanzungen möglich (Entfernen einzelner Gehölze bzw. sinnvolles Ergänzen von Heckenpflanzungen), um die Strukturen im Hinblick auf eine Minderung von Kollisionsrisiken in Details zu justieren bzw. ein Optimierungspotential zu aktivieren, das einer Betrachtung ex ante nur schwerlich zugänglich ist. Dieser Ansatz ist mit einem überschaubaren zusätzlichen Aufwand verbunden und dem Vorhabensträger daher auch zumutbar.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2 (Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze), insbesondere Ziffer 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten) wird ergänzend verwiesen.

3.4.4.1.2.3 Critical Loads

In Einwendungen wird kritisiert, hinsichtlich stofflicher Emissionen des Verkehrs begnüge sich die FFH-Vorprüfung mit der Aussage, diese seien ohne Wirkung auf Lebensraumtypen oder Lebensstätten von Arten. Diese Aussage sei nicht hinreichend belegt und werde im Ergebnis auch nicht geteilt. Es sei fachlich unstrittig und in der Rechtsprechung anerkannt, dass insbesondere die Stickoxidemissionen eines vorhabensbedingt eröffneten Verkehrs zu erheblichen Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen im Wege des Stickstoffeintrags führen könnten. Dies gelte sowohl für Waldlebensraumtypen als auch insbesondere für Lebensraumtypen des Offenlandes wie etwa die Flachlandmähwiesen. Angesichts des prognostizierten Verkehrsaufkommens einerseits und der unmittelbaren Nachbarschaft der Trasse der L123 neu zum FFH-Gebiet andererseits könne nicht ausgeschlossen werden, dass es durch zunehmende Stickstoffeinträge in geschützte Ökosysteme zu Veränderungen der Artenzusammensetzung und damit zu erheblichen Gebietsbeeinträchtigungen kommen könne. Dabei sei zu berücksichtigen, dass insofern nicht nur der Bereich der eigentlichen Baumaßnahme selbst relevant sei, sondern auch die Emissionen von denjenigen Abschnitten der L123, für die vorhabensbedingt mit einer Verkehrszunahme zu rechnen sei.

Der Vorhabensträger bestreitet demgegenüber die Erforderlichkeit einer fachlichen Begutachtung. Zur Begründung wird dargelegt, dass sich Vorhabensträger und die von ihm beauftragten Gutachter in den unterschiedlichen Planungsstadien und bei Erstellung der Planunterlagen ausführlich mit dem Naturraum befasst hätten. Stoffliche Einträge in benachbarte Bereiche seien dabei bedacht worden. Der Umfang der vorzulegenden Unterlagen sei intensiv mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt, deren Nachforderungen habe man erfüllt. Zu Critical Loads seien jedoch keine weiteren Anforderungen gestellt worden. Ungeachtet dessen habe man den Grünplaner beauftragt, die Verhältnisse vor Ort nochmals zu sichten. Aktuelle Informationen zur Kartierung von Mähwiesen und vorhandenes fachliches Erfahrungswissen aus anderen Projekten und der Mitwirkung an der Erarbeitung eines Leitfadens zum Umgang mit Critical Loads bei Straßenbauvorhaben sei mit einbezogen worden. Der Vorhabensträger verweist auf die Rahmenbedingungen in dem Teilbereich, der sich unmittelbar im Einflussbereich der bestehenden L123 befinde und damit einer Vorbelastung unterliege. Zu den übrigen Teilbereichen des FFH-Gebiets führt der Vorhabensträger aus, dass Lebensraumtypen hier deutlich von der Trasse abgerückt und durch den Verkehr auf der Straße „Im Steiner“ und der Münstertäler Straße in gewissem Umfang vorbelastet seien. Nach seiner Auffassung handele es sich im Kern lediglich um eine untergeordnete räumliche „Verlagerung“ des schon vorhandenen Verkehrsaufkommens. Der räumliche Bezug zur bisherigen Trasse (Münstertäler Straße) bleibe erhalten. Der Vorhabensträger gibt zu bedenken, dass die verlagerte Verkehrsmenge sehr viel geringer sei als bei Projekten, für die bisher Gutachten zu Critical Loads gefordert worden seien. Konkret verwiesen wird hierbei auf das Projekt zur Weiterführung der Bundesautobahn A 98 am Hochrhein. Dort seien FFH-Gebiete mit teilweise sehr empfindlichen Lebensraumtypen von deutlich größeren Verkehrsmengen neu betroffen und die klimatische Situation oft ungünstiger. Der Bereich westlich von Staufen und das Münstertal seien unter Gesichtspunkten von Critical Loads von einem kräftigen Berg-Tal-Windsystem geprägt und gut durchlüftet. Mit Blick auf die vorherrschenden Windrichtungen sei daher kein maßgeblicher Eintrag im Hinblick auf vorhandene Lebensraumtypen zu erwarten. Zusammenfassend kommt der Vorhabensträger unter Berufung auf Fachwissen, das in der Straßenbauverwaltung zwischenzeitlich zu der Thematik erworbenen worden sei, zu der Ansicht, dass die FFH-Erheblichkeit ohne ein ergänzendes Fachgutachten zu Critical Loads beurteilt werden könne. Insbesondere auch der Einsatz von Finanzmitteln für eine Begutachtung werde deshalb als nicht gerechtfertigt erachtet.

Der Auffassung des Vorhabensträgers kann im Ergebnis gefolgt werden.

Grundsätzlich ist es Sache des Vorhabensträgers durch Vorlage geeigneter Unterlagen den Nachweis zu erbringen, dass das Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen mit Blick

auf die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck der für das FFH-Gebiet maßgeblichen Bestandteile erwarten lässt. Soweit zu bestimmten Aspekten eine neutrale fachgutachterliche Begutachtung erforderlich ist, kann der Vorhabensträger dies grundsätzlich nicht durch eigene Überlegungen ersetzen. Vorliegend hat der Vorhabensträger die Auffassung, an welche die Planfeststellungsbehörde nicht gebunden ist, zum Ausdruck gebracht, dass nach seiner Beurteilung sachliche Gründe vorliegen, die die Erforderlichkeit einer Begutachtung nachhaltig infrage stellen.

Es trifft zu, dass der Frage von Critical Loads bei der Beurteilung von Projektwirkungen im Hinblick auf die Erhaltungsziele von FFH-Gebieten Bedeutung zukommt. So ist es unbestritten, dass es – vereinfachend ausgedrückt - durch (zunehmende) Stickstoffeinträge in geschützte Ökosysteme und die ihnen zukommende Düngewirkung zu Veränderungen der Pflanzengesellschaften kommen kann (u. a. Verdrängen von Arten, die auf magere Standorte angewiesen sind durch Arten, die unter zunehmender Eutrophierung gut gedeihen). Änderungen der Flora haben wiederum Auswirkungen auf die Fauna, weil diese nicht selten an entsprechende Standortfaktoren gebunden ist. Es kann daher durch Stickstoffeintrag zu erheblichen Gebietsbeeinträchtigungen im Sinne der Erhaltungsziele kommen. Nach eingehender Prüfung ist die Planfeststellungsbehörde anhand der Umstände des konkreten Einzelfalls zu der Überzeugung gelangt, dass der Verzicht auf eine detaillierte Begutachtung vertretbar ist, weil nachteilige Folgen bereits aufgrund der objektiven Sachlage mit der nötigen Gewissheit ausgeschlossen werden können.

Critical Loads sollen naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen für Vegetationstypen und andere Schutzgüter umschreiben, bei deren Einhaltung eine Luftschadstoffdeposition auch langfristig keine signifikanten schädlichen Effekte erwarten lässt (vgl. BVerwG Urteil vom 29.09.2011 – 7 C 21/09; BVerwG Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 5.08; jeweils m. w. N.). Ob erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von FFH-Gebieten durch Stickstoffdepositionen ernstlich zu besorgen sind, beantwortet sich nicht nach pauschalen oder nur auf den Menschen abstellenden Luftkonzentrationswerten der TA Luft oder der 39. (bzw. zuvor der 22.) BImSchV. Für die Vorprüfung der allgemein zum Schutz der Vegetation dienenden Luftkonzentrationsgrenzwert für Stickstoffoxide reichen die in § 3 der 39. BImSchV aufgeführten Luftkonzentrationswerte als verlässlicher Beurteilungsmaßstab für die jeweils eine spezielle Empfindlichkeiten aufweisenden FFH-Lebensraumtypen nicht aus. Größere Aussagekraft für die Beurteilung hat das Konzept der Critical Loads. Es kommt dabei nicht allein auf die Zusatzbelastung an den Critical Loads an. Vielmehr ist für eine gemäß dem habitatrechtlichen Schutzansatz am Erhaltungsziel orientierte Beurteilung der projektbedingten Zusatzbelastung auch die Berücksichtigung der Vorbelastung unverzichtbar. Für eine Fallgestaltung, in der die Vorbelastung den maßgeblichen Critical-Loads-Wert um mehr als das Doppelte übersteigt, wurde eine Irrelevanzschwelle von 3 % des je-

weiligen CL-Wertes als anzuerkennen erachtet (vgl. BVerwG Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 5.08; BVerwG Urteil vom 29.09.2011 – 7 C 21/09 m. w. N.). Eine so bemessene Schwelle findet unter Berücksichtigung einschlägiger naturschutzfachlicher Erkenntnisse ihre Rechtfertigung in dem Bagatellvorbehalt, unter dem jede Unverträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines FFH-Gebiets steht. Die Irrelevanzschwelle markiert insoweit zugleich die Erheblichkeitsschwelle für die Erforderlichkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung. Dies gilt auch, wenn sich möglicherweise FFH-Lebensraumtypen aufgrund der Vorbelastung in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden. Dies führt nicht zwangsläufig dazu, dass diese Gebiete nunmehr für jede Zusatzbelastung ohne Weiteres gesperrt wären. Auch in solchen Fällen können Irrelevanzschwellen zur Anwendung kommen.

Um Critical Loads zu ermitteln, werden in Wissenschaft und Praxis unterschiedliche methodische Ansätze verfolgt (vgl. empirische und modellierte CL). In der höchstrichterlichen Rechtsprechung stellen bestimmte Modellierungen zwar nachvollziehbare Ansätze dar, insbesondere in ihrem Bestreben standortbezogene Präzisierungen herbeizuführen. Nach der Rechtsprechung handelt es sich dabei jedoch noch nicht um eine Standard-Methode. Es wird vielmehr darauf verwiesen, dass eine breite wissenschaftliche Diskussion über die Belastbarkeit der Ergebnisse noch aussteht. Es wird daher angezweifelt, ob sich ein Planfeststellungsbeschluss tragend auf diese Methode stützen kann. Als anerkannter Ansatz stellt sich demgegenüber die Bewertung von Stickstoffdepositionen nach dem Konzept der empirischen Critical Loads dar (vgl. zu alledem BVerwG Urteil vom 28.03.2013 – 9 A 22.11 mit zahlreichen weiteren Nennungen zu den verschiedenen aufgeführten Aspekten).

Vor dem Hintergrund der komplexen und wissenschaftlich teilweise nicht unumstrittenen Problematik bedarf es regelmäßig eines Gutachtens, das von einer neutralen und sachverständigen Stelle angefertigt werden muss. Andererseits haben sich zu verschiedenen Problemkreisen, die in der Planfeststellung Bedeutung erlangen und selbst grundgesetzlich geschützte Positionen betreffen können, im Lauf der Zeit typische Fallkonstellationen und Erfahrungswerte herausgebildet, die bestimmte Sachverhalte einer vereinfachten Betrachtung zugänglich machen können (lediglich beispielhaft: Annahme, dass eine Existenzgefährdung bei einem Landwirt nicht eintritt, wenn die dauerhafte Inanspruchnahme unter 5 % der Gesamtfläche bleibt; ein Fachgutachten zur Existenzgefährdung ist hier regelmäßig nicht erforderlich). Eine vergleichbare Konstellation im Sinne einer gefestigten und weitgehend anerkannten Übung, die sich beispielsweise auf ein Erfahrungswissen aus einer Vielzahl von Einzelfällen stützt, hat sich im Zusammenhang mit der Beurteilung von Sachverhalten unter dem Gesichtspunkt von Critical Loads (noch) nicht herausgebildet und stellt vor dem Hintergrund der komplexen Materie derzeit auch eine schwerlich zu bewältigende Herausforderung dar. Zugleich kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht von der Hand gewiesen werden, dass auch zur Frage von Critical Loads so untergeordnete Einzelfallkonstellationen vorkommen können, dass für deren Beurteilung sich eine geson-

derte fachliche Begutachtung, in erster Priorität unter sachlichen Gesichtspunkte und nachrangig auch unter dem Gesichtspunkt der angemessenen Verwendung öffentlicher Mittel, als nicht geboten erweist. Zu einer ersten Einordnung unter diesem Gesichtspunkt bietet es sich an, einen groben Überblick zu Projekten einzubeziehen, die bereits Gegenstand einer Begutachtung waren und nachfolgend die Erkenntnisse im Lichte des konkreten Einzelfalls zu beleuchten. Fallkonstellationen, die nicht Verkehrswege, sondern beispielsweise Mastanlagen betreffen (vgl. OVG Mecklenburg-Vorpommern Beschluss vom 10.07.2013 - 3 M 111/13; Sächsisches OVG Beschluss vom 10.01.2013 - 4 B 183/12), wurden bezüglich der Beurteilung von Vorhabenswirkungen nicht einbezogen. Es gilt hier unter anderem zu bedenken, dass vom Straßenverkehr und anderen Anlagen (z. B. Mastbetrieben) jeweils unterschiedliche Stickstoffverbindungen emittiert werden. Bei den betrachteten Straßenvorhaben (vgl. BVerwG Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20/05; VG Dresden Urteil vom 30.10.2008 - 3 K 923/04; BVerwG Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10; BVerwG Urteil vom 06.11.2012 - 9 A 17.11; OVG NRW Urteil vom 18.01.2013 - 11 D 70/09.AK; BVerwG Urteil vom 28.03.2013 - 9 A 22.11; ergänzende Informationen zu den Vorhaben sind über in das Internet eingestellte Planfeststellungsbeschlüsse, Informationsseiten der zuständigen Behörden oder Ministerien im Internet sowie aus weiteren öffentlich zugänglichen Erkenntnisquellen ohne größeren Aufwand abrufbar) zeigt sich, dass einzeln oder in der Kombination von Faktoren in der Tendenz Verkehrsstärken von über 10.000 Kfz/24h (zumeist erheblich darüber; Verkehrszahlen teilweise über 40.000 Kfz/24h), ein höherer Anteil von Schwerlastverkehr, ein umfangreicherer Regelquerschnitt und/oder sensible Bestände näher am Verkehrsweg liegen (vgl. beispielsweise: BVerwG Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10; Grobcharakteristik: zweistreifiger Ausbau, ca. 15.500 – 22.000 Kfz/24h mit ca. 13 – 16 % Schwerlastverkehr, Abstand von 150 m zu einem FFH-Gebiet; VG Dresden Urteil vom 30.10.2008 - 3 K 923/04; Grobcharakteristik: Projekt im Zusammenhang mit der Waldschlösschenbrücke, 45.000 Kfz/24h; LRT 6510 (Mähwiese) in 140 m Entfernung vom Tunnelmund als dem Ort, der in der konkreten Situation die größte Beeinträchtigung erwarten lässt, u. a. naturschutzfachlich hochwertiges Umfeld mit entsprechendem Artenspektrum; im Nachgang hierzu vgl. Sächs. OVG Urteil vom 15.12.2011 - 5 A 195/09; BVerwG Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20/05; Grobcharakteristik: Regelquerschnitt 29,50 m, wertvolle Biotopstrukturen 50 m beidseits der Trasse; OVG NRW Urteil vom 18.01.2013 - 11 D 70/09.AK, Grobcharakteristik: ca. 11.000 Kfz/24h bei ca. 10 – 17 % Schwerlastverkehr, ca. 300 m Abstand zu einem FFH-Gebiet).

Zum konkreten Sachverhalt kann zunächst festgehalten werden, dass auf der geplanten Ortsumfahrung die Verkehre der Münstertäler Straße und der Straße „Im Steiner“, die südlich der Siedlung im Steiner rückgebaut und dort künftig als Teil des Wirtschaftswegenetzes genutzt wird, gebündelt werden. Die Trasse der Ortsumfahrung mit einem Regelquerschnitt RQ 9,5 m verläuft im hier zu betrachtenden Bereich zwischen den beiden genann-

ten Verkehrswegen. In der näheren Betrachtung zeigt sich, dass sich auf Höhe von Bau-km 3+400 bis ca. Bau-km 3+800 die Grenze des FFH-Gebiets in einem Abstand von ca. 400 m und mehr parallel zur neuen Trasse erstreckt, die sich hier außerhalb des FFH-Gebiets befindet. Dieser Bereich ist im Bestand geprägt durch die Straße „Im Steiner“, die mit einem Abstand von mindestens ca. 330 – 350 m etwas näher am FFH-Gebiet liegt als die geplante Ortsumfahrung, aber lediglich eine Verkehrsstärke von ca. 2.400 Kfz/24h aufweist. Das Vorhaben rückt im Vergleich mit der Straße „Im Steiner“ räumlich demgegenüber leicht vom FFH-Gebiet ab, weist aber mit ca. 7.900 – 8.100 Kfz/24h merklich höhere Verkehrszahlen auf. Die Differenz des Verkehrsaufkommens im Verhältnis zur Straße „Im Steiner“ beträgt ca. 5.500 – 5.700 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen in Höhe dieses Differenzbetrages wird im Bestand über die Münstertäler Straße abgewickelt, die bis auf Höhe von ca. Bau-km 3+500 einen Abstand von der Trasse von zuerst 250 m und mehr aufweist und sich der Trasse in der Folge auf ca. 150 m annähert. Von Bau-km 3+500 m rücken Bestand (Münstertäler Straße) und neue Trasse immer weiter zusammen. Von ca. Bau-km 3+800 bis zum Bauende befindet sich die Trasse weitgehend in der Lage des Bestandes der L 123. Das FFH-Gebiet schließt im unmittelbaren Nahbereich der Straße an. Ab ca. Bau-km 3+950 sind Straße und Grenze des FFH-Gebiets nahezu identisch. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen, dass wegen der geringen verkehrsinduzierenden Wirkung des Projekts Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall im Hinblick auf die Gesamtverkehrsbelastung einander weitgehend entsprechen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2. (Erforderlichkeit, Planziele) wird Bezug genommen.

Zur Vorbelastung wurde der Vorbelastungsdatensatz Stickstoff des Umweltbundesamtes mit Stand vom 15.02.2012 herangezogen (abzurufen im Internet unter http://gis.uba.de/website/depo_gk3/index.htm; weitere Erläuterungen u. a. zur Methodik unter http://gis.uba.de/website/depo1/download/Mapesi_Erlaeuterungen_UBA.pdf). Eingestellt in entsprechende Kartenwerke sind dort die Depositionsdaten auf dem Stand des Jahres 2007. Noch aktuellere Angaben sind nicht verfügbar, weil die Berechnung der Gesamtdeposition eine umfangreiche Datenaufbereitung und –modellierung erfordert. Deshalb stehen die Daten für ein Bezugsjahr erst drei bis fünf Jahre später zur Verfügung. Nachdem deren messtechnische Erfassung äußerst aufwendig ist, folgt der Ansatz des Umweltbundesamtes einer Kombination von Mess- und Modellwerten. Die Berechnungsmethodik der Gesamtdeposition, sowie eine Darstellung und Diskussion der Ergebnisse des gegenwärtig vorliegenden Datensatzes für 2007 können diesbezüglichen Veröffentlichungen auf den Internet-Seiten des Umweltbundesamtes entnommen werden. Es wird dargelegt, dass die Gesamtdeposition auf einer Reihe komplexer Prozesse beruht. Ihre flächenhafte Interpolation und modell- sowie messtechnische Erfassung unterliegen daher einer ständigen Weiterentwicklung. Die im Vorbelastungsdatensatz zur Verfügung gestellten Daten werden ausweislich der fachlichen Ausführungen des Umweltbundesamtes nach

dem aktuellen Stand der Forschung und gemäß international anerkannten Methoden erstellt und validiert. Bei lokalen Anwendungen wird demnach in der Regel auf die im Rahmen der Genfer Luftreinhaltekonvention der UNECE international abgestimmten empirischen Critical Loads für Eutrophierung (Bobbink & Hettelingh, 2011) zurückgegriffen.

Für den vorliegend betroffenen Raum betragen die angegebenen Depositionswerte des Umweltbundesamtes für Wiesen und Weiden 13[kg/ha/a], für semi-natürliche Vegetation 15[kg/ha/a], für Wasserflächen 12[kg/ha/a], für Ackerland 14[kg/ha/a], für Laub- und Mischwald 19[kg/ha/a] und für Nadelwald 15[kg/ha/a]. Im Rahmen des Verfahrens hat sich aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen und der örtlichen Feststellungen der Gutachter insbesondere der Lebensraumtyp Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) als relevant erwiesen. Substantiierte Hinweise auf nennenswerte Vorkommen weiterer Lebensraumtypen wurden nicht vorgebracht. Die Werte zur derzeitigen Vorbelastung für das Offenland unterschreiten sämtlich den niedrigsten empirischen Critical-Loads-Wert für den LRT 6510 von 20 kg N/ha/a, wobei die Spanne bis 30 kg N/ha/a reicht. Der LRT 6210 mit seiner Bandbreite von 15 – 25 kg N/ha/a wird mit dem niedrigsten Wert gerade noch eingehalten. Waldbiotope weisen eine höhere Empfindlichkeit (Spanne von 10/15 – 20 kg N/ha/a). Der Waldrand liegt im konkreten Fall jedoch mindestens ca. 600 m vom Vorhaben entfernt; substantiierte Hinweise auf das Vorkommen von entsprechenden LRT im Einflussbereich des Vorhabens wurden nicht eingebracht).

Eine eingehendere Betrachtung der Vorhabenswirkungen im Bereich auf Höhe von ca. Bau-km 3+800 bis zum Bauende ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich. Relevante Zusatzbelastungen aus diesem Trassenabschnitt können bereits aufgrund der offensichtlichen Sachlage ausgeschlossen werden. Es wird nicht verkannt, dass mit einem Teilbereich des Grundstücks Flst.-Nr. 2422 der Lebensraumtyp einer Mähwiese unmittelbar neben dem (bereits bestehenden) Verkehrsweg vorgefunden wurde und Auswirkungen von lang anhaltenden Stickstoffeinträgen überdies auch noch in einiger Entfernung vom Verkehrsweg wirksam werden können (u. a. in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und den gefahrenen Geschwindigkeiten, den jeweiligen sensiblen Beständen, den klimatischen Bedingungen sowie weiteren örtlichen Wirkfaktoren). Art und Umfang des Vorhabens im Bereich des FFH-Gebiets sowie der allgemeine Umstand, dass dem Projekt nur eine sehr geringe verkehrsinduzierende Wirkung zukommt, lassen zu, dass die vorgenommene grobe Abschätzung im Ergebnis nicht zu beanstanden ist. Im Verhältnis zum Bestand ist die künftige Trassenführung (vgl. Bau-km 3+800 bis ca. Bau-km 3+900) im unmittelbaren Einzugsbereich des FFH-Gebiets allenfalls mit einer geringfügigen Verschiebung in westliche Richtung verbunden. Südlich davon ist der Verlauf von bestehender und „neuer“ Trasse nahezu identisch. Änderungen der örtlichen Wirkfaktoren, der Geschwindigkeiten und auch des Verkehrsaufkommens sind wegen der nur marginalen Änderungen am bestehenden Ver-

kehrsweg und den Projektzielen, die durch das m Ergebnis des Verkehrsgutachtens bestätigt werden, ersichtlich nicht gegeben. Sowohl im Prognose-Nullfall 2025 wie auch im Prognose Planfall (Antragstrasse) 2025 ist eine Verkehrsbelastung des maßgeblichen Streckenabschnitts von ca. 8.800 Kfz/24h zu erwarten (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 12 und 15). Relevante vorhabensbedingte Zusatzbelastungen bezüglich der Gesamtverkehrsbelastung oder eine signifikante Steigerung des Anteils an Schwerverkehr sind nicht ersichtlich (vgl. zum Aspekt der mangelnden Relevanz, wenn es nicht zu einer Erhöhung des Verkehrs insgesamt kommt: OVG NRW Urteil vom 18.01.2013 – 11 D 70/09.AK; vgl. zum Schwerverkehr: Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 13 und 16). Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass mit einer entsprechenden Verkehrsbelastung auch bei Umsetzung der erweiterten Westtangente zu rechnen wäre (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Plan 19). Die vorstehenden Ausführungen insgesamt gelten sinngemäß auch für die Mähwiesen im Bereich der „Nunnenmacher Teiche“, die sich (unter dem Kriterium des kürzesten Abstands zur Trasse) auch auf Höhe des Trassenabschnitts befinden, der nicht durch eine signifikante räumliche Verschiebung der Trasse geprägt ist.

Mit den hier zunächst betrachteten Wirkungen des bestandsnahen Trassenabschnitts ist eine Aussage zu dessen Bedeutung im Gesamtgefüge eröffnet. Diese bewegt sich in einem so begrenzten Rahmen, dass sie bei den nachfolgenden Überlegungen vernachlässigt werden kann.

Die weitere Betrachtung konzentriert sich in der Folge auf den Trassenabschnitt außerhalb des FFH-Gebiets. Wegen der räumlichen Verlagerung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich und der Abhängigkeit des Stickstoffeintrags von einer Mehrzahl unterschiedlicher Faktoren ist hier zu beurteilen, ob der vom Vorhabensträger präferierten Vorgehensweise auch hier gefolgt werden kann. Einbezogen werden sämtliche zwischenzeitlich kartierten Flächen sowie die ergänzenden gutachterlichen Erkenntnisse. Mit ihrem Verlauf außerhalb des FFH-Gebiets rücken in der Raumschaft vorhandene Verkehre näher an Bereiche heran, die nach derzeitigem Erkenntnisstand sensible Bestände (insbesondere Flachland-Mähwiesen) aufweisen. Zur genauen Lage des Verkehrswegs und sensiblerer Bestände des FFH-Gebiets wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Kapitel verwiesen (vgl. insbesondere Ziffer 3.4.4.1.2.1 Lebensraumtypen – Flächeninanspruchnahme sowie die vorstehenden Ausführungen). Im Ergebnis kann auch hier bereits aufgrund überschlägiger Betrachtung mit der nötigen Sicherheit die Aussage getroffen werden, dass es nicht zu nachteiligen Auswirkungen durch Stickstoffeinträge kommt. Die Ortsumfahrung bündelt vorliegend den bereits in räumlicher Nähe vorhandenen Verkehr der

Münstertäler Straße und der Straße „Im Steiner“. Zu einer Steigerung der absoluten Verkehrszahlen kommt es durch das Vorhaben, dem eine lediglich untergeordnete verkehrsinduzierende Wirkung zukommt, nicht. Mit dem Vorhaben verbunden ist lediglich eine Verlagerung des räumlichen Schwerpunktes der Belastung um bis zu 150 m auf einer Teilstrecke der neuen Trasse. Der Anteil des Schwerlastverkehrs ist gering und erfährt im Verhältnis zum Prognose-Null-Fall keine Steigerung. Zu den klimatischen Gesichtspunkten kann festgehalten werden, dass das Gelände eher eben ist. Die Trasse wird in moderater Dammlage umgesetzt. Sie wurde dabei im klimatisch sensibleren Bereich zwischen Stauungen und Grunern so weit wie möglich abgesenkt. Sie verläuft weitgehend, insbesondere auch am Talausgang des Münstertals, parallel zu der bodennahen Strömung des Münstertäler Bergwinds (vgl. hierzu Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 5). Stauungen oder die Bildung von Kaltluftseen bzw. sonstige nachteilige klimatische Wirkungen, die dem Trassenverlauf zugeschrieben werden könnten, sind daher nicht zu besorgen. In ca. 25 m Höhe kommen als örtlich relevanten Windströmungen eine Ostströmung und eine Südströmung hinzu (vgl. hierzu Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 5). In der Gesamtschau sind damit klimatischen Verhältnisse gegeben, die für eine überwiegende Verfrachtung nach Norden und Nordosten sprechen, was sich für die in Rede stehenden Bereiche des FFH-Gebiets in der Tendenz eher günstig auswirkt.

Eine Kumulationswirkung im Zusammentreffen mit weiteren Projekten ist nicht gegeben. Wie bereits dargelegt, haben sich substantiierte Hinweise auf das Vorkommen von LRT auf Flachland-Mähwiesen bezogen. Der Abstand zur Grenze des FFH-Gebiets beträgt indes ca. 400 m, der Abstand bis zum Waldrand ca. 600 m. Selbst bei Anwendung der Untergrenze des Spannweitenbereichs wird dieser durch das Vorhaben mit größter Wahrscheinlichkeit nicht erreicht. Dies folgt aus einem Bündel von Faktoren, die jeweils zu einer vergleichsweise untergeordneten Bedeutung des Vorhabens unter Gesichtspunkten von Critical Loads beitragen. So ist das Vorhaben nicht nur durch eine deutlich überschaubare räumliche Veränderung der Verkehrsachsen geprägt. Hinzu kommen die vergleichsweise geringen Verkehrszahlen, die maximale Geschwindigkeit von 100 km/h, den untergeordneten Anteil an Schwerverkehr und die gute Durchlüftung. Zugleich ist aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen nicht zu erwarten, dass ein hauptsächlichlicher Zutrag in Richtung der Flachland-Mähwiesen erfolgt. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wurde eine Geschwindigkeit von 100 km/h angenommen, obwohl es nach den Erfahrungen der Praxis als durchaus denkbar erscheint, dass die zuständigen Behörden im Bereich des Knotenpunkts zur Anbindung der Münstertäler Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen werden.

Es ist überdies davon auszugehen, dass im konkreten Fall kein Handlungsbedarf zur Minderung der Stickstofffracht ausgelöst wird. Das folgt aus der allenfalls zu erwartenden sehr

geringen zusätzlichen Stickstofffracht, die durch das überschaubare Heranrücken des Verkehrswegs ausgelöst wird. Selbst wenn dies sich künftig als angeraten erweisen sollte, wären wirksame Minderungsmaßnahmen möglich (beispielsweise über die Entsorgung von Mähgut). Maßnahmen zum Gebietsschutz wurden mit dieser Entscheidung vorbehalten, wenn die vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden oder die mit dieser Entscheidung getroffenen naturschutzfachlichen Zielsetzungen nicht erreicht werden. Aufgrund der offensichtlich allenfalls geringen (zusätzlichen) Einträge bestehen keine vernünftigen Zweifel, dass die genannten oder sonst geeigneten Maßnahmen erforderlichenfalls nicht zum gewünschten Erfolg führen würden.

Es wird unabhängig von den vorstehenden Ausführungen darauf hingewiesen, dass gerade auch die LBP-Maßnahme E 1 zur Erweiterung der „Nunnenmacher Teiche“ insbesondere vonseiten des privaten Naturschutzes als sinnvoller und gewünschter Ansatz eingebracht wurde (vgl. Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.6 Vorbringen der Privaten Naturschutzverbände). Die Erweiterungsflächen knüpfen an die Charakteristik der „Nunnenmacher Teiche“ an und erweitern diese auch in Richtung der Trasse. Es wäre nicht nachvollziehbar, wenn eine solche Maßnahme vorgeschlagen worden wäre, wenn zugleich durchgreifende Bedenken bestanden hätten, dass Vorhabenswirkungen den mit der Kompensation verfolgten Zielen langfristig zuwiderlaufen würden. Die Maßnahme E 1 wurde gleichermaßen von fachbehördlicher Seite akzeptiert. Von fachbehördlicher Seite wurde auch auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde die jeweils gewählte Vorgehensweise mit Verweis auf die Charakteristika des Vorhabens und die naturräumlichen Gegebenheiten vor Ort als sachgerecht und ausreichend beurteilt. Es war dabei unschwer zu erkennen, dass die fachliche Stelle mit der Örtlichkeit vertraut ist.

3.4.4.1.3 Ergebnis der Natura 2000 - Vorprüfung

Im Ergebnis hat sich als offensichtlich bestätigt, dass mit dem Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu besorgen sind. Von einer FFH-Verträglichkeitsprüfung durfte daher abgesehen werden. Das Vorhaben ist in der Konsequenz auch nicht gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG als unzulässig einzustufen. Insofern bedarf es damit auch keiner Ausnahmeprüfung im Sinne von § 34 Abs. 3 und Abs. 4 BNatSchG.

Die hier gewonnen Erkenntnisse sind in die Prüfung nach § 15 BNatSchG, insbesondere mit Blick auf das Kompensationskonzept, mit eingeflossen.

Soweit insbesondere seitens der Vereinigungen, von Interessengruppierungen und Einwendern weitere Kritikpunkte vorgetragen und in unterschiedlichen Zusammenhängen

nachteilige Wirkungen des Projekts angesprochen wurden, wird auf die ergänzenden Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4.6 (Vorbringen der Privaten Naturschutzverbände) sowie ergänzend Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

3.4.4.2 Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze

Das Vorhaben widerspricht nicht Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze bzw. der auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, da es gegen diese nicht verstößt, eine Erlaubnis erteilt werden kann bzw. Verstöße im Rahmen einer Befreiung oder Ausnahme zugelassen werden können.

Die Planung wurde insbesondere im Hinblick auf folgende Regelungsgehalte und Verbotsstatbestände überprüft:

- Anforderungen im Hinblick auf den Naturpark „Südschwarzwald“; vgl. § 27 BNatSchG (Ziffer 3.4.4.2.1)
- Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotop nach § 30 BNatSchG (Ziffer 3.4.4.2.2)
- Verbot der in § 44 Abs. 1 BNatSchG genannten Beeinträchtigungen wild lebender Tiere und Pflanzen der streng und besonders geschützten Arten (Ziffer 3.4.4.2.3)

Die hier gewonnen Erkenntnisse sind in die Prüfung nach § 15 BNatSchG, insbesondere mit Blick auf das Kompensationskonzept, mit eingeflossen.

Ausweislich der Antragsunterlagen und der weiteren im Verfahren gewonnenen Erkenntnisse sind vom Trassenverlauf keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete betroffen.

3.4.4.2.1 Naturpark „Südschwarzwald“

Das Vorhaben liegt im Einzugsbereich des Naturparks „Südschwarzwald“. Dessen Fläche umfasst gemäß § 2 Abs. 3 der Verordnung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 08.03.2000 in der Fassung vom 31.10.2001 und vom 22.07.2006 über den Naturpark „Südschwarzwald“ (370.000 ha) auch die Gemarkungen Staufen und Grunern. Zweck des Naturparks ist es, dieses weiträumige Gebiet unter unterschiedlichen Gesichtspunkten als vorbildliche Erholungslandschaft unter anderem als naturnahen Erholungsraum mit seiner charakteristischen Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu entwickeln, zu pflegen und zu fördern. Zu den Einzelheiten wird auf die oben genannte Verordnung Bezug genommen.

In Übereinstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass im vorliegenden Fall die Voraussetzungen gemäß § 4 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 und 2 der Naturparkverordnung für die Erteilung einer Erlaubnis zum Bau des beantragten Verkehrsweges und der damit verbundenen Maßnahmen vorliegen. Nach § 4 Abs. 1 der Verordnung bedürfen Handlungen, die den Charakter des Naturparks verändern oder dem Schutzzweck zuwiderlaufen können, der schriftlichen Erlaubnis der jeweils örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde. Der Erlaubnispflicht unterfällt gemäß § 4 Abs. 2 der Verordnung danach unter das Anlegen von Straßen, Wegen oder sonstiger Verkehrsanlagen. Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn die Handlung weder den naturschutzrechtlichen Vorschriften, noch dem Zweck des Naturparks oder den Feststellungen des Naturparkplans zuwiderläuft oder wenn nachteilige Wirkungen durch Auflagen oder Bedingungen abgewendet werden können. Die Erlaubnis kann unter Auflagen oder Bedingungen, befristet oder widerruflich erteilt werden. Insbesondere ist dabei den notwendigen Entwicklungen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe Rechnung zu tragen. Die Erlaubnis wird gem. § 4 Abs. 4 der Verordnung durch die Planfeststellung ersetzt, wenn diese mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde ergangen ist.

Die Untere Naturschutzbehörde hat in ihren im Verfahren ergangenen Stellungnahmen vom 09.01.2008, vom 28.07.2009, vom 14.07.2010 sowie vom 11.12.2012 und vom 04.04.2013 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Auflagen und Bedingungen der Unteren Naturschutzbehörde wurden vom Vorhabensträger akzeptiert bzw. in dieser Entscheidung berücksichtigt. Überdies wurden ergänzende Hinweise und Anforderungen aufgenommen und die Angaben und vorgesehenen Maßnahmen im Zuge des Verfahrens weiter optimiert bzw. ergänzt. Mit den vom Vorhabensträger nun vorgesehenen und zugesagten Maßnahmen und den ergänzenden in dieser Entscheidung getroffenen Maßgaben wird eine schonende und dem Schutzzweck angepasste Umsetzung des Vorhabens gewährleistet. Die Erlaubnis nach Maßgabe der Landschaftsschutzgebietsverordnung wird daher erteilt.

3.4.4.2.2 Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope nach § 30 BNatSchG

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope führen können, verboten. Nach der Regelung des § 30 Abs. 3 BNatSchG kann eine Ausnahme von den Verboten des Abs. 2 nur dann zugelassen werden, wenn die verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts

in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind oder das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Die genannten Regelungen sind im vorliegenden Fall nicht einschlägig. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie und der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans haben sich die Fachgutachter auch mit den Strukturen befasst, die der Regelung von § 30 BNatSchG bzw. der ergänzenden Bestimmungen des Landesrechts unterfallen könnten. Es hat sich herausgestellt, dass Flächen bzw. Strukturen, die die Kriterien erfüllen, vom Vorhaben nicht betroffen sind. Dies wird von der Unteren Naturschutzbehörde mit Stellungnahme vom 28.07.2009 ausdrücklich bestätigt.

Im Untersuchungsgebiet liegen folgende amtlich kartierten Biotop vor.

<i>Biotop-Nummer</i>	<i>Biotop-Name</i>
181123150-020	Feldhecke W Staufen
181123150-021	Feldhecke S Brühl I
181123150-256	Naturnaher Bachabschnitt „Neugraben“
181123150-265	Erlenaue entlang des Neumagen
181123150-270	Feldgehölz östlich Industriegebiet Staufen
181123150-452	Kropbach
181123150-462	Naturschutztümpel „In der Lehne“
181123150-463	Feldhecke südlich L 123
181123150-479	Feldhecke östlich Staufen
181123150-453	Feldhecke östlich Grunern
181123150-454	Feldhecken südöstlich Staufen
181123150-455	Sumpfschilfried östlich Staufen
181123150-460	Feldhecken „In der Lehne“
181123150-464	Feldhornhecke östlich Staufen
181123150-459	Feldhecken östlich Staufen

181123150-269	Feldgehölz am Ortsrand Staufen
181123150-265	Erlenaue entlang des Neumagen
181123150-268	Feldhecke am Neumagen

Folgende der genannten Biotope befinden sich im Nahbereich der Trasse:

<i>Biotop-Nummer</i>	<i>Biotop-Name</i>
181123150-265	Erlenaue entlang des Neumagen
181123150-463	Feldhecke südlich L 123
181123150-454	Feldhecken südöstlich Staufen

Das Biotop „Erlenaue entlang des Neumagen“ erstreckt sich im Bereich der Brücke über den Neumagen. Dort werden insbesondere Wegeverbindungen zu den Neumagen-Dämmen angepasst und die Brückenkappe des bestehenden Brückenbauwerks verbreitert, um künftig auch einen Gehweg aufzunehmen. Der LBP nimmt die nahegelegenen Flächen des gesetzlich geschützten Biotops auf und sieht mit der Maßnahme V 5 - Schutz von Vegetationsstrukturen - Schutzmaßnahmen vor, die vor Baubeginn entsprechend der konkreten Situation festgelegt werden. Bei entsprechender Umsetzung sind daher Beeinträchtigungen des gesetzlich geschützten Biotops nicht zu erwarten. Eine schonende Umsetzung wird überdies durch die vorgesehene ökologische Baubegleitung sichergestellt. Der Vorhabensträger wurde überdies mittels entsprechender Auflagen zu einer schonenden Vorgehensweise im Bereich der Biotopflächen verpflichtet.

Die Biotope „Feldhecke südlich L 123“ und „Feldhecken südöstlich Staufen“ befinden sich im südöstlichen Streckenteil im Nahbereich der Trasse bzw. der rückzubauenden Straße „Im Steiner“. Dem Biotop „Feldhecke südlich L 123“ kommt u.a. Bedeutung als Bereich mit mittlerem Quartierpotential für Fledermäuse zu. Bei beiden Biotopen ist in der Bauphase darauf zu achten, dass es nicht zu Beeinträchtigungen der sensiblen Bestände kommt. Der LBP sieht hier Schutzmaßnahmen für vorhandene Vegetationsstrukturen vor. Die Planunterlagen verwenden hier zwar nicht die Signatur der Maßnahme V 5, weisen mit entsprechender Signatur jedoch die Biotopbereiche und mit einer rot gestrichelten Linie aus (Legende: „Schutzmaßnahmen für vorhandenen Vegetationsstrukturen“), die in der Legende der Begrifflichkeit der Maßnahme V 5 weitgehend entspricht. Zugleich wird zutreffend darauf hingewiesen, dass bereits mit der Trassengestaltung (Maßnahmen V 2 und V 3) das Augenmerk auf einen möglichst effektiven Schutz sensibler Bereich gelegt wurde.

Bei entsprechender Umsetzung der Schutzmaßnahmen sind daher Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope nicht zu erwarten. Eine schonende Umsetzung wird überdies durch die vorgesehene ökologische Baubegleitung sichergestellt. Der Vorhabensträger wurde zudem mittels entsprechender Auflagen zu einer schonenden Vorgehensweise im Bereich der Biotopflächen verpflichtet.

Die weiteren geschützten Biotope befinden sich deutlich weiter vom Eingriffsbereich des Vorhabens entfernt. Eine Beeinträchtigung dieser Biotope durch das Vorhaben ist nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen. In den Steinriegel bei ca. Bau.km 1+300, der u. a. ein Lebensraum der Zauneidechse ist (vgl. Maßnahme V 7), wird im Zuge des Vorhabens nicht eingegriffen. Soweit Ausführungen in Einwendungen und Stellungnahmen auf die Beeinträchtigung bestimmter Arten bezogen sind, ist die Behandlung dieser Fragen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten) bzw. unter Ziffer 3.4.4.6 (Vorbringen der Privaten Naturschutzverbände) erfolgt. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) sowie Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) verwiesen.

3.4.4.2.3 Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten

Dem nach § 15 BNatSchG zulässigen Vorhaben (vgl. Ziffer 3.4.4.3) stehen im Weiteren auch nicht besondere Verbotstatbestände des Artenschutzes entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

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

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5 des § 44 Abs. 5

BNatSchG. 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 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten in räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden. Um dies zu gewährleisten, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Unter Berücksichtigung insbesondere der vom Vorhabensträger vorgesehenen und der ergänzend angeordneten landschaftspflegerischen Begleit- und Vermeidungsmaßnahmen sind alle erforderlichen Regelungen getroffen, damit durch das Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden. Für das Vorkommen der Zauneidechse auf Höhe von ca. Bau-km 1+300 wurde vorsorglich eine Ausnahme erteilt.

Zur Beurteilung des Artenschutzes lagen der Planfeststellungsbehörde insbesondere der LBP (Unterlage 12b der Antragsunterlagen), die FFH-Erheblichkeitsabschätzung zum FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ (Anhang zur Unterlage 11 der Antragsunterlagen), die Ergänzungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 11a der Antragsunterlagen), die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna vom Juli 2007 mit Ergänzungsbericht vom Februar 2009 (Anhang 5 zu Unterlage 12b der Antragsunterlagen), das Fachgutachten Fledermäuse vom Dezember 2013 sowie weitere gutachterliche Aussagen zum Artenschutz, Stellungnahmen der Naturschutzverwaltung und der Vereinigungen vor. Die im Verfahren eingebrachten Kritikpunkte, Anregungen und Hinweise wurden im Verfahren einbezogen sowie ergänzende Recherchen durchgeführt.

Die Bestandsaufnahme ist nicht zu beanstanden und stellt zusammen mit den weiteren Erkenntnissen, die im Verfahren gewonnen wurden, eine tragfähige Grundlage für die weiteren Betrachtungen dar. Die Planfeststellungsbehörde hat die Ermittlungen zur Bestandsaufnahme insgesamt nachvollzogen und macht sie sich zu Eigen, soweit aus den nachfolgenden Ausführungen keine Anpassungen oder Ergänzungen folgen.

Die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, setzt eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das erfordert nicht, dass ein lückenloses Arteninventar gefertigt wird. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumli-

chen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Erforderlich, aber auch ausreichend ist - auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts - eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Für die notwendige Bestandsaufnahme kommen in der Regel insbesondere die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und eine Bestandserfassung vor Ort in Betracht. Methodik und Intensität der Bestandserfassung vor Ort hängt jeweils von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall ab. Regelmäßig kann erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage im Rahmen der zu treffenden Entscheidung verschaffen. Lassen allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zu, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde daraus entsprechende Schlussfolgerungen zieht. Diese bedürfen ebenso wie sonstige Analogieschlüsse der plausiblen, naturschutzfachlich begründeten Darlegung. Ebenso ist es zulässig, mit Wahrscheinlichkeiten der Prognose, Schätzungen und, sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann, mit Worst-Case-Betrachtungen zu arbeiten. Da die Bestandserfassung und die daran anschließende Beurteilung, ob und inwieweit naturschutzrechtlich relevante Betroffenheiten vorliegen, auf ökologische Bewertungen angewiesen sind, für die normkonkretisierende Maßstäbe und verbreitet auch gesicherte naturwissenschaftliche Erkenntnisse und Standards fehlen, steht der Planfeststellungsbehörde insoweit grundsätzlich eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu. (vgl. zu alledem: lediglich beispielhaft BVerwG Urteil vom 17. 01. 2007 - 9 A 20.05; OVG NRW Urteil vom 18.01.2013 – 11 D 70/09.AK; BVerwG Urteil vom 06.11.2012 – 9 A 17.11)).

In die vorgenommenen gutachterlichen Erhebungen sind unter anderem Erkenntnisse aus fachlichen Publikationen und zutreffend auch Hinweise und das Erfahrungswissen der örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörde eingeflossen. Der Schwerpunkt der Betrachtung wurde vor dem Hintergrund der zusammengetragenen Informationen auf Vögel, Reptilien und Libellen gelegt. Dies folgte nachvollziehbar aus der Charakteristik der naturräumlichen Gegebenheiten im konkreten Einzelfall. Es bestehen keine vernünftigen Zweifel daran, dass es sich bei den betroffenen Bereichen weit überwiegend um landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen handelt, die ein relativ begrenztes Artenspektrum erwarten lassen. Hinzu kommt die, vielfach auch in Einwendungen und Stellungnahmen hervorgehobene, Bedeutung der betroffenen Bereiche für die Naherholung und für die verkehrlichen Anbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten von Staufen und Grunern.

Den Eingangsüberlegungen der vorliegenden Untersuchungen haben daher schlüssig und nachvollziehbar das Potential des Naturraums im Umfeld der geplanten Trasse zugrunde gelegen. Mit Ausnahme verschiedener Bereiche mit besserer Eignung (z. B. Tunseler Gra-

ben), durfte zunächst die Grundannahme getroffen werden, dass in der vielfach ausgeräumten Agrarlandschaft mit intensiver Bewirtschaftung relevante Arten eher in überschaubarer Zahl und Vielfalt anzutreffen sein würden. Dabei wurden von Beginn an gezielt reicher strukturierte Bereiche bzw. Bereiche mit zu erwartender höherer Habitatqualität besonders in den Blick genommen. Die Betrachtung hat sich bei dieser Sachlage in nicht zu beanstandender Weise nicht am Ziel einer kompletten Artenliste ausgerichtet, sondern den Schwerpunkt auf sog. wertgebende und planungsrelevante Arten gelegt. Das Vorgehen stützt sich dabei auf die in der FFH-Richtlinie und/oder den Roten Listen Baden-Württembergs bzw. Deutschlands aufgenommenen Arten, denen unter Schutzaspekten eine hervorgehobene Bedeutung zukommt. Das Vorgehen hebt daneben und in Abhängigkeit von den naturräumlichen Gegebenheiten zugleich auf mögliche Vorkommen von Arten ab, die an bestimmte Biotope bzw. Requisiten gebunden, regional selten oder im Rückgang begriffen sind. Ergänzt wird dies durch eine erhöhte Aufmerksamkeit auch bezüglich Arten, die gegenüber den Vorhabenswirkungen in besonderer Weise empfindlichen sind. Die Herangehensweise unter unterschiedlichen Blickwinkeln leistet dabei einen wichtigen Beitrag, dass im Untersuchungsgebiet vorkommende Arten, die für die Beurteilung des Vorhabens bzw. dessen Wirkungsmechanismen von Bedeutung sein können, erkannt und in die weiteren Schlüsse mit einbezogen werden. Einbezogen wurden überdies hinreichend konkrete Hinweise und Anregungen zu weiteren Vorkommen. Insgesamt ist daher die Annahme begründet, dass vorliegend auf einer methodisch und inhaltlich belastbaren Grundlage ein Konzept zur Vermeidung, Verminderung und zur Kompensation gestaltet werden konnte, das zugleich einer weiteren Mehrzahl von Arten zugutekommt. Gegenstand der Konzeption sind insbesondere auch vorgezogene Maßnahmen im Interesse des Artenschutzes.

Zu den Einzelheiten der durchgeführten Untersuchungen, insbesondere auch zu Aspekten der Methodik wird auf die Ausführungen „Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna“ (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen; LBP) und den LBP (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen; Ziffer 2.1, S. 8 ff) Bezug genommen (vgl. auch Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), hier insbesondere Ziffer 3.2.2.2 (Bestandsanalyse) und dort wiederum insbesondere Ziffer 3.2.2.2.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere)). Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 - Gebietsnetzes) wird ergänzend verwiesen. Die Erfassung vor Ort erfolgte mittels Begehungen an mehreren Tagen über einen Zeitraum von April bis Juli. Die Begehungen sind entweder teilweise flächenhaft erfolgt (z. B. zu Vögeln, zu den (nord-)westlichen Bereichen des Untersuchungsgebiets) oder haben sich auf Bereiche konzentriert, die für bestimmte Arten als Lebensraum in Betracht kommen (z. B. Reptilien). Die Untere Naturschutzbehörde hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde und vor dem Hintergrund auch der zwischenzeitlich zusätzlich gewonnenen Erkenntnisse im Februar

2013 ausdrücklich bestätigt, dass die Erhebungen (Begehungen), die der faunistischen Betrachtung zugrunde liegen, als sachangemessen und fachgerecht erachtet werden. Dies ist mit der Gebietsstruktur sachlich begründet. In Übereinstimmung mit den fachgutachterlichen Aussagen kommt hier zutreffend zum Tragen, dass der Westteil des Untersuchungsgebiets (vgl. Abbildung 1 der Naturschutzfachlichen Beurteilung der Fauna 2007, S.3) das Gebiet mit dem (relativ) besseren Potential darstellt. Hier ist die Begehung daher flächig erfolgt. Die strukturellen Unterschiede beider Teilflächen des Untersuchungsgebiets waren dem Gutachter aus unterschiedlichen fachlichen Quellen bekannt, sind in der Landschaft ersichtlich und haben sich überdies im Rahmen der Begehungen bestätigt. Beim (süd-)östlichen Teil des Untersuchungsraums handelt es sich im Vergleich um intensiver genutzte Bereiche mit daher vergleichsweise geringerem Potential. Dort vorhandene Strukturen, die allein wegen einer gewissen Kleinteiligkeit eine bessere Qualität vermuten lassen könnten, haben sich nach den überzeugenden Darlegungen von fachgutachterlicher Seite nicht als naturschutzfachlich entsprechend interessante Lebensräume erwiesen. Dies folgt vor allem aus der weitgehend hohen Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung, die neben Weinbau auch durch den Anbau von Getreide (u. a. Mais) geprägt ist. Die intensive Nutzung führt in der Summe zu Auswirkungen, die zu einer Verarmung beitragen und damit letztendlich auch eine geringere Wertigkeit des (süd-)östlichen Untersuchungsraums begründen. In die Untersuchungen wurden Kenntnisse zu artenspezifischem Verhalten, tageszeitlichen Hauptaktivitätszeiten, revieranzeigendem Verhalten oder sonst geeignete Hinweise einbezogen. Es wurden bei Erstellung des Gutachtens sowohl gegebene fachgutachterliche Erkenntnisse wie auch die einschlägige Fachliteratur herangezogen. Anhaltspunkte für methodische oder inhaltliche Defizite sind vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich. Weitergehende Aktualisierungen als die im Lauf des Verfahrens vorgenommenen werden nicht für angebracht erachtet. Es fließt ein, dass der maßgebliche Naturraum, wie von fachlicher Seite nachvollziehbar dargelegt, nicht durch eine größere Dynamik geprägt ist. Vielmehr haben sich über nicht unerhebliche Zeiträume keine deutlichen Veränderungen gezeigt.

Es wird darauf hingewiesen, dass insbesondere Hinweise zu Fledermausvorkommen aufgenommen wurden. Fledermäuse können insbesondere gegenüber der Trennungswirkung des Vorhabens und vor allem auch wegen eines möglichen Kollisionsrisikos eine erhebliche Empfindlichkeit aufweisen. Bestätigt hat sich im Zuge des Fachgutachtens Fledermäuse, dass der Bereich zwischen L 125 und dem Bauende auch insoweit naturschutzfachlich weniger bedeutsam ist. Flugrouten der Zwergfledermaus finden sich zwischen Neumagen und der L 125. Im Verlauf des Verfahrens wurden gleichermaßen Anregungen und Hinweise bezüglich des Kiebitzes aufgenommen. Insgesamt wurden daher alle angezeigten fachlichen Anstrengungen unternommen, um auf einer soliden Datengrundlage zu qualifizierten

Beurteilungen zu gelangen. Auf die genannten Arten wird im Sachzusammenhang noch näher eingegangen.

Die artenschutzrechtlichen Einschätzungen des ergänzten Gutachtens werden von der Unteren Naturschutzbehörde mitgetragen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich CEF-Maßnahmen, sämtlich in ihrer aktuellen Ausprägung, ist nicht davon auszugehen, dass durch das Vorhaben Verbotstatbestände eintreten. Im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen der Zauneidechse wurde vorsorglich eine Ausnahme erteilt. Die Einschätzungen zur Erheblichkeit gründen auf den vorgefundenen naturräumlichen Gegebenheiten sowie Art und Umfang zu erwartender Beeinträchtigungen in Bezug auf die jeweiligen Arten. Hierbei wurde wegen teilweise nicht vorhandener Erkenntnisse zu lokalen Populationen u. a. im Sinne von worst-case-Betrachtungen die landesweite Bestandsentwicklung herangezogen und die Erheblichkeitsschwelle nach Lambrecht&Trautner für Arten des Anhangs II zur FFH-Richtlinie auf die Arten nach Anhang IV sowie für Vögel sinngemäß übertragen. Zielrichtung ist insgesamt, durch geeignete Maßnahmen dem Eintreten erheblicher nachteiliger Wirkungen wirksam zu begegnen. Die gewählte Vorgehensweise ist in Anbetracht der dargestellten Umstände des konkreten Einzelfalls vorliegend geeignet, um die gegebenen artenschutzrechtlichen Anforderung zuverlässig zu bewältigen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Ansätze nachvollzogen und macht sich die getroffenen Einschätzungen zu Eigen mit den Modifikationen, die sich im Rahmen des Verfahrens als sachgerechte Optimierung bzw. Ergänzung erwiesen haben. Die Planfeststellungsbehörde hat hierbei die weiteren Stellungnahmen, Hinweise und Anregungen von fachlicher Seite, von Vereinigungen und aus Einwendungen einbezogen, ergänzende fachliche Äußerungen eingeholt und eigene Recherchen angestellt. Zu den Arten wie auch den aufgezeigten ergänzenden Aspekten wird bezüglich der Einzelheiten auf die nachfolgenden Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang verwiesen. Neben den mit der Planung bereits vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich sowie den ergänzend von der Planfeststellungsbehörde getroffenen Bestimmungen fließt nachfolgend insbesondere mit ein, dass Einzelheiten überdies im Rahmen der Ausführungsplanung sowie im Zuge der Bauausführung und bezogen auf die jeweiligen konkreten Umstände noch näher zu bestimmen sein werden. Damit wird dem Erfordernis Rechnung getragen, je nach der konkret angetroffenen Situation unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten noch hinreichend flexibel reagieren zu können. Es wurde überdies dafür Sorge getragen, dass ein Monitoring erfolgt, das die Prüfung ermöglicht, ob die vorgesehene Vorgehensweise jeweils den angestrebten Effekt erbringt. Ein Vorbehalt zu ergänzenden Maßnahmen wurde aufgenommen. Es wurde auch berücksichtigt, dass zwischen Planfeststellung und Bauumsetzung (z. B. mangels ausreichender Haushaltsmittel) nicht gänzlich unerhebliche Zeiträume liegen können. Im Sinne einer zukunftsgerichte-

ten Umsetzung wurde daher vorgesehen, dass ein Jahr vor Baubeginn der aktuelle Bestand der planungsrelevanten Arten als Grundlage für das Monitoring erhoben werden soll. Es werden damit zugleich wertvolle Informationen für die Bauphase gewonnen. Dies kann mit den Begehungen verbunden werden, die der Prüfung dienen, ob zwischenzeitlich neue Arten in den Untersuchungsraum eingewandert sind. Auch hier wurde, für den Fall, dass neu eingewanderte Arten vorgefunden werden, ein nachträglich ergänzendes Eingreifen vorbehalten. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit der zuletzt beschriebenen Vorgehensweise nicht eine (unzulässige) Verlagerung der Problembewältigung insoweit auf den Zeitraum nach der Planfeststellung erfolgt. Es wird vielmehr vorausschauend dafür Sorge getragen, dass einem Monitoring, das aus der Natur der Sache zeitlich auf die Planfeststellung folgt, möglichst aktuelle Erkenntnisse zugrunde gelegt werden.

Wildwechsel oder Wanderungsbewegungen verschiedener, insbesondere in Einwendungen aufgeführter Tierarten wurden im Rahmen der faunistischen Untersuchung nicht nachgewiesen. Recherchen u. a. bei den Forstbehörden und der LUBW haben keine Hinweise in diese Richtung erbracht. Untersuchungen zu Wildwechseln oder Wanderungsbewegungen wurden im Zuge der vorgenommenen Abstimmungen mit der Naturschutzbehörde auch zu späteren Zeitpunkten nicht gefordert. Mit Blick auf die Lebensraumanforderungen vieler Arten ist das Ergebnis nachvollziehbar. Es gilt u. a. zu bedenken, dass Siedlungsgebiete für viele Arten bereits Trennungs- bzw. Barrierewirkung entfalten. Bedeutung hat im vorliegenden Fall (und mit Ausnahme von Fledermäusen) vor allem das Stadtgebiet von Staufen. Treten weitere Nachteile, wie eine in weiten Bereichen ausgeräumte Ackerlandschaft mit intensiver Bewirtschaftung hinzu, ergeben sich in aller Regel natürliche Entwicklungen, die eine große Artenvielfalt und das Aufkommen sensiblerer Bestände hindern bzw. deren Vorkommen auf größere oder kleinere Teilbereiche mit besserem Potential konzentriert. So hat sich etwa im Vorhabensbereich letztendlich nur der Tunseler Graben mit dem Vorkommen an Libellen als vernetzungsrelevante Struktur erwiesen. Der Bereich kommt eventuell auch als Wanderungskorridor von Reptilien in Betracht. Dies wurde in die Gestaltung der baulichen Anlagen und/oder in das Maßnahmenkonzept sowie die Überlegungen im Sinne einer schonenden baulichen Umsetzung entsprechend einbezogen.

Soweit insbesondere seitens der Verbände Kritikpunkte vorgetragen wurden, wird auf die nachfolgenden Ausführungen sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.6 (Vorbringen der privaten Naturschutzverbände) verwiesen.

3.4.4.2.3.1 Vögel

Im Untersuchungsraum wurden verschiedene Vogelarten nachgewiesen (vgl. Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna Juli 2007, insbesondere Ziffer 3.1 und Tabelle 1, sowie der

Ergänzungsbericht vom Februar 2009, insbesondere Ziffer 1.1 und Tabelle 1). Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), insbesondere Ziffer 3.2.2.2 (Bestandsanalyse) und Ziffer 3.2.2.2.2 (Schutzgut Pflanzen/Tiere) wird ergänzend verwiesen.

In die Betrachtungen wurde einbezogen, mit welcher Wahrscheinlichkeit von einem Brüten der jeweiligen Art auszugehen oder dies nachgewiesen ist bzw. ob es sich um Nahrungsgäste, durchziehende bzw. rastende Arten handelt. Bei den Brutvögeln wird überdies zutreffend nach Boden- und Heckenbrütern unterschieden. Es wurden die Abstände zur Trasse berücksichtigt wie insbesondere auch die Zahl der jeweils beobachteten Exemplare, aktueller Schutzstatus und Empfindlichkeit gegenüber Projektwirkungen. Die ergänzenden Erläuterungen und Betrachtungen vom Februar 2009 konzentrieren sich, nachvollziehbar der relativen Schwere des Eingriffs folgend, auf Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet, wobei unter anderem deren Empfindlichkeit gegenüber Lärmwirkungen mit eingeflossen ist. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet und dem Umfeld rund 35 Vogelarten, davon ca. 30 Arten Brutvögel, festgestellt. Es hat sich gezeigt, dass diese teilweise im unmittelbaren Umfeld brüten bzw. bisweilen zur Nahrungssuche in das Untersuchungsgebiet einfliegen. Zu den Einzelheiten wird auf die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna vom Juli 2007 und deren Ergänzung vom Februar 2009 Bezug genommen (vgl. insbesondere Ziffer 3.1 der Ausarbeitung aus dem Jahr 2007 und Ziffer 1.1 der Ausarbeitung aus dem Jahr 2009). Auf die bereits genannten zusammenfassenden/ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) wird nochmals (ergänzend) verwiesen. Im Ergebnis bedürfen insbesondere **Schwarzkehlchen, Dorngrasmücke, Feldlerche** und **Kiebitz** einer genaueren Betrachtung. Mit Schwerpunkt in dem Bereich nördlich der L 129 bis etwa auf Höhe des Gewerbegebiets Gaisgraben werden Reviere/Habitatzentren der genannten Vogelarten entweder unmittelbar betroffen oder befinden sich in einem Abstand zur Trasse, der nachteilige Auswirkungen insbesondere durch Lärmeinwirkungen erwarten lässt. Erheblich betroffen sind 2 Reviere des Schwarzkehlchens. Die Trasse durchschneidet deren Habitatzentren. Unmittelbar durch die Trasse berührt ist ebenfalls ein Revier der Dorngrasmücke. Im unmittelbaren Nahbereich befindet sich überdies ein Revier der Feldlerche. Vier weitere Reviere befinden sich in einem Abstand, der Beeinträchtigungen durch Lärm erwarten lässt. Im weiteren Verlauf der geplanten Trasse findet sich östlich und westlich jeweils ein weiteres Revier der Feldlerche. Auf die Darstellung in den Antragsunterlagen wird Bezug genommen (vgl. Naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna Juli 2007, Ziffer 3.1.2, 3.1.3 und Ziffer 4 sowie Abbildung 2; Ergänzungsbericht vom Februar 2009, insbesondere Ziffer 1.1 und die Abbildungen 1 und 2). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Einschätzung wurde schlüssig und unter Heranziehung einschlägiger Fachliteratur aufgezeigt, dass es vorliegend auf eine kleinräumige Beurteilung der Populationen ankommt. Begrifflich umfasst eine lokale Population diejenigen

Habitats/Teilhabitats und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebensansprüche/Lebensraumanforderungen der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen. Nachdem zu den lokalen Populationen keine genaueren Daten verfügbar sind, wurde unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen zur überregionalen Bestandsentwicklung der Arten eine Einschätzung zur Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle und im Sinne einer worst-case-Betrachtung auf die planungsrelevanten Arten angewendet. Zur Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle wurden hierbei die Ansätze nach Lambrecht & Trautner herangezogen. Im Ergebnis zeigt sich hierbei, dass mit einem abgestimmten Konzept von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, vorgezogener Maßnahmen, weiterer Maßnahmen des Kompensationskonzepts, einer fachlichen Baubegleitung und einem Monitoring im gebotenen Umfang nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf die hier benannten Arten vermieden bzw. ausgeglichen werden können. Die Konzeption ist zugleich mit günstiger Wirkung für die Lebensraumanforderungen weiterer Vogelarten verbunden. Ein Hinweis insbesondere auf ein Vorkommen des **Kiebitzes** wurde im Verfahren ergänzend aufgenommen und berücksichtigt.

Nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung ist der Tatbestand des Tötungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) mit Blick auf die bei einem Bauvorhaben nie völlig auszuschließende Gefahr von Kollisionen geschützter Tiere mit Kraftfahrzeugen erst dann erfüllt, wenn das Vorhaben dieses Risiko in einer für die betroffene Tierart signifikanten Weise erhöht (vgl. BVerwG Urteil vom 14. Juli 2011 - 9 A 12.10; BVerwG Urteil vom 06.11.2012 – 9 A 17.11; BVerwG Urteil vom 28.03.2013 - 9 A 22.11 jeweils m. w. N.). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden werden, in die Betrachtung einzubeziehen. Der Tatbestand ist nicht erfüllt, wenn das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren in einem Risikobereich verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist. Dass diese Schwelle erreicht würde, ist nach den tatsächlichen Annahmen der vorliegenden Gutachten und weiteren Erkenntnisse sowie unter Berücksichtigung der festgesetzten Begleit- und Vermeidungsmaßnahmen zu verneinen.

Der Störungstatbestand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) kann insbesondere durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der geschützten Tierarten in Gestalt von akustischen und optischen Störwirkungen aber auch durch Trennwirkungen erfüllt werden, die von der vorgesehenen Trasse ausgehen. Dabei enthält das Störungsverbot bereits im Wortlaut einen populationsbezogenen Ansatz. Eine erhebliche Störung liegt demnach vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. (vgl. BVerwG Urteil vom 12.03.2008 9 A 3.06; BVerwG Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08; BVerwG Urteil vom 14. April 2010 - 9 A 5.08; BVerwG Urteil vom 28.03.2013 - 9 A 22.11; jeweils m. w. N.)

Hinsicht der Zerstörungs- bzw. Beschädigungsverbote wird zum Begriff der „Fortpflanzungsstätte“ in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG berücksichtigt, dass dieser nach der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung eng auszulegen ist. Dies wird zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG abgeleitet, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand - wie einzelne Nester oder Höhlenbäume - einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach den Lebensgewohnheiten der Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (vgl. BVerwG Urteil vom 18.03.2009 - 9 A 39.07; BVerwG Urteil vom 28.03.2013 - 9 A 22.11).

- Feldlerche

Die Feldlerche (*Alauda avensis*) ist in Deutschland gesetzlich geschützt. Sie ist eine in Europa natürlich vorkommende Vogelart im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 79/409/EWG bzw. der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten. Es handelt sich somit um besonders geschützte Arten i. S. d. § 7 Abs. 2 Nr. 13 b) bb) BNatSchG. Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG finden Anwendung. Zur ergänzenden Information wird darauf hingewiesen, dass sie nach der Roten Liste für Baden-Württemberg und für Deutschland jeweils als gefährdet gilt.

Ein Revier der Feldlerche ist durch die Trasse unmittelbar betroffen. Hinzu kommen sechs weitere Reviere der Feldlerche in deren Umfeld. Bereits bei grober Abschätzung der Eingriffe in unmittelbarem Umfeld der Trasse sowie der sonst gegebenen Abstände sind nachteilige Wirkungen (u. a. Kollisionsgefahr, Beeinträchtigungen durch Lärm und Irritationen während Bau und Betrieb, Gefahr der Zerstörung von Nestern) nicht von vornherein ausgeschlossen. Im Rahmen der vorgenommenen Erheblichkeitsabschätzung kommt die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna konsequent zu dem Ergebnis, dass es durch das

Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Feldlerche kommt. Dem kann jedoch durch geeignete Strategien, insbesondere durch vorgezogene Kompensationsmaßnahmen begegnet werden.

Die Feldlerche brütet im offenen Gelände. Sie bevorzugt gehölzarme, grasartige, locker stehende Bestände in weiten offenen Landschaften (z. B. Magerwiesen, in Feldern mit Sommergetreide oder Hackfrüchten, Buntbrachen, Weideflächen). Favorisiert wird niedrige sowie vielfältig strukturierte Vegetation mit offenen Stellen. Außerhalb der Brutzeit ist die Feldlerche auf abgeernteten Feldern, geschnittenen Grünflächen, Ödland und im Winter auch im Randbereich von Siedlungen anzutreffen. Erheblich nachteilig wirkt sich vor diesem Hintergrund eine Intensivierung der Landwirtschaft aus, was in den zurückliegenden zu einem massiven Bestandsrückgang von zum Teil über 50 % beigetragen hat. Überdies wirken sich die Versiegelung der Landschaft und ein gesteigerter Einsatz von Umweltchemikalien nachteilig aus (vgl. unter dem Suchbegriff u. a. www.nabu.de; www.bund-naturschutz.de).

Tötungsverbot

Der Gefahr, dass Tiere durch Bautätigkeiten verletzt oder getötet bzw. Gelege beschädigt oder zerstört werden, wird durch die vorgesehene Bauzeitenplanung, mit der auch Anforderungen des Artenschutzes zu berücksichtigen sind, wirksam begegnet. Es wird damit Sorge getragen, dass Baumaßnahmen insbesondere die Brutzeit berücksichtigen. Insoweit sind Verluste von Individuen nicht zu erwarten.

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko in der Bauzeit ist in Anbetracht der geringeren Geschwindigkeiten der Fahrzeuge, der tageszeitlich beschränkten Einflüsse sowie der regelmäßig hohen Flughöhe der Feldlerche zu vernachlässigen.

Ein relevantes betriebsbedingtes Tötungsrisiko bzgl. Kollisionen mit Kfz ist dann gegeben, wenn die Gefährdung durch das Vorhaben signifikant gesteigert wird. Zwar fliegen Feldlerchen in der Regel relativ hoch. Bei mehreren Vorkommen im näheren Umfeld der Trasse könnte dennoch, u. a. im engeren Einzugsbereich der Nester ein erhöhtes Kollisionsrisiko, gegeben sein. Von gutachterlicher Seite wird dies als eher zu vernachlässigen eingeschätzt. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird vorliegend dennoch einbezogen, dass mit dem Dargebot an vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (2. Stufe der Maßnahme E 2 und ergänzend Maßnahme E 1) nach der Verkehrsfreigabe Brutplätze in ausreichender Entfernung zur Trasse angeboten werden. Diese sind attraktiv, weil sie zugleich mit einem geringeren Beunruhigungspotential einhergehen als mögliche trassennahe Lebensräume. Ein Kollisionsrisiko somit wird insbesondere mit der rechtzeitigen Umsetzung der 2. Stufe

der Maßnahme E 2 damit so gemindert, dass es sich künftig in einem Rahmen hält, das dem allgemeinen Lebensrisiko der Art entspricht, wenn sie auf einen Verkehrsweg trifft.

Störungsverbot

Eine erhebliche Störung der Feldlerche insbesondere auch während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten durch den Baubetrieb ist nicht zu besorgen. Wie bereits ausgeführt, werden Anforderungen des Artenschutzes bei der Bauzeitenplanung berücksichtigt. Die Bauarbeiten finden überdies weitestgehend nur zur Tagzeit und jeweils über eine begrenzte Zeitspanne des Tages statt. Die Lärmwirkungen in der Bauzeit sind im Vergleich etwa mit dem zu erwartenden Kfz-Verkehr nach Betriebsaufnahme merklich geringer. Zugleich ist mit der aktuellen Konzeption der (zeitlich vorgezogene 1. Stufe der Maßnahme E 2) ein Angebot von geeigneten Brutplätzen verbunden, das sich weit genug von der Baumaßnahmen entfernt befinden, um den Anforderungen der Art in der Bauzeit gerecht zu werden. Nachteilige Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind insoweit nicht zu erwarten.

Erhebliche Störungen durch Verkehrslärm und weitere Wirkfaktoren des Verkehrswegs bzw. des die Trasse begleitenden Wirtschaftswegs wären nach der Betriebsaufnahme für sämtliche aufgezeigten Reviere zu besorgen. Diesen wird mit geeigneten Maßnahmen wirksam begegnet. Einführend wird nochmals vergegenwärtigt, dass für die Ortsumfahrung nach der Verkehrsprognose außerorts über weite Strecken von ca. 15.000 bis 16.400 Kfz/24h ausgegangen werden kann. Südlich der L 125 betragen die Verkehrszahlen bis zu 8.800 Kfz/24h (vgl. Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten)). Bei der Feldlerche handelt es sich nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse um eine Art mit einer relativ geringen Empfindlichkeit gegen Straßenverkehrslärm (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 21 f, S. 23f; vgl. ergänzend FuE-Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Vögel und Verkehrslärm“ Schlussbericht - Langfassung - vom November 2007). Im Rahmen von Forschungsprojekten hat sich demnach gezeigt, dass bei verschiedenen Arten (darunter Feldlerche und Schwarzkehlchen) der Straßenverkehrslärm und die Aktivitätsdichte der Arten nur schwach miteinander korrelieren. Zugleich wurde erkennbar, dass Verkehrslärm dennoch eine gewisse Bedeutung als einem von offensichtlich mehreren Wirkfaktoren zukommt. Zugleich hat sich erwiesen, dass die Feldlerche in ihrem Verhalten Eigenarten aufweist, die eine gesonderte Betrachtung innerhalb der Gruppe der weniger gegen Straßenverkehrslärm empfindlichen Arten erforderlich macht. Zur Wirkungsprognose kann aus der Analyse des artspezifischen Raumnutzungsmusters der Feldlerche abgeleitet werden, dass bei Straßen mit einer Verkehrsstärke zwischen ca. 10.000 Kfz/24 h bis ca. 30.000 Kfz/24h eine merkliche Minderung der Habitatsignung (ca.

40 - 60 %) in einem Streifen von ca. 100 m parallel zum Fahrbahnrand eintritt. Mit einer Entfernung vom Fahrbahnrand von ca. 100 - 300 m ist dagegen eine Abnahme der Habitataignung von dann noch ca. 10 % zu verzeichnen. In Abständen von 300 - 500 m zum Fahrbahnrand kann sich die Minderung der Habitataignung bis auf Null reduzieren (vgl. Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 24). Die Effektdistanz der Feldlerche wird in der Konsequenz mit 500 m angesetzt (vgl. Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 25 sowie zu ergänzenden Erläuterung S. 6 ff). Als Effektdistanz wird die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung der Vogelart bezeichnet. Sie ist von der Verkehrsmenge unabhängig und findet insbesondere dort Anwendung, wo sich über den Lärm alleine die räumlichen Verteilungsmuster verschiedener Arten an Straßen nicht erklären lassen. So sprechend die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse dafür, dass insbesondere optische Störungen (Scheinwerfer, Lichtspiegelungen, Fußgänger, Radfahrer auf straßenbegleitenden Wegen) für das Abstandsverhalten mit von maßgeblicher Bedeutung sein dürften. Die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, Ergänzung 2009, S. 4) hat die Effektdistanz ersichtlich mit einbezogen. Das Gutachten kommt unter zutreffendem Hinweis auf die stark rückläufige landesweite Population und im Rahmen einer auf das lokale Umfeld bezogenen Erheblichkeitsabschätzung (Anhang 5 zu Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, Ergänzung 2009, S. 3 und 4) nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen ist. Das Gutachten entwickelt in der Folge eine gestufte Vorgehensweise, wie sie - in optimierter Form - in der Maßnahme E 2 ihren Niederschlag gefunden hat. Vorgesehen sind vorgezogene Maßnahmen in zwei Stufen, was im konkreten Fall aus den artenschutzrechtlichen Anforderungen sowie der zeitlich gestaffelten Verfügbarkeit geeigneter Flächen folgt. Mit der 1. Stufe der Maßnahme E 2 wird für die Dauer der Bauzeit die vorhandene Verbindungstrasse zwischen der L 129 und L 125 rekultiviert. Insbesondere mit den erhöhten Lärmbelastungen bzw. einem evtl. erhöhten Kollisionsrisiko nach Verkehrsfreigabe sind stärkere Beeinträchtigungen von Feldlerche und Kiebitz zu erwarten. Dies wird mit der rechtzeitigen Umsetzung der 2. Stufe der Maßnahme E 2 berücksichtigt, die eine Verlagerung der der Kompensationsflächen (der 1. Stufe) in Bereiche beinhaltet, die den nötigen Abstand zum Verkehrsweg gewährleisten. Zu den Einzelheiten wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen) verwiesen. Es wird damit dafür Sorge getragen, dass die Feldlerche zu allen Phasen des Projekts stets geeignete Brutplätze vorfindet. Die gutachterlichen Maßgaben zur Gestaltung und Pflege der Flächen wurden im Rahmen dieser Entscheidung berücksichtigt. Die erforderlichen Umsetzungsschritte werden von der ökologischen Baubegleitung überwacht. Nachteilige Folgen für die Population können in der Gesamtschau damit wirksam vermieden werden. Ergänzend kommen die Flächen der Maßnahme E 1 hinzu, die gleichermaßen Bereiche enthalten, die als Lebensraum für die Feldlerche geeignet sind. Die Maßnahmen berücksichtigen neben

einem zureichenden Abstand zu Verkehrswegen auch das Bedürfnis der Art nach einer gewissen Entfernung zu Strukturen, die regelmäßig (nach den vorliegenden aktuellen Erkenntnissen) mit deutlichem Abstand gemieden werden, sowie deren weitere Habitatanforderungen. Mit den beschriebenen Maßnahmen in ausreichendem Abstand, die der freien Landschaft zugeordnet sind, ist zugleich ein wirksamer Beitrag zum Ausgleich von nachteiligen Wirkungen im Sinne von Zerschneidungs- und/oder Barrierewirkungen des Vorhabens geleistet.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Nach den vorliegenden Erhebungen liegt zumindest ein Revier so nahe an der geplanten Trasse, dass es bei Umsetzung des Vorhabens und im Sinne einer worst-case-Betrachtung zur Beschädigung bzw. der Zerstörung von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätte kommen kann. Dies kommt in Abhängigkeit von der jeweiligen Art etwa dann in Betracht, wenn bestimmte Brutplätze wiederkehrend genutzt werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen in der Bauzeit und der Einbindung einer ökologischen Baubegleitung ist für eine möglichst schonende Umsetzung unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Anforderungen Sorge getragen. Ein Verlust ist jedoch hinsichtlich des unabänderlich nötigen Umfangs der Bauarbeiten nicht völlig zu vermeiden. Die zu erwartende Projektwirkung wurde bei der Bestimmung von Art und Umfang vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen mit einbezogen. Den vorstehend beschriebenen Maßnahmen zur rechtzeitigen Schaffung geeigneter Lebensräume kommt auch hier Bedeutung zu. Die Maßnahmen sind schnell umsetzbar und entfalten binnen einer kurzen Zeitspanne Wirkung. Sie sind überdies unschwer einer Wirkungskontrolle wie auch einem lenkenden Eingreifen im Rahmen des Monitorings zugänglich. Insgesamt ist daher sichergestellt, dass die ökologische Funktion vom Eingriff betroffener Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird.

Zusammenfassend kann im Ergebnis davon ausgegangen werden, dass es bei Umsetzung der genannten sowie der weiteren vorgesehen und angeordneten Maßnahmen nicht zu einem signifikant erhöhten Risiko des Verlustes von Individuen bzw. insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf den Bestand der lokalen oder gar der regionalen Population kommt.

- Kiebitz

Der Kiebitz (*Vanellus vanellus*) ist in Deutschland gesetzlich geschützt. Es handelt sich um eine in Europa natürlich vorkommende Vogelart im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 79/409/EWG bzw. der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Ra-

tes vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten. Er ist in der Bundesartenschutzverordnung als streng geschützt aufgeführt. Es handelt sich somit um eine besonders und streng geschützte Art i. S. d. § 7 Abs. 2 Nr. 14 c) BNatSchG. Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG finden Anwendung. Zur ergänzenden Information wird darauf hingewiesen, dass er nach der Roten Liste Baden-Württemberg als stark gefährdet eingestuft ist.

Zur Erstellung des Fachgutachtens wurde im Jahr 2007 gezielt nach Bodenbrütern in Feldfluren wie dem Kiebitz gesucht. Beim Kiebitz handelt es sich um eine auffällige Vogelart, die am Flugbild und Ruf leicht zu erkennen ist. Zum Kiebitz konnten seinerzeit keine Nachweise erbracht werden. Im Lauf des Verfahrens wurden jedoch durch Gebietskenner detaillierte Hinweise auf ein Vorkommen des Kiebitzes im Trassenbereich gegeben (westlich des Staufener Gewerbegebiets, unweit des Tunseler Grabens). Es wird vor diesem Hintergrund angenommen, dass der Kiebitz mit zwei Revieren durch das Vorhaben betroffen ist. Einer erheblichen Betroffenheit kann jedoch durch geeignete vorgezogene Kompensationsmaßnahmen begegnet werden.

Der Kiebitz bevorzugt grundsätzlich offenes, flaches Feuchtgrünland. Dies umfasst insbesondere großflächig zusammenhängende, baumfreie Grünlandgebiete bzw. andere Gebiete mit niedriger Vegetation (z. B. auch Schotterflächen oder sog. Ruderalflächen). Da Grünland insgesamt durch eine Flächenabnahme betroffen ist, lässt sich ein Ausweichen auf Ackerland beobachten. Hinsichtlich des Brutplatzes weist der Kiebitz eine gewisse Reviertreue auf. Durch Intensivierung der Landwirtschaft und damit auch zusammenhängender wasserwirtschaftlicher Veränderungen sind in den zurückliegenden Jahrzehnten erhebliche Bestandseinbußen von 50 % und mehr, bis hin zum lokalen Erlöschen von Brutvorkommen eingetreten. Nachteilig wirken sich überdies Störungen der Brutgebiete durch intensive Freizeitnutzung u. a. im Bereich des landwirtschaftlichen Wegenetzes aus, auf die der Kiebitz empfindlich reagiert. Günstig wirken sich ein Verzicht auf Düngung und das Befestigen von Wegen, das Erhalten von Brachestreifen und die Schaffung bzw. insbesondere der Erhalt großflächigen Feuchtgrünlandes aus. Erstrebenswert wären überdies Rahmenbedingungen, die störende menschliche Eingriffe unterbinden oder doch so weit wie möglich ausschließen (vgl. unter dem Suchbegriff u. a. www.bfn.de; www.nabu.de).

In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und den Fachgutachtern wird eine Betroffenheit des Kiebitzes zugrunde gelegt. Nach den vorliegenden Erkenntnissen erweist sich eine Nachkartierung nicht als erforderlich. Entsprechend der fachlichen Einschätzungen kann mit 4 zusätzlichen Maßnahmenflächen, die so gestaltet werden, dass sie sich als Brutstätte für den Kiebitz anbieten (Flächen mit einem Umgriff von ca. 50 - 75 m², die von der Nutzung ausgespart sind), eine mögliche Beeinträchtigung des Kiebitzvorkommens

aufgefangen werden. Auf die entsprechenden Ausführungen zur Feldlerche wird verwiesen.

Tötungsverbot

Zu der Gefahr, dass Tiere bzw. Gelege in der Bauzeit oder Tiere betriebsbedingt verletzt oder getötet werden könnten, wird sinngemäß auf die Ausführungen zur Feldlerche einschließlich des einschlägigen Maßnahmenkonzepts verwiesen.

Störungsverbot

Zum Verbot von Störungen, die die Bauzeit betreffen, kann ebenfalls sinngemäß auf die Ausführungen zur Feldlerche verwiesen werden.

Eine erhebliche Störung des Kiebitzes durch Verkehrslärm folgt insbesondere aus einer erhöhten Gefährdung durch Prädation (Verluste durch Fressfeinde). Die nachteiligen Auswirkungen von Verkehrslärm, gerade auf Arten, die ohnehin von schwindenden Populationen betroffen sind, liegen darin, dass Warnrufe maskiert werden. Sie werden damit nicht oder zu spät wahrgenommen, entfalten somit nicht oder nur ungenügend die ihnen zukommende arterhaltende Funktion. Dies umfasst auch die dann nicht ausreichende Umsetzung von Flucht- oder Abwehrstrategien (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 18ff).

Zur Wirkungsprognose kann gemäß der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse von einer Effektdistanz von 200 m vom Verkehrsweg ausgegangen werden. Es hat sich erwiesen, dass der Kiebitz zugleich empfindlich auf (stetig auftretende) Freizeitnutzungen reagiert (Radfahrer, Fußgänger, insbesondere auch mitgeführte Hunde). Die Effektdistanz erhöht sich hier auf 400 m vom betreffenden Verkehrsweg (zu den Einzelheiten vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 20f; zu Störradien für Rastvögel und Überwinterungsgäste vgl. S. 32). Die Beurteilung stützt sich hierbei im Weiteren auf die Abnahme der Habitatsignung in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke, wobei sich auch hier - die maßgeblichen Verkehrszahlen des Vorhabens zugrunde gelegt - eine markante Minderung zwischen 50 und 75 % im Bereich der ersten einhundert Meter zum Fahrbahnrand zeigt. Eine, wenn auch geringere Minderung von 25 - 30 % überprägt die weitere Strecke bis zum Erreichen der Effektdistanz. Liegen auch hier noch Lärmbelastungen bis ca. 55 dB(A) vor, verbleibt in diesem Bereich eine Abnahme der Habitatsignung von ca. 25 %.

Indem sich Maßnahmen für den Kiebitz räumlich an Maßnahmen für die Feldlerche orientieren (Ersatzmaßnahmen E 2 und E 1) kommt zugleich auch deren größere Effektdistanz

von 500 m zum Tragen. Die Vorgehensweise liegt damit auf der sicheren Seite. Mit Blick auf die Tagesisophonon (vgl. Unterlage 11.2, Plan 3a der Antragsunterlagen) zeigt sich überdies, dass mit der Stufe 2 der Maßnahme E 2 Beurteilungspegel zwischen 49 und 54 dB(A) eingehalten werden. Die Werte im Bereich der Maßnahme E 1 liegen noch deutlich darunter. Es wird damit dafür Sorge getragen, dass der Kiebitz zu allen Phasen des Projekts stets geeignete Brutplätze vorfindet. Nachteilige Folgen für die Population können damit wirksam vermieden werden. Ergänzend kommen die Flächen der Maßnahme E 1 hinzu, die gleichermaßen Bereiche enthalten, die als Lebensraum geeignet sind. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich gerade hier auch um feuchte Flächen handelt. Die Maßnahmen berücksichtigen neben einem zureichenden Abstand zu Verkehrswegen so weit wie möglich auch die weiteren Habitatanforderungen der Art. Mit den beschriebenen Maßnahmen in ausreichendem Abstand, die der freien Landschaft zugeordnet sind, ist zugleich ein wirksamer Beitrag zum Ausgleich von nachteiligen Wirkungen im Sinne von Zerschneidungs- und/oder Barrierewirkungen des Vorhabens geleistet.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist nicht mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten zu rechnen. Überdies ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen insbesondere in der Bauzeit und der Einbindung einer ökologischen Baubegleitung dafür Sorge getragen, dass es nicht zu Beeinträchtigungen kommt. So werden gerade auch bei der Bauzeitenplanung Gesichtspunkte des Artenschutzes einbezogen. Die Ausführungen zur Feldlerche gelten sinngemäß.

Zusammenfassend kann im Ergebnis davon ausgegangen werden, dass es bei Umsetzung der genannten sowie der weiteren vorgesehen und angeordneten Maßnahmen nicht zu einem signifikant erhöhten Risiko des Verlustes von Individuen bzw. insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf den Bestand der lokalen oder gar der regionalen Population kommt.

- Dorngrasmücke

Die Dorngrasmücke (*Sylvia communis*) ist in Deutschland gesetzlich geschützt. Sie ist eine in Europa natürlich vorkommende Vogelart im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 79/409/EWG bzw. der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten. Es handelt sich somit um besonders geschützte Arten i. S. d. § 7 Abs. 2 Nr. 13 b) bb) BNatSchG. Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG finden Anwendung. Zur ergänzenden Informati-

on wird darauf hingewiesen, dass sie nach der Roten Liste Baden-Württemberg auf der Vorwarnliste geführt wird.

Die Dorngrasmücke brütet in offenen Landschaften, die mit dornigen Hecken, Gestrüpp oder kleinen Gehölzen durchsetzt sind. Es werden extensiv genutzte Agrarflächen bevorzugt, das Innere geschlossener Waldgebiete oder dicht bebaute Siedlungsflächen werden dagegen gemieden. Die ursprünglich häufig vorkommende Vogelart war Ende der 1960er Jahre von einem erheblichen Einbruch der Population betroffen (ungünstige klimatische Verhältnisse im Winterquartier), wovon sich die Art bis heute nicht vollständig erholt hat. Hinderlich wirkt sich hierbei u. a. die fortschreitende Lebensraumzerstörung (u. a. Intensivierung der Landnutzung mit Rückgang an Brutplätzen in Hecken, Büschen und Feldgehölzen, Umbruch von Grünlandflächen zu Äckern, Intensivierung der Grünlandnutzung) in den Brutgebieten aus (vgl. unter dem Suchbegriff u. a. www.bund.net; www.lfu.bayern.de).

Ein Revier der Dorngrasmücke ist durch die Trasse betroffen. Im Rahmen der vorgenommenen Erheblichkeitsabschätzung, die sich auf die Erkenntnisse zur rückläufigen Population im Umfang von ca. 20 - 50 % in Baden-Württemberg stützt, kommt die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass es durch das Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Dorngrasmücke kommt. Diese kann jedoch durch geeignete vorgezogene Kompensationsmaßnahmen vermieden werden. Die vorliegende Planung ist dem mit der Ersatzmaßnahme E 1 – Erweiterung „Nunnenmacher Teiche“ nachgekommen. Dort wird mindestens zwei Jahre vor Baubeginn und in deutlichem Abstand zum Vorhaben eine mindestens 100 m lange dornige Feldhecke verwirklicht. Durch die vorgezogene Umsetzung wird gewährleistet, dass die Ersatzlebensräume vor Umsetzung des Vorhabens eine ausreichend stabile Grundstruktur erreichen, damit entsprechende Lebensräume kontinuierlich zur Verfügung stehen und vor Umsetzung des Vorhabens genügend Zeit für deren Besiedlung verbleibt. Der Pflege- und Entwicklungsplan und die weiteren erforderlichen Umsetzungsschritte werden von der ökologischen Baubegleitung überwacht. Überdies ist im gebotenen Umfang eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde vorgegeben.

Tötungsverbot

Der Gefahr, dass Tiere durch Bautätigkeiten verletzt oder getötet bzw. Gelege beschädigt oder zerstört werden, wird durch die vorgesehene Bauzeitenplanung, mit der auch Anforderungen des Artenschutzes zu berücksichtigen sind, wirksam begegnet. Es wird damit Sorge getragen, dass Baumaßnahmen insbesondere die Brutzeit berücksichtigen. Insoweit sind Verluste von Individuen nicht zu erwarten.

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko in der Bauzeit ist in Anbetracht der geringeren Geschwindigkeiten der Fahrzeuge, der tageszeitlich beschränkten Einflüsse sowie der der arttypischen Flughöhen zu vernachlässigen.

Ein relevantes betriebsbedingtes Tötungsrisiko bzgl. Kollisionen mit Kfz ist dann gegeben, wenn die Gefährdung durch das Vorhaben signifikant gesteigert wird. Es wird einbezogen, dass es sich bei der Dorngrasmücke nicht um eine sehr tieffliegende Art handelt, was das Kollisionsrisiko mindert. Bei Vorkommen im näheren Umfeld der Trasse könnte dennoch, u. a. im engeren Einzugsbereich der Nester ein erhöhtes Kollisionsrisiko, gegeben sein. Von gutachterlicher Seite wird zutreffend dargelegt, dass mit dem Dargebot der vorgezogenen Kompensationsmaßnahme E 1 vorliegend wegfallende Lebensräume frühzeitig ersetzt und damit geeignete Lebensräume/Brutplätze in ausreichender Entfernung zur Trasse angeboten werden. Diese sind attraktiv, weil sie zugleich mit einem geringeren Beunruhigungspotential einhergehen als eventuell vorhandene trassennahe Flächen. Das Kollisionsrisiko wird insbesondere mit der rechtzeitigen Umsetzung der Maßnahme E 1 damit so gemindert, dass es sich künftig in einem Rahmen hält, das dem allgemeinen Lebensrisiko der Art entspricht, wenn sie auf einen Verkehrsweg trifft.

Störungsverbot

Zum Verbot von Störungen, die die Bauzeit betreffen, kann sinngemäß auf die Ausführungen zur Feldlerche verwiesen werden. Zugleich ist mit der der Maßnahme E 1 die frühzeitige Schaffung geeigneter Lebensräume in ausreichendem Abstand von der Trasse verbunden. Nachteilige Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind insoweit nicht zu erwarten.

Erheblichen Störungen durch Verkehrslärm und weiteren Wirkfaktoren des Verkehrswegs wird durch die genannte Maßnahme ebenfalls wirksam begegnet. Zur Empfindlichkeit der Dorngrasmücke kann auf die Ausführungen zur Feldlerche sinngemäß verwiesen werden. Es handelt sich nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse um eine Art mit einer relativ geringen Empfindlichkeit gegen Straßenverkehrslärm (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 21ff, S. 25). Die Effektdistanz liegt bei ca. 200 m, wobei eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber optischen Störwirkungen bzw. gegenüber Fußgängern, Radfahrer oder mitgeführten Hunden bei der Dorngrasmücke nicht belegt ist. Die Maßnahme E 1 berücksichtigt neben einem zureichenden Abstand zum Verkehrsweg und damit deutlich geringeren Lärmwirkungen auch die weiteren Habitatanforderungen der Art (Schaffen entsprechender Gehölze). Mit der beschriebenen Maßnahme in ausreichendem Abstand, und die der freien Landschaft zugeordnet ist, ist zugleich ein wirksamer Beitrag zum Ausgleich

von nachteiligen Wirkungen im Sinne von Zerschneidungs- und/oder Barrierewirkungen des Vorhabens geleistet.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Nach den vorliegenden Erhebungen liegt zumindest ein Revier so nahe an der geplanten Trasse, dass es bei Umsetzung des Vorhabens und im Sinne einer worst-case-Betrachtung zur Beschädigung bzw. der Zerstörung von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten kommen kann. Dies kommt in Abhängigkeit von der jeweiligen Art etwa dann in Betracht, wenn bestimmte Brutplätze wiederkehrend genutzt werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen in der Bauzeit und der Einbindung einer ökologischen Baubegleitung ist für eine möglichst schonende Umsetzung unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Anforderungen Sorge getragen. Ein Verlust ist jedoch hinsichtlich des unabänderlich nötigen Umfangs der Bauarbeiten nicht völlig zu vermeiden. Die zu erwartende Projektwirkung wurde bei der Bestimmung von Art und Umfang vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen mit einbezogen. Den bereits beschriebenen Maßnahmen zur rechtzeitigen Schaffung geeigneter Lebensräume kommt auch hier Bedeutung zu. Die Maßnahmen sind rechtzeitig umsetzbar und entfalten binnen einer überschaubaren Zeitspanne Wirkung. Sie sind überdies unschwer einer Wirkungskontrolle wie auch einem lenkenden Eingreifen im Rahmen des Monitorings zugänglich. Insgesamt ist daher sichergestellt, dass die ökologische Funktion vom Eingriff betroffener Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird.

Zusammenfassend kann im Ergebnis davon ausgegangen werden, dass es bei Umsetzung der genannten sowie der weiteren vorgesehen und angeordneten Maßnahmen nicht zu einem signifikant erhöhten Risiko des Verlustes von Individuen bzw. insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf den Bestand der lokalen oder gar der regionalen Population kommt.

- Schwarzkehlchen

Das Schwarzkehlchen (*Saxicola torquata*) ist in Deutschland gesetzlich geschützt. Es ist eine in Europa natürlich vorkommende Vogelart im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 79/409/EWG bzw. der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten. Es handelt sich somit um besonders geschützte Arten i. S. d. § 7 Abs. 2 Nr. 13 b) bb) BNatSchG. Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG finden Anwendung. Zur ergänzenden Information wird darauf hingewiesen, dass es nach der Roten für Deutschland auf der Vorwarnliste geführt wird.

Das Schwarzkehlchen bevorzugt als Brutstätte offenes Gelände mit niedrigem Bewuchs und vereinzelt Büschen und Bäumen; hinzu treten Brutplätze auf Brachflächen, im Ödland und auf Wiesen (vgl. u. a. www.natur-lexikon.com). Günstig ist das Vorhandensein von höheren Sing- und Aussichtswarten. Der Rückgang des Bestandes konnte gestoppt werden, in Baden-Württemberg ist eine Bestandszunahme von 20 - 50 % zu verzeichnen. Soweit dies hinsichtlich der lokalen Population in Einwendungen kritisch hinterfragt wird, kommt dem keine ausschlaggebende Bedeutung zu. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.

Das Schwarzkehlchen ist mit zwei Revieren im unmittelbaren Trassenbereich betroffen. Im Rahmen der vorgenommenen Erheblichkeitsabschätzung kommt die naturschutzfachliche Beurteilung der Fauna zu dem Ergebnis, dass es durch das Vorhaben zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schwarzkehlchens kommt. Es wird hierbei zutreffend einbezogen, dass es sich um eine Art handelt, die durch eine Bestandszunahme geprägt ist. Vorgezogene Maßnahmen würden sich daher nicht als erforderlich erweisen, sondern Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Vorhabensumsetzung genügen. Das Schwarzkehlchen profitiert vorliegend jedoch von der frühzeitigen Verwirklichung der Ersatzmaßnahmen E 1, die auch für das Schwarzkehlchen geeignete Ausweichlebensräume zur Verfügung stellen. So hat die Untere Naturschutzbehörde auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Jahr 2013 bestätigt, dass die Maßnahmen für das Schwarzkehlchen im Bereich der LBP-Maßnahme E 1 auch weiterhin als sachangemessen und ausreichend beurteilt werden. Es handelt sich nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse auch hier um eine Art mit einer relativ geringen Empfindlichkeit gegen Straßenverkehrslärm (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ - Ausgabe 2010, S. 21ff, S. 25). Es handelt sich auch nicht um eine sehr tiefliegende Art. Zu den Einzelheiten möglicher Projektwirkungen kann daher sinngemäß auf die Ausführungen zur Dorngrasmücke verwiesen werden.

- Weitere Vogelarten, ergänzende Aspekte

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde wurde fachgutachterlich bestätigt, dass keine Hinweise für ein Vorkommen weiterer bodenbrütender Arten vorliegen. Es wurde auf Nachfrage überdies dargelegt, dass die Hecken auf den Straßenböschungen nicht so attraktiv sind, dass sie sich als Habitate anbieten und so zu einem erhöhten Tötungsrisiko beitragen könnten.

Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme E 1 bestehen nicht. Sie befindet sich zwar in einem Abstand zum Eingriff in Lebensräume von Arten, der bis zu ca. 2 - 2,5 km beträgt.

Es wurde fachgutachterlich auf Nachfrage ausdrücklich bestätigt, dass für Vögel als hochmobile Arten eine solche Distanz zwischen Eingriff und Ausgleichsfläche kein Problem darstellt und vorliegend der räumlich-funktionale Gebietszusammenhang gewahrt ist. Auf die hohe Anpassungsfähigkeit der in Frage stehenden Arten wird zutreffend hingewiesen. Hinzu kommt, dass den besonderen Anforderungen der bodenbrütenden Arten und im Hinblick auf die Zahl der betroffenen Reviere ergänzend mit Maßnahme E 2, die sich binnen kürzer Distanz zum Eingriff befindet, Rechnung getragen wird.

Die bauzeitliche Beeinträchtigung von Nestern und Gelegen von Vogelarten allgemein wird, wie ausgeführt, dadurch begegnet, dass eine ökologische Baubegleitung eingebunden ist. Mit der Planung ist bereits vorgesehen, dass bei Umsetzung von Baumaßnahmen die Brutzeiten beachtet werden, was faktisch einer Mehrzahl von Arten zugutekommt bzw. zugutekommen kann.

Verschiedene andere (häufigere) Vogelarten wie z. B. Mäusebussard und Turmfalke konnten zwar im Untersuchungsraum beobachtet werden, jedoch lediglich auf Nahrungssuche (z. B. auch Grünspecht) bzw. als gelegentliche Nahrungsgäste oder Durchzügler (z. B. Steinschmätzer, Neuntöter). Auf die zusammenfassenden/ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), insbesondere zum Schutzgut Pflanzen/Tiere, wird verwiesen. Insbesondere für Greifvögel und Eulen gelten die Ausführungen zu den charakteristischen Arten unter Ziffer 3.4.4.1.2.2 (Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten) sinngemäß.

Fragen und Hinweise zu den untersuchten bzw. im Rahmen der Begehungen angetroffenen, wie auch zu weiteren Vogelarten wurden im Verfahren aufgenommen und geprüft. So sind für Wachteln, Rebhühner und weitere Arten im Untersuchungskorridor keine Vorkommen nachgewiesen. Die geringe Wahrscheinlichkeit eines Vorkommens ist überdies unter fachlichen Gesichtspunkten schlüssig. Westlich und südlich des Untersuchungsraums schließen sich strukturreichere Gebiete an, für die ein entsprechendes Vorkommen wesentlich wahrscheinlicher ist. So wurde dort auch der Fasan beobachtet. Aufgrund der deutlichen Entfernungen sind bezüglich dieser Bereiche jedoch Konflikte bzw. Beeinträchtigungen durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. In gleicher Weise ist für den Neuntöter zu bedenken, dass der Untersuchungsraum an sich keinen geeigneten Lebensraum für die Art darstellt. Auch hier erweisen sich die strukturreicheren Landschaftsteile, die sich an den Untersuchungsraum westlich von Staufen und südöstlich von Grunern anschließen als deutlich attraktiver. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass die mit umfangreichen Heckenstrukturen geplante Maßnahme E 1 neue Lebensräume schafft, die insbesondere auch dem Neuntöter sowie weiteren Arten zugutekommt.

Soweit in Einwendungen zur Zaunammer vorgetragen wurde, dass ein überörtliches Vorkommen gegeben und der Untersuchungsraum potentiell als Lebensraum geeignet sei, wurde Letzteres fachgutachterlich ausdrücklich und mit nachvollziehbaren Gründen verneint. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen haben sich keine Hinweise auf die Zaunammer (auch nicht als Nahrungsgast) ergeben. Überdies wird der Untersuchungsraum fachgutachterlich als Lebensraum für die Zaunammer letztlich als ungeeignet eingestuft. Der Bereich zwischen Staufen und Grunern wird in diese Bewertung ausdrücklich einbezogen. Von gutachterlicher Seite wird darauf verwiesen, dass geeignete Lebensräume außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen (insbesondere sonnige, trockene Bergänge). Die gutachterlichen Aussagen haben sich im Rahmen der vorgenommenen Prüfung als überzeugend erwiesen.

Die Zaunammer bevorzugt ein warmes, trockenes und sonniges Umfeld. Sie benötigt eine offene, strukturreiche und vielfältig strukturierte (bzw. genutzte) Landschaft mit Gärten, Obstwiesen, Reben, Böschungen, dichten Gebüsch/Efeubeständen und Dickichten, unter denen der Nestbau möglich ist. Intensiv genutzte oder vollständig verbrachte Rebkulturen mit hoher Vegetation werden hingegen als untauglich erachtet. Im Lebensraum hinzutreten sollten neben den vorgenannten Beständen vielmehr einige hochgewachsene Baum- und Buschbestände als Singwarte. Gleichmaßen sollten niedrig und lückig bewachsene Flächen bzw. Stoppelbrachen für die Nahrungssuche zur Verfügung stehen. Die Vogelart ist in Baden-Württemberg sehr selten. Das einzige landesweite Vorkommen ist in Südbaden anzutreffen. Das Verbreitungsgebiet umfasst ein schmales Band entlang der Vorbergzone zwischen Weil am Rhein und Freiburg. Größere, regelmäßig besetzte Vorkommen sind vor allem vom Tüllinger Berg und dem benachbarten Gebiet zwischen Grenzach und Wyhlen bekannt. Einige Brutpaare werden am Schönberg bei Freiburg und im Kaiserstuhl beobachtet. Insgesamt ist die Zahl der Brutpaare niedrig, was unter anderem auf den zunehmenden Verlust an geeignetem Lebensraum (entsprechend vielfältige Landschaft u. a. mit eher traditionellen Nutzungen und Bewirtschaftungsformen) zurückgeführt wird. Nachteilig wirkt sich die Ausdehnung von Siedlungen insbesondere in den Ortsrandlagen, die Flächeninanspruchnahme durch Infrastrukturprojekte, die Intensivierung der Landwirtschaft, die Umwandlung kleinräumiger Feldgärten und Streuobstwiesen in Rebge-lände, die Entfernung großer Bäume und auch die Intensivierung von Freizeitaktivitäten aus. Für die Zaunammer werden durch den amtlichen und insbesondere auch durch den nichtamtlichen Naturschutz Anstrengungen unternommen, um Bereiche von deren Vorkommen mit Schutzstatus zu versehen und im Rahmen von Artenschutzprojekten die Überlebenschancen der Art zu verbessern. Dies umfasst u. a. Initiativen, um die aktuellen Vorkommen der Zaunammer in Südbaden durch ein nahezu flächendeckendes Netz an ehrenamtlichen Mitarbeitern zu erfassen, zum Flächenkauf zwecks Umsetzung von Maßnahmen, die für die Zaunammer günstig sind, zur frühzeitigen Beratung und Information

auch von Behörden in Planungsverfahren, um Eingriffe in Zaunammer-Lebensräume zu vermeiden, sowie durch Öffentlichkeitsarbeit. Als hilfreiche Schutzmaßnahmen werden der Erhalt der in Südbaden bestehenden Lebensräume, die Pflanzung von Büschen und Bäumen in geeigneten Gebieten, die Reduzierung des Freizeitbetriebs in sensiblen Bereichen sowie ein umweltverträgliches Wirtschaften in Gärten und Landwirtschaft angesehen (vgl. zur Thematik insgesamt: www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1289500/rpf-ref56-map-wyhlen-waelder-zaunammer.pdf; www.nabu-suedbaden.de/projekte-und-aktionen/trinationales-streuobst-projekt/zaunammer/; www.badische-zeitung.de/freiburg/ein-herz-fuer-die-zaunammer--67631395.html; www.badische-zeitung.de/freiburg/zaunammer-als-zankapfel--2778308.html). Die vorstehenden genannten fachlichen Quellen zeigen in Fotografien typische Strukturen (u. a. am Tüllinger Berg) auf, die für die Zaunammer als günstig angesehen werden. Bereits bei einem groben Vergleich der dort ersichtlichen, abwechslungsreichen und auffallend kleinteiligen Strukturen sind im Wirkungsbereich des Vorhabens vergleichbare Strukturen allenfalls in rudimentären Ansätzen zu erkennen. Den dort vorhandenen und etwas kleinteiligeren Strukturen fehlt es bereits bei einem grob überschlägigen Vergleich offenkundig an der erforderlichen Vielfalt. Hinzu treten die überwiegend intensive Bewirtschaftung und der – in anderen Zusammenhängen vielfach vorgetragene - hohe Grad an Freizeitnutzungen in der freien Landschaft. Überdies darf davon ausgegangen werden, dass ein hinreichend verdichteter Verdacht eines Vorkommens frühzeitig(er) in das Verfahren eingebracht worden wäre. Dies in Anbetracht der hohen Aufmerksamkeit, die der Art insgesamt zukommt und die auf eine möglichst flächendeckende Erfassung und frühzeitige Information auch der Behörden in Planungsverfahren gerichtet ist.

Bedenken bezüglich der getroffenen Annahmen zur Entwicklung der lokalen Populationen sind in die kritische Betrachtung eingeflossen. Es bleibt festzuhalten, dass für die getroffenen Einschätzungen jeweils aufgrund der aktuell verfügbaren Datengrundlagen getroffen wurden. Hinreichend tragfähige Anhaltspunkte für unzutreffende Annahmen haben sich nicht gezeigt.

3.4.4.2.3.2 Reptilien, Amphibien

Zu den grundlegenden Anforderungen, die sich aus den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG ergeben, wird auf die einführenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2.3.1 (Vögel) verwiesen.

- Zauneidechse

Die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) ist in Deutschland gesetzlich geschützt. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 b) BNatSchG (i.V.m. Anhang IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) gilt sie als streng

geschützte Art und unterliegt damit den strengsten Schutzbestimmungen des deutschen Naturschutzrechts. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass es sich um eine Art der Vorwarnliste nach der Roten Liste Baden-Württemberg handelt.

Ein kleineres Vorkommen der Zauneidechse befindet sich im Umfeld des Vorhabens auf Höhe von ca. Bau-km 1+300 und dort im Schwerpunkt im Bereich eines Steinriegels, der an Feldwege angrenzt. Eine Beeinträchtigung der Population ist nach nachvollziehbarer fachlicher Einschätzung und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen und getroffenen Bestimmungen nicht zu erwarten. Die Maßnahmen zum Schutz des Vorkommens der Zauneidechse (Maßnahme V7) wurden im Lauf des Verfahrens an neuere Erkenntnisse insbesondere zur Reviertreue der Tiere sowie den aktuellen örtlichen Bestand (Steinriegel) angepasst. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.2 (Unterlassung vermeidbarer Eingriffe, dort zum Unterpunkt: Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme V 7 – Schutzmaßnahmen bzgl. der Zauneidechse) verwiesen. Vorsorglich wurde eine Entscheidung über die Erteilung einer Ausnahme getroffen.

Bei der Zauneidechse handelt es sich um eine der in Baden-Württemberg am häufigsten vorkommenden Eidechsenarten, allerdings mit einer rückläufigen Bestandsentwicklung. Der Erhaltungszustand wird daher insgesamt als ungünstig bzw. unzureichend eingestuft. Die Zauneidechse bevorzugt Bereiche mit trockenwarmen, gut besonnten, strukturreichen Habitatelementen mit ausgeprägter Vegetationsschicht und sich schnell erwärmenden Substraten, die sich in einem engen räumlichen Zusammenhang befinden sollten. Der Wärmebedarf wird durch ausgiebiges Sonnenbaden auf Steinen oder sonst exponierten Flächen gedeckt. Die Zeit der Hauptaktivität liegt zwischen Ende März und Anfang September (Paarungszeit ca. Ende April bis Mitte Juni; Eiablagen ca. zwei Wochen nach der Paarung) Als Eiablageplätze werden besonnte, vegetationsarme Bereiche genutzt, die ein lockeres Substrat aufweisen und nicht zu trocken sind. Nachteilig für den Bestand wirken sich u. a. die Intensivierungen im landwirtschaftlichen Bereich, Aufforstung oder natürliche Verbuschung von trockenwarmen Standorten und die Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege und/oder Bebauung aus. Förderlich wirken sich hingegen die Sicherung vorhandener Habitate (z. B. Eiablageplätze, Sonnenplätze, Winterquartier), extensive Nutzungen, Entbuschung geeigneter oder die Schaffung neuer Habitate/Habitatelemente aus. Nützlich ist überdies ein Verzicht auf den Ausbau unbefestigter landwirtschaftlicher Wege sowie eine strukturreiche Gestaltung von Wegböschungen (vgl. www.lubw.baden-wuerttemberg.de; www.region-hannover.bund.net).

Tötungsverbot

Der Gefahr, dass Tiere in der Bauzeit verletzt oder getötet werden, wird wirksam begegnet. Die örtlich vorhandenen Exemplare werden vor Beginn der baulichen Maßnahmen im Umfeld des örtlichen Reviers abgesammelt und nach Umsetzung entsprechender Schutzvorkehrungen in ihrem angestammten Lebensraum im Bereich des Steinriegels wieder freigelassen. Der Trassenbereich und die weiteren von Baumaßnahmen betroffenen Bereiche einschließlich der Baustraßen werden mit einem ausreichend dimensionierten Schutzzaun (z. B. Folienzaun), der den Aktionsradius der Tiere berücksichtigt, versehen. Damit wird ein Einwandern in den Baubereich wirksam verhindert.

Ein betriebsbedingtes, durch das Vorhaben signifikant gesteigertes Tötungsrisiko stellt sich ein, wenn Tiere etwa aufgrund der räumlichen Gegebenheiten oder aufgrund der Ausprägungen des Vorhabens auf die Fahrbahn gelangen. Dies ist vorliegend jedoch mit der nötigen Gewissheit ausgeschlossen. Der Steinriegel ist in seinem aktuellen Bestand ca. 15 m von der Trasse entfernt, was nach fachgutachterlicher Einschätzung einen direkten Kontakt etwa mit der Straßenböschung wirksam unterbindet. Hierbei wird nachvollziehbar der an sich eher überschaubare Aktionsradius der Tiere in ihrem angestammten Umfeld einbezogen. Ergänzend wird der Böschungsbereich der Trasse durch das Anlegen einer Fettwiese und Gehölzen gezielt unattraktiv gestaltet. Damit wird ein Einwandern der Tiere in Bereiche, die mit einem höheren Kollisionsrisiko verbunden sind, entsprechend unwahrscheinlich. Im Ergebnis ist damit das Risiko von Kollisionen mit dem Straßenverkehr auf ein nicht mehr signifikantes Maß reduziert. Überdies wurden Maßgaben aufgenommen, die den Vorhabensträger verpflichten, die betreffenden Böschungsbereiche über einen Zeitraum von mehreren Jahren nötigenfalls im Sinne der genannten Zielsetzungen zu pflegen und zugleich eine Erfolgskontrolle durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ergänzende Maßgaben vorbehalten, falls der angestrebte Erfolg nicht im beabsichtigten Umfang eintreten sollte.

Fangen

Durch das Absammeln der Tiere wird der Tatbestand des Fangens im Sinne einer physischen Beschränkung der Bewegungsfreiheit verwirklicht. Ausweislich der rechtlichen Regelung sind Differenzierungen nach Dauer oder Zweck des Gefangenseins nicht vorgesehen. Es handelt sich vorliegend zwar um einen überschaubaren Zeitraum bis zur Sicherung des Baufeldes sowie der Umgestaltung des Steinriegels und dient insgesamt dem Schutz der einzelnen Exemplare. Im Sinne einer strengen Betrachtung, die sich zudem an einer worst-case-Betrachtung orientiert, ist hier dennoch eine Beeinträchtigung gegeben, die den gesetzlichen Tatbestand erfüllt. So kann auch bei entsprechend schonender Um-

setzung nicht ausgeschlossen werden, dass die Tiere durch den zwangsweisen Entzug der Bewegungsfreiheit und das temporär erheblich geänderte Umfeld (Transport bis zur Zwischenhaltung bzw. dem angestammten (und gesicherten) Lebensraum Irritationen bzw. erheblich nachteilige Einflüsse auf deren Befindlichkeit eintreten.

Störungsverbot

Einer Verwirklichung des Störungsverbots durch den Baubetrieb bzw. durch die betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens sind nicht zu erwarten. Bauzeitliche Beeinträchtigungen werden durch die bereits beschriebenen Maßnahmen vermieden. Durch eine entsprechende Wahl der Bauzeiten wird dafür Sorge getragen, dass artspezifische Anforderungen berücksichtigt werden. Störungen durch den Betrieb sind nicht zu erwarten. Es wird insbesondere berücksichtigt, dass die Tiere gegenüber unterschiedlichen Auswirkungen des Betriebs (u. a. Lärm, Erschütterungen) eine eher geringe Empfindlichkeit aufweisen. Auf die Vorkommen im Bereich von Bahnanlagen, deren Einwirkungen beispielsweise durch Erschütterungen um ein Vielfaches deutlicher ausfallen als im Bereich von Straßen, wird hingewiesen. Dies gilt auch für entsprechende Auswirkungen in der Bauzeit. Eine Störung infolge einer Zerschneidungswirkung des Vorhabens ist durch die örtliche Lage des Vorkommens und der Lage der Trasse allenfalls randlich gegeben. Der Schwerpunkt des Vorkommens liegt in seinen wesentlichen Elementen östlich der Trasse und bleibt weitestgehend unangetastet bzw. wird in geeigneter Form gesichert. Mit der gewählten Vorgehensweise wird dabei insbesondere der Reviertreue der Art Rechnung getragen und insgesamt in optimierter Form sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert und hinsichtlich einer günstigen Entwicklung nicht gehindert ist.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Mit den vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen einschließlich der Berücksichtigung artspezifischer Anforderungen zur zeitlichen Umsetzung von Sicherungsmaßnahmen und baulicher Umsetzung kann weitgehend sichergestellt werden, dass es in den Baubereichen nicht zum Verlust von Eiablageplätze, Ruhestätten (z. B. Rast- oder Sonnenplätze) oder als Winterquartier geeigneten Elementen kommt. Es wird berücksichtigt, dass sich der Schwerpunkt des Vorkommens klar östlich der Trasse befindet. Bezüglich der (möglichen) randlichen Lebensbereiche entlang der Wirtschaftswege kann eine Betroffenheit z. B. von Rast- und Sonnenplätzen jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Ein Verlust ist in diesem Zusammenhang hinsichtlich des unabänderlich nötigen Umfangs der Bauarbeiten gegebenenfalls nicht völlig zu vermeiden. Da der Schwerpunkt des Lebensraums unangetas-

tet bleibt, ist jedoch sichergestellt, dass die ökologische Funktion vom Eingriff betroffener Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird.

In der Gesamtbetrachtung und unter Berücksichtigung insbesondere des Konzepts zur Vermeidung und Verminderung von nachteiligen Wirkungen sowie der ergänzenden Maßgaben kann dem Gutachter daher grundsätzlich in der Bewertung gefolgt werden, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass es zu einem Verlust von Individuen bzw. einer erheblichen Beeinträchtigung der lokalen oder gar der regionalen Population kommt. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Tiere in der Bauzeit, eine entsprechenden Sicherung ihres Lebensraums sowie die unattraktive Gestaltung der Böschungsfäche werden mögliche Beeinträchtigungen auf das absolut unvermeidliche Maß begrenzt. Die ökologische Funktion der vor Ort vorhandenen Lebensräume wird weiterhin erfüllt.

Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Insbesondere für die Bereiche der Baumaßnahmen kann bei pessimistischer Betrachtungsweise nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass trotz größter Sorgfalt einzelne Exemplare beim Absammeln nicht gefunden und in der Folge verletzt oder getötet werden. Hinzu tritt, dass selbst bei möglichst schonender Vorgehensweise beim Absammeln der Exemplare bei diesen eine Irritation eintritt, die als ungünstige Befindlichkeit nachteilige Auswirkungen nach sich ziehen kann. Gleichmaßen kann eine gewisse Zerschneidungs- oder Barrierewirkung nicht völlig ausgeschlossen werden. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass die Trasse sich in nicht allzu großer Entfernung des Lebensraums der Zauneidechse befindet. Die vorliegenden Erkenntnisse sprechen zwar dafür, dass der Schwerpunkt sich klar östlich der Trasse befindet und der Lebensraum durch die Trasse, wenn überhaupt, nur randlich betroffen ist. Es wird einbezogen, dass sich ausweislich der Naturschutzfachlichen Beurteilung der Fauna (Ausarbeitung von Juli 2007; Anhang 5 zu Unterlage 12b der Antragsunterlagen; S. 7, Abbildung 3) das Habitatzentrum mit einem kleineren Ausläufer entlang eines vorhandenen Feldweges in westliche Richtung erstreckt und insoweit von der Trasse tangiert sein kann. Da jeder Lebensraumabgrenzung aus der Natur der Sache eine gewisse Unschärfe immanent ist, wird nachfolgend die Annahme zugrunde gelegt, dass es in den (möglicherweise) betroffenen Bereichen auch bei größter Sorgfalt zur Beschädigung relevanter Stätten (z. B. Fortpflanzungs- und Ruhestätten) kommen kann oder Exemplare vom Schwerpunkt des Lebensraums abgeschnitten werden und auf „Restflächen“ westlich der Trasse nicht überleben können. Um mit der Bewertung auf der sicheren Seite zu sein, wird ebenso einbezogen, dass sich einzelne Exemplare in Richtung Straßenkörper „verirren“ und dort verletzt oder getötet werden. Im Ergebnis könnten daher auch in der Gesamtbetrachtung möglicher Wirkungen nachteilige Folgen für das Vorkommen eintreten, die von den Tatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG er-

fasst werden. Von einer eingehenderen Betrachtung möglicher Fallkonstellationen wird an dieser Stelle abgesehen, nachdem die Voraussetzungen zur Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG erfüllt sind. Eine entsprechende Ausnahme wird vorsorglich erteilt.

Nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG können die nach Landesrecht für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden von den Verboten des § 44 im Einzelfall weitere Ausnahmen aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zulassen. Die Entscheidung obliegt im vorliegenden Fall aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens der Planfeststellungsbehörde. Die Entscheidung darf nur dann erfolgen, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert; weitergehende Anforderungen des Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie sind zu beachten. Überdies sind 3 Art. 16 Abs. 3 der FFH-Richtlinie und Art. 9 Abs. 2 der Vogelschutz-Richtlinie zu beachten (vgl. BVerwG Urteil vom 28.03.2013 - 9 A 22.11; OVG Nordrhein-Westfalen Urteil vom 18.01.2013 - 11 D 70/09.AK; BVerwG Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10; jeweils m. w. N.). Hängt die artenschutzrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens von Ausnahmen für mehrere Beeinträchtigungen ab, die dieselbe Art betreffen, so sind die Ausnahmevoraussetzungen in einer Gesamtschau der artenschutzwidrigen Beeinträchtigungen zu prüfen, weil sich nur so das für den Ausnahmegrund zu berücksichtigende Gewicht der Beeinträchtigungen und deren Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen sachgerecht erfassen lassen. Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Zauneidechse sowie die nachfolgenden Erwägungen verwiesen. Für das beantragte Vorhaben streiten zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Dabei ist kein gewissermaßen unabweisbares Bedürfnis erforderlich. Den gesetzlichen Anforderungen genügt, wenn sich mit der nötigen Gewissheit ableiten lässt, dass sich das in Frage stehende staatliche Handeln durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein hat leiten lassen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 2. (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen. Aufgrund der erheblichen Missstände, die zu Überlastungszeiten in der Ortsmitte von Staufen auftreten und den damit verbundenen nachteiligen Wirkungen, die im Rahmen dieser Entscheidung detailliert aufgezeigt wurden, ist ernsthaft Abhilfe geboten. Dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens, das im nötigen Umfang eine Entlastung von Durchgangsverkehr und sämtliche damit einhergehenden Verbesserungen und Handlungsoptionen für die künftige Entwicklung der innerörtlichen Bereiche bewirkt, kommt ein hoher Stellenwert zu. Hervorzuheben ist im konkreten Einzelfall insbesondere die zu erreichende hohe Entlastungswirkung. Dem verkehrlichen Interesse der Allgemeinheit ist letztlich höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des Artenschutzes. Es gilt hierbei zunächst das, auch durch die gesetzlichen Regelungen zum Ausdruck kommende Interesse an ei-

nem wirksamen Artenschutz in die Erwägungen einzustellen. Bezogen auf den konkreten Einzelfall werden der Umfang der Population sowie Lage und nähere Spezifikation des Lebensumfelds der Zauneidechse berücksichtigt. Bei einer kleineren Population haben schädigende Ereignisse ein vergleichsweise höheres Gewicht. Hinzu treten die gegebenenfalls verwirklichten Eingriffe in den Schutzbereich der Zugriffsverbote einschließlich ihrer Wechsel- und Summenwirkung. Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen inhaltlich Bezug genommen. Ein Schwerpunkt zeigt sich hierbei in bauzeitlichen Beeinträchtigungen, die jedoch in der Tendenz zeitlich begrenzt wirken. Insbesondere mit dem Absammeln handelt es sich zugleich um Maßnahmen, die dem Schutz der Art dienen sollen. Es wird berücksichtigt, dass der Eingriff in den Lebensraum eher randlich erfolgt und das Kollisionsrisiko aufgrund der gegebenen Distanzen eher geringer ausgeprägt und sich insgesamt auf seltenere Einzelereignisse beschränkt. So ist die Konzeption von Maßnahmen insbesondere zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen in den einzelnen Teilen und in ihrer Gesamtheit so angelegt, dass mögliche nachteilige Wirkung so weit wie möglich vermieden und nicht gänzlich vermeidbare so gering wie möglich und/oder zeitlich eng begrenzt ausfallen. Es ist dafür Sorge getragen, dass eine fachliche Begleitung erfolgt und auf Fehlentwicklungen oder neue Erkenntnisse auch nachträglich noch reagiert werden kann. Die nachteiligen Auswirkungen auf Belange des Artenschutzes zeigen damit im Ergebnis ein überschaubares Ausmaß. Es kommt ihnen kein so hohes Gewicht zu, als dass demgegenüber das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens zurücktreten müsste. Die Planfeststellungsbehörde ist überdies zu dem Ergebnis gelangt, dass zumutbare Alternativen fehlen. Es ist hierbei zulässig, von Alternativlösungen Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig wären, jedoch anderweitige, auch naturschutzexterne Nachteile aufweisen, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. So verhält es sich hier. In der Überprüfung hat sich gezeigt, dass die Trassenalternativen mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen einhergehen. Die Antragstrasse hat sich hierbei als der insgesamt, auch unter gebotener Einbeziehung von Umweltgesichtspunkten, geeignetste und sinnvollste Lösungsansatz erwiesen, mit dem die Projektziele zugleich mit der nötigen Verlässlichkeit erreicht werden können. Es wird berücksichtigt, dass in Anbetracht der gegebenen Zwangspunkte und der räumlichen Gegebenheiten Art und Umfang möglicher Trassenalternativen aus der Natur der Sache ohnehin begrenzt ist. Bei den jeweiligen Trassierungsüberlegungen ist jeweils mit eingeflossen, wie sensible Bestände möglichst geschont werden können. Zugleich hat sich gezeigt, dass verschiedene nachteilige Wirkungen bzw. Eingriffe bei jeder der betrachteten Alternativen nicht gänzlich zu vermeiden sind. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer (3.1 Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen. Mit der vorliegenden Trassierung wurde der Lebensraum der Zauneidechse überdies intensiv einbezogen und die Trasse bewusst so ausgerichtet, dass der Kernbereich des Lebens-

raums nicht angetastet wird. Eine Trassierung, die das verbleibende Risiko zusätzlich mindert, ginge mit Nachteilen für andere Belange einher, die letztlich außer Verhältnis zu der gegebenenfalls zu erzielenden Besserung im Interesse des Artenschutzes stünde. Eine engere Führung der Trasse würde diese näher an die Bebauung heranrücken und insbesondere Nachteile bezüglich der Immissionssituation nach sich ziehen. Eine weitere Trassenführung würde unter anderem den Flächenverbrauch erhöhen und in stärkerem Maße die freie Landschaft einschließlich des Regionalen Grünzugs belasten. Die für eine Ausnahmeerteilung erforderliche weitere Voraussetzung, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern darf, hebt nicht auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens ab. Geboten ist eine Gesamtbetrachtung, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet einbezieht. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Es wird hier einbezogen, dass eine eher kleine Population betroffen ist. Vorliegend ist mit Blick auf das Bündel an Maßnahmen, die zu Tragen kommen und dem Umstand, dass mit einem maßgeblichen Teil der Maßnahmen, die zu einer Gefährdung oder einem Schadenseintritt führen können, zugleich naturschutzfachlich sinnvolle Handlungen verbunden sind, die auf eine Erhaltung gerade auch der lokalen Population abzielen, die Überzeugung begründet, dass eine Verschlechterung der konkret betroffenen und überdies der maßgeblichen Population im Verbreitungsgebiet nicht eintritt. Weitere Maßnahmen, die mit hinreichender Sicherheit zu einer weiteren Vermeidung und/oder Minderung von Risiken und möglichen Beeinträchtigungen beitragen können, sind bezüglich der lokalen Population nicht ersichtlich. Das vorliegende Konzept ist bereits an ungünstigen Grundannahmen orientiert und schöpft die zur Verfügung stehenden Mittel weitgehend aus. In der Gesamtschau spricht all dies dafür, dass selbst bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der hier maßgeblichen Population keine weitere Verschlechterung eintritt und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands überdies nicht gehindert würde.

Zu sämtlichen vorgenannten Aspekten wird ergänzend darauf hingewiesen, dass auch im Bereich der Maßnahme E 1 Steinhäufen bzw. Steinriegel geschaffen werden, die Reptilien Lebensraum anbieten. Hinzu kommt die Maßnahme A 5a, die ebenfalls Potential als Lebensraum für Reptilien aufweist. Dies insbesondere in Verbindung mit den untereinander abgestimmten und sich gegenseitig stärkenden Maßnahmen im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen.

- Amphibien

Kammolch (*Triturus cristatus*) und Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) sind in Deutschland gesetzlich geschützt. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 b) BNatSchG (i.V.m. Anhang IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) gelten sie als streng geschützte Art und unterliegt damit den strengsten Schutzbestimmungen des deutschen Naturschutzrechts. Es handelt sich um Arten, die nach der Roten Liste Baden-Württemberg als stark gefährdet gelten.

Wie bereits ausgeführt (vgl. Ziffer 3.4.4.1.2.2 Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten), wird es von fachlicher Seite für möglich erachtet, dass entlang des Tunseler Grabens Wanderungsbewegungen von Amphibien in geringem Umfang stattfinden. Die Beeinträchtigung eines Vorkommens ist insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen und getroffenen Bestimmungen nicht zu erwarten. Es wird einbezogen, dass der Schwerpunkt an Lebensräumen beider Arten mit den Hauptvorkommen in deutlicher Entfernung liegt und durch das Vorhaben keine Beeinträchtigung erfährt. Demgegenüber stellt das weitere Umfeld des Tunseler Grabens mit seiner intensiven landwirtschaftlichen Nutzung einen weniger attraktiven Lebensraum dar. So sind auch signifikante Wanderungsbeziehungen in den eher trassennahen Bereichen nicht ersichtlich geworden. Es fließt überdies mit ein, dass die Anpassungen, die zur Berücksichtigung des Bebauungsplans „Rundacker II“ erfolgt sind, mit einer Verringerung der baulichen Eingriffe verbunden sind. Der Tunseler Graben im Bereich der Kleingartenanlage wird nach dem aktuellen Planungsstand nicht mehr verlegt. Es verbleibt damit bei dem eher punktuellen Eingriff im Zuge der Querung über den Tunseler Graben. (Zur typischen Gefährdungssituation von Amphibien bei Straßenbauvorhaben vgl. beispielhaft: Amphibien schützen – Leitfaden für Schutzmaßnahmen an Straßen; Ministerium für Verkehr und Infrastruktur; 2009).,

Tötungsverbot

Im Zuge von Baumaßnahmen für das Durchlassbauwerk könnten einzelne Exemplare einem Tötungsrisiko ausgesetzt sein. Mit der vorgesehenen Berücksichtigung artenspezifischer Anforderungen in der Bauzeitengestaltung und der frühzeitigen und baubegleitenden Mitwirkung einer ökologischen Baubegleitung wird entsprechenden Risiken wirksam begegnet. Erforderlichenfalls werden situationsbezogen geeignete Maßnahmen zu ergreifen sein. In die Ausführungsplanung und die Umsetzung sind die maßgeblichen fachlichen Stellen sowie die ökologische Baubegleitung eingebunden. Eine nähere Bestimmung der zu treffenden Maßnahmen ist nicht geboten. Vielmehr ist es sinnvoll, im Hinblick auf die konkrete Vorgehensweise die nötige Flexibilität zu erhalten. Das folgt nicht zuletzt aus dem Umstand, dass Wanderungsbewegungen nicht sehr wahrscheinlich sind und im Zuge der Untersuchungen auch nicht nachgewiesen werden konnten. Es ist daher günstig, situationsbezogen den Eingriffsbereich zu prüfen und - falls einzelne Exemplare angetroffen werden sollte - erforderlichenfalls die nötigen Maßnahmen zu treffen.

Ein betriebsbedingtes Tötungsrisiko wird mittels eines kleintiergerechten durchwanderbaren Durchlasses unter dem Straßenkörper so gemindert, dass von einem signifikant gesteigerten Tötungsrisiko nicht mehr ausgegangen werden kann. Überdies wurden grundsätzlich ergänzende Festlegungen (etwa Leiteinrichtungen im Zulauf zum Durchlassbauwerk) vorbehalten, falls das jeweilige Schutzziel nicht erreicht wird.

Störungsverbot

Die Planung sieht die Berücksichtigung artenspezifischer Anforderungen in der Bauzeit vor. Die Maßnahmen werden von der ökologischen Baubegleitung überwacht. Bauzeitliche Störungen können daher wirksam vermeiden werden. Die Gestaltung des Durchlassbauwerks wirkt zugleich Störungen entgegen, die durch eine Zerschneidung von Lebensräumen oder sonst durch eine Barriere- oder Trennungswirkung hervorgerufen werden könnten.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Es ist unter pessimistischen Annahmen nicht auszuschließen, dass durch das Bauvorhaben im Zuge des Tunseler Grabens Fortpflanzungs- oder Ruhestätten beeinträchtigt werden könnten. Durch die beschriebene Vorgehensweise im Rahmen der Ausführungsplanung (u. a. Bauzeitenplanung) und der Überwachung durch eine ökologische Baubegleitung ist dafür Sorge getragen, dass sich Einwirkungen auf das zur Umsetzung des Vorhabens unerlässliche Maß beschränken und schonend ausgeführt werden. Mit dem eher punktuellen Eingriff ist mit der nötigen Gewissheit davon auszugehen, dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Es wird darauf hingewiesen, dass mit LBP-Maßnahme A 5a überdies Maßnahmen zur Aufwertung des in unmittelbarer Nähe befindlichen Bereich des Tunseler Grabens vorgesehen sind, Es werden damit zusätzlich geeignete Lebensräume geschaffen.

Insgesamt ist daher zu Recht davon auszugehen, dass es nicht zu einem signifikant erhöhten Risiko des Verlustes von Individuen bzw. insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf den Bestand einer möglichen lokalen oder gar regionalen Population kommt.

3.4.4.2.3.3 Libellen

Zu den grundlegenden Anforderungen, die sich aus den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG ergeben, wird auf die einführenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2.3.1 (Vögel) verwiesen. Libellen unterfallen der Bundeartenschutzverordnung. Es handelt sich jedoch nicht um Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG. Sie wurden vorlie-

gend mit erfasst zu einer Phase des Projekts, die noch vor dem Inkrafttreten des BNatSchG in seiner derzeit geltenden Fassung liegt. Sie wurden mit ihren Anforderungen an einen geeigneten Lebensraum in das Kompensationskonzept einbezogen. Eine überschlägige Betrachtung im vorliegenden Zusammenhang gibt einen genaueren Eindruck von dem im Raum stehenden Eingriff.

- Blaflügel-Prachtlibelle und Gebänderte Prachtlibelle

Die Blaflügel-Prachtlibelle (*Calopteryx virgo*) und die Gebänderte Prachtlibelle (*Calopteryx splendens*) sind in Deutschland gesetzlich geschützt. Sie gelten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 c) BNatSchG (i.V.m. Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten - Bundesartenschutzverordnung) als besonders geschützte Art.

Eine Beeinträchtigung der Vorkommen ist insbesondere unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen und getroffenen Bestimmungen nicht zu erwarten. Es wird auch hier einbezogen, dass die Anpassungen, die zur Berücksichtigung des Bebauungsplans „Rundacker II“ erfolgt sind, mit einer Verringerung der baulichen Eingriffe verbunden sind. Der Tunseler Graben im Bereich der Kleingartenanlage wird nach dem aktuellen Planungsstand nicht mehr verlegt. Es verbleibt damit bei dem eher punktuellen Eingriff im Zuge der Querung über den Tunseler Graben.

Tötungsverbot

Im Rahmen der Baumaßnahmen für das Durchlassbauwerk könnten einzelne Exemplare einem Tötungsrisiko ausgesetzt sein. Mit der vorgesehenen Berücksichtigung artenspezifischer Anforderungen in der Bauzeitengestaltung und der frühzeitigen und baubegleitenden Mitwirkung einer ökologischen Baubegleitung wird entsprechenden Risiken jedoch wirksam begegnet. So können mit Blick auf adulte Exemplare die Baumaßnahmen im Bereich des Gewässers beispielsweise in der Flugzeit (Mai/Juni) umgesetzt werden. Larven befinden sich das ganze Jahr im Gewässer. Hierdurch kann auch bei größter Umsicht in der Umsetzung nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass einzelne Exemplare getötet werden. Nach gutachterlicher Einschätzung ist damit eine nachteilige Wirkung des Vorhabens auf die Populationen jedoch nicht verbunden. Dies ist aufgrund der zeitlich und räumlich deutlich begrenzten Baumaßnahme sowie der getroffenen Bestimmungen zur schonenden Baumumsetzung nachvollziehbar.

Ein betriebsbedingtes Tötungsrisiko (Kollisionen mit dem Straßenverkehr) wird durch die Dimensionierung des Durchlassbauwerks, die an den Anforderungen auch von Libellen ausgerichtet ist, so gemindert, dass von einem signifikant gesteigerten Tötungsrisiko nicht mehr ausgegangen werden kann.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Es ist nicht auszuschließen, dass durch das Bauvorhaben im Zuge des Tunseler Grabens Fortpflanzungs- oder Ruhestätten beeinträchtigt werden könnten. Durch die beschriebene Vorgehensweise im Rahmen der Ausführungsplanung (u. a. Bauzeitenplanung) und der Überwachung durch eine ökologische Baubegleitung ist dafür Sorge getragen, dass sich Einwirkungen auf das zur Umsetzung des Vorhabens unerlässliche Maß beschränken und schonend ausgeführt werden. Mit dem eher punktuellen Eingriff ist mit der nötigen Gewissheit davon auszugehen, dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Es wird darauf hingewiesen, dass mit LBP-Maßnahme A 5a überdies Maßnahmen zur Aufwertung des in unmittelbarer Nähe befindlichen Bereich des Tunseler Grabens vorgesehen sind. Es werden damit zusätzlich geeignete Lebensräume geschaffen.

Insgesamt ist daher zu Recht davon auszugehen, dass es nicht zu einem signifikant erhöhten Risiko des Verlustes von Individuen bzw. insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf den Bestand der lokalen oder gar regionalen Population kommt. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Maßnahme 5a multifunktional angelegt ist und Verluste von unterschiedlichen Biotoptypen bzw. Lebensräumen ausgleicht, so unter anderem Beeinträchtigungen von Libellen durch Flächeninanspruchnahme und Barrierewirkung. Die Konzeption ist überdies mit der Ausgleichskonzeption im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen abgestimmt. Hierdurch wird der Lebensraum für Libellen nochmals erweitert und insgesamt verbessert. Es wird überdies darauf hingewiesen, dass auch unter Gesichtspunkten der Durchlässigkeit beachtet wurde, dass sich Larven und adulte Tiere am Lauf des Gewässers orientieren. Der Durchlass des Gewässers unter dem Straßenkörper wurde unter diesem Gesichtspunkt optimiert. So waren die Einzelheiten der Ausführung (lichte Höhe und Weite, Bermen, naturnahe Gestaltung des Sohlssubstrats) Gegenstand intensiver Abstimmungen, die so auch von naturschutzfachlicher Seite akzeptiert wurden.

3.4.4.2.3.4 Fledermäuse

Zu den grundlegenden Anforderungen, die sich aus den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG ergeben, wird auf die einführenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2.3.1 (Vögel) verwiesen.

Alle Fledermausarten sind in Deutschland gesetzlich geschützt. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 b) BNatSchG (i.V.m. Anhang IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG bzw. EG 2006/105) gelten sie als „streng geschützte Art“ und unterliegen damit den strengsten Schutzbestimmungen des deutschen Naturschutzrechts.

Im Verfahren wurden Hinweise auf Fledermausvorkommen aufgenommen und im Jahr 2013 eine gesonderte Untersuchung durchgeführt. Fledermäuse können u. a. gegenüber der Trennungswirkung des Vorhabens, vor allem auch wegen eines möglichen Kollisionsrisikos, eine erhebliche Empfindlichkeit aufweisen. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass keine Projektwirkungen zu besorgen sind, die das Vorhaben grundlegend in Frage stellen oder umfangreiche Änderungen bzw. Anpassungen erforderlich machen würden. Es wurden zwar insbesondere Flugrouten von Zwergfledermäusen angetroffen. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko kann aber mit geeigneten Maßnahmen so gemindert werden, dass es unterhalb der Signifikanzschwelle liegt.

Die Untersuchung des Fachgutachtens Fledermäuse umfasst den relevanten Aktivitätszeitraum von Frühjahr bis Oktober 2013. Im Umfeld der geplanten Trasse, im Münstertal sowie in der umgebenden Raumschaft (weiträumigere funktionale Zusammenhänge) wurden umfangreiche Maßnahmen zum Erfassen der Bestände u. a. zur Bestimmung der vorkommenden Arten sowie bzgl. der Zugehörigkeit zu Kolonien, zu Flugrouten, zur Lage unterschiedlicher Reviere und deren wechselbezüglichen Funktionszusammenhängen durchgeführt (Begehungen, Einsatz von Detektoren, Netzfänge, Besondern einzelner Exemplare, Ermittlungen im Bereich spezifischer Lebensräume wie Viehställe oder Höhlen). Nicht zuletzt durch den großräumigeren Untersuchungsansatz und aufgrund ausreichender Untersuchungstiefe konnte damit Anfang November 2013 abschließend eine belastbare Aussage getroffen werden. Seit Dezember 2013 liegt die detaillierte schriftliche Ausarbeitung vor. Es wurden Vorkommen der Wimperflederflaus, der Zwergfledermaus und weiterer Arten nachgewiesen. Die Problematik konzentriert sich weitgehend auf die Zwergfledermaus. Sie ist entlang der Trasse (ca. zwischen Bauanfang und L 125) mit mehreren Flugrouten betroffen. Im Übrigen haben sich hinsichtlich der Trasse keine Hinweise auf regelmäßige Austauschbeziehungen ergeben. So kann insbesondere zur Wimperfledermaus, der bezüglich der Projektwirkungen eine hohe Empfindlichkeit zukommen würde, festgehalten werden, dass sich das Vorhaben im Überschneidungsbereich zweier Kolonien befindet (Ausrichtung nach Ehrenkirchen bzw. Müllheim). Dies erklärt plausibel die in ihrer Zahl eher überschaubaren Einzelbeobachtungen, die zugleich keine Hinweise auf trassenübergreifende funktionale Zusammenhänge gegeben haben.

Tötungsverbot

Entlang der Trasse haben sich insgesamt vier Flugrouten der Zwergfledermaus bestätigt. In weiteren Bereichen sowie im freien Feld handelt es sich darüber hinaus lediglich um Einzelereignisse, die beobachtet werden konnten. Von der L 125 bis zum Bauende konnten nur sehr wenige Beobachtungen gemacht werden. Dieser Bereich hat sich vorliegend

damit als naturschutzfachlich weniger bedeutsam erwiesen. Im Bereich der Flugrouten ist das Tötungsrisiko durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr signifikant erhöht. Einem erhöhten Kollisionsrisiko wird insbesondere mit der Verwirklichung der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen, die der Vorhabensträger zugesagt hat, so gemindert, dass es sich künftig in einem Rahmen hält, das dem allgemeinen Lebensrisiko der Art entspricht, wenn sie auf einen Verkehrsweg trifft. In die Bestimmung der erforderlichen Maßnahmen wurden u. a. die Verkehrsstärke der künftigen Trasse, Trassenbereite, die im Bereich von Kreisverkehrsplätzen reduzierte Geschwindigkeit der Kfz, die im Gelände anschließenden Strukturen sowie die gewonnenen Erkenntnisse zu den Details der Flugrouten einbezogen. Es wird berücksichtigt, dass die Zwergfledermaus nur bedingt strukturgebunden ist und regelmäßig eine Flughöhe von ca. 3 - 8 m bevorzugt.

(Hop-Over)

Die Trasse wird mit sog. Hop-Over bestückt in folgenden Bereichen:

- Ca. Bau-km 0+400 (Relation Neumagenstraße - Pappelreihe westlich des Anwesens Stöckle)
- Ca. Bau-km 1+800 (in etwa in der Verlängerung des verlegten Tunseler Grabens im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II)
- Ca. Bau-km 2+100 im Bereich der Obstbaumpflanzung (in der Ausrichtung der Obstbaumpflanzung; im nördlichen Grundstücksbereich, d. h. herangerückt an den Grasweg auf Flst.-Nr. 2206)
- Ca. Bau-km 2+550 (der Trasse der ehemaligen Bahnlinie folgend). Der hier leicht schräg zur L 125 verlaufenden Flugroute wird ergänzend Rechnung getragen durch eine Bepflanzung des zu rekultivierenden Straßenkörpers der Querspange zwischen L 129 und L 125 auf dem Teilbereich zwischen Bahnlinie und L 125 mit 4 - 5 Bäumen. Dieser Teil der LBP-Maßnahmen E 2/A1 darf daher nicht zusammen mit den weiteren Flächen im Zuge der Verlagerung der Maßnahmen E 2 (2. Stufe) zum Wegfall kommen, sondern ist dauerhaft zu erhalten.

Zentraler Bestandteil der Hop-Over ist die Pflanzung von Bäumen (je 2 pro Seite auf den einander gegenüberliegenden Straßenböschungen), die eine Mindestwuchshöhe von 12 m erreichen. Um die Funktionalität von Beginn an zu gewährleisten, sind für die Pflanzungen Bäume einzusetzen, die bereits eine Höhe von 6 - 8 m erreicht haben. Da die Pflanzung in mehreren Fällen mit einer Abweichung von der RPS 09 verbunden ist, wird der Vorhabenssträger in diesen Straßenabschnitten ergänzend entsprechende Schutzeinrichtungen vorsehen. Die Nutzung der Hop-Over wird über ein Monitoring im ersten Sommer nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrung begleitet. Die Wirkungskontrolle eröffnet die Möglichkeit, bei Bedarf korrigierend mit den nötigen Anpassungen nachsteuern zu können.

(Optimierung der Heckenpflanzungen im Trassenbereich)

Die Heckenpflanzungen im Böschungsbereich der Trasse sind insbesondere zwischen L 125 und der Anbindung an die Münstertäler Straße so zu gestalten, dass

- die Pflanzungen zu beiden Seiten der Trasse alternierend und nicht gegenüberliegend
- sowie mit ausreichend großen Lücken verwirklicht werden, um eine Eignung als Leitstruktur und Jagdhabitat maßgeblich zu mindern.

(Optimierung der LBP-Maßnahme A 6 beim Gewerbegebiet Gaisgraben)

Die auf den Flächen der LBP-Maßnahmen A 6 beim Gewerbegebiet Gaisgraben vorgesehenen Baumpflanzungen sind wie im Bereich der Rad- und Gehwegunterführung bei Bau-km 2+744 auf kleinwüchsige Bäume umzustellen. Es ist außerdem sicherzustellen, dass der äußere Umgriff der Baumkronen einen Abstand von mindestens 5 m zum Straßenrand einhält. Mit dem nötigen Abstand wird dafür Sorge getragen, dass Fledermäuse nicht in den Gefahrenbereich der Straße geleitet und dort einem Kollisionsrisiko ausgesetzt werden.

Hinsichtlich des Tötungsverbots wurde überdies berücksichtigt, dass einzelne bauliche Anlagen oder Bäume, die projektbedingt entfallen, Bedeutung als Quartier haben können. Es handelt sich zumeist um Bereiche mit geringem bzw. ohne nennenswertes Quartierpotential. Eingriffe in das Biotop „Feldhecke südlich L 123“, dem mittleres Quartierpotential zukommt, sind nicht gegeben. Dem im konkreten Einzelfall verbleibenden Risiko des Verlusts von Individuen u.a. im Bereich der Kleingartenanlage und der Obstbauplantage wird mit einer vorsorgenden Vorgehensweise wirksam begegnet. Mit einer Untersuchung potentieller Quartiere insbesondere zeitlich unmittelbar vor entsprechenden Maßnahmen und einer Vorgehensweise nach fachlicher Anleitung und in Abhängigkeit von der konkreten Sachlage kann verhindert werden, dass eventuell vorkommende Exemplare beeinträchtigt werden. So ist es unter anderem möglich, nicht besetzte Quartiere unmittelbar im Anschluss an die Untersuchung zu verschließen oder bei besetztem Quartier nach Jahreszeit und den weiteren maßgeblichen Randbedingungen eine geeignete Abfolge zu bestimmen, die verhindert, dass einzelnen Exemplare zu Schaden kommen.

Zu den Einzelheiten wird auf das Fachgutachten Fledermäuse sowie ergänzend auf die in diesem Zusammenhang ergangenen Maßgaben und Zusagen in dieser Entscheidung Bezug genommen.

Störungsverbot

Eine Verwirklichung des Störungsverbots ist nicht zu besorgen. Die Zwergfledermaus ist nach gutachterlicher Aussage tolerant gegenüber akustischen und optischen Einwirkungen des Straßenverkehrs. Hinweise auf intensiver genutzte Jagdhabitats im Einzugsbereich der Trasse haben sich überdies nicht gezeigt. Gleichermaßen fehlen Hinweise auf regelmäßige/gehäufte Fledermausvorkommen, die gegenüber akustischen und/oder optischen Reizen als empfindlich einzustufen sind.

Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

Im Rahmen der Fledermausuntersuchung wurden u. a. die Obstbaumpflanzung und mögliche Höhlenbäume mit in den Blick genommen. Potenzielle Quartiere (z. B. Spalten in der Baumrinde) sind zwar vorhanden, jedoch eignen sich diese überwiegend nur als Einzelquartier. Auf die ergänzenden Ausführungen zum Tötungsverbot wird verwiesen. Es sind keine essentiellen Jagdhabitats betroffen. Es handelt sich überdies um eher überschaubare Flächengrößen, die wenn, nur sehr eingeschränkt eine Bedeutung als Lebensraum aufweisen. Im Ergebnis verbleibt es bei untergeordneten Flächenverlusten (Jagdhabitats), die durch die Trasse unmittelbar in Anspruch genommen werden und denen allenfalls Bedeutung im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanz zukommt. Es wird unabhängig hiervon darauf hingewiesen, dass mit den Bestimmungen zur ökologischen Baubegleitung zum Artenschutz in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sowie mit den vorgesehenen Begehungen dafür Sorge getragen ist, dass eventuell vorgefundene Quartiere/Vorkommen schonend behandelt werden.

Insgesamt ist daher zu Recht davon auszugehen, dass es nicht zu einem signifikant erhöhten Risiko des Verlustes von Individuen bzw. insgesamt zu erheblichen Auswirkungen auf den Bestand der lokalen oder gar regionalen Population kommt. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass mit den multifunktional angelegten Kompensationsmaßnahmen (vgl. LBP-Maßnahmen E 1 und E 2) Lebensräume geschaffen werden, die sich günstig für eine Mehrzahl von Arten auswirken. Unabhängig von vorstehenden Ausführungen kann überdies festgehalten werden, dass vom Vorhabensträger als flankierende Maßnahme die gutachterliche Anregung aufgenommen wurde, die Bepflanzungen in der Zuleitung zur Geh- und Radwegunterführung zwischen Staufen und Grunern in fledermausverträglicher Weise zu optimieren und hierdurch einen ergänzenden Beitrag für Fledermausarten zu leisten, die es bevorzugen, ein Hindernis zu unterqueren (vgl. Ziffer 3.4.4.3.2 (Unterlassung vermeidbarer Eingriffe)).

3.4.4.2.3.5 Sonstige Aspekte zum Artenschutz

Es wurde mit einbezogen, dass Bäume der Obstbaumpflanzung und weitere Einzelbäume im Zuge des Vorhabens entfernt werden und diesen Bedeutung für unterschiedliche Arten zukommen kann. Zu Fledermäusen wurde vorstehend bereits ausgeführt.

Die Fachgutachter haben im Rahmen der vorgenommenen Erhebungen auch die Baumbestände betrachtet. Höhlenbäume wurden nicht vorgefunden. Es wird nachvollziehbar dargelegt, dass die vorhandenen Strukturen keine Anhaltspunkte für geschützte Arten ergeben haben. So wird die Obstbauplantage intensiv bewirtschaftet (einschließlich Spritzmitteleinsatz). Dies lässt Vorkommen von Wildbienen und andern Insekten (z. B. Tagfalter der streng geschützten Arten) mangels geeigneten Lebensraums mit hinreichender Sicherheit nicht erwarten. Es wird auch in diesem Zusammenhang ergänzend darauf hingewiesen, dass mit den Bestimmungen zur ökologischen Baubegleitung zum Artenschutz in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sowie mit den vorgesehenen Begehungen dafür Sorge getragen ist, dass eventuell vorgefundene Quartiere/Vorkommen schonend behandelt werden.

3.4.4.3 Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Zu den Grundlagen wird insbesondere auf die Darstellung im LBP vom November 2012 (Unterlage 12b der Antragsunterlagen einschließlich der Anhänge) sowie das Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 verwiesen. Einbezogen wurden überdies sämtliche in diesem Kapitel unmittelbar aufgeführten Erkenntnisse sowie die durch Verweisung einbezogenen Teile dieser Entscheidung wie auch die weiteren benannten Erkenntnisquellen. Dies umfasst u. a. weitere gutachterliche Aussagen, Gutachten, Stellungnahmen der Naturschutzverwaltung und der Vereinigungen. Die im Verfahren eingebrachten Kritikpunkte, Anregungen und Hinweise wurden im Verfahren einbezogen sowie ergänzende Recherchen durchgeführt. Die fachlichen Unterlagen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und nachvollziehbar. Sie wurden im Lauf des Verfahrens fortentwickelt, ergänzende Betrachtungen vorgenommen und die hierbei gewonnenen Erkenntnisse einbezogen. Anregungen und übergreifende Ansätze, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Rundacker II“ der Stadt Staufen, wurden so weit wie möglich aufgenommen mit dem Ziel einer bestmöglichen naturschutzfachlichen Konzeption im gesamtökologischen Kontext. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholun-

gen auf die genannten Antragsunterlagen und macht sie sich, unter Einbezug der jeweiligen ergänzenden Informationen, Anpassungen und Optimierungen, zu Eigen.

3.4.4.3.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind 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, § 14 Abs. 1 BNatSchG.

Der Bau der Ortsumfahrung im Zuge der L 123 stellt mit der Beeinträchtigung maßgeblicher Schutzgüter einen Eingriff nach § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Das Vorhaben führt bau-, anlage- und betriebsbedingt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Durch die Herstellung der Straße kommt es insbesondere zu einer Versiegelung der belebten Bodenschicht und zu einer Zerschneidung des Naturraumes, die mit einer Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Landschaftsbildes verbunden ist. Hinzu kommen anlagenbedingte Auswirkungen auf Oberflächengewässer. Für die geplante Ortsumfahrung werden insgesamt ca. 80.800 m² Fläche, der überwiegende Anteil davon entfällt auf Ackerland, in Anspruch genommen. Davon werden für Fahrbahn- und Wegflächen insgesamt 38.600 m² überbaut bzw. versiegelt. Entsiegelungen sind im Umfang von ca. 20.700 m² durch Rekultivierung von vorhandenen und künftig nicht mehr benötigten Verkehrsflächen (Straße, Wege) möglich. Die Nettoneuversieglung durch befestigte Flächen beträgt damit rund 18.000 m². Rund 42.200 m² Fläche werden durch Böschungen und weitere Straßennebenflächen überformt. Im Einzelnen wird auf die Darstellung im LBP, insbesondere auf die zusammengefasste Darstellung in der Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung (Anlage 12b Anhang 2 der Antragsunterlagen, S. 48 ff) verwiesen.

3.4.4.3.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Gemäß den Bestimmungen von § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist jedoch nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. So ist unbestritten, dass zur Begründung der Vermeidbarkeit im Sinne des Naturschutzrechts nicht darauf verwiesen werden kann, dass auf das Vorhaben als solches verzichtet werden könnte oder dass die Eingriffe im Rahmen einer anderen Alternative nicht notwendig wären. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist vielmehr darauf gerichtet, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben selbst möglichst gering zu halten, indem diese vermieden bzw. minimiert werden. Beeinträchtigungen sind 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 (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätten und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden können (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003 - 9 A 33/02).

Die Planung entspricht diesem naturschutzrechtlichen Gebot. Der Vorhabensträger hat Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen soweit als möglich und zumutbar ausgeschöpft. Der Vorhabensträger hat zunächst durch die Optimierung des Straßenentwurfes dafür Sorge getragen, auftretende Konflikte zu vermeiden bzw. in ihrer Wirkung zu vermindern. In diesem Zusammenhang wird unter anderem darauf verwiesen, dass das Vorhaben die bestehende Brücke über den Neumagen nutzt und damit Eingriffe in das Gewässer vermeidet. Zugleich werden nördlich und südlich der Brücke befindliche gesetzlich geschützte Biotop geschont. Auch über den weiteren Verlauf, so insbesondere im Bereich kurz vor Bauende wurden mit der Trassierung Flächen eines gesetzlich geschützten Biotops und Flächen des angrenzenden FFH-Gebiets so weit wie möglich ausgespart. Es sind Schutzmaßnahmen während des Baubetriebes vorgesehen, damit baubedingte Auswirkungen ausgeschlossen bzw. auf ein nicht vermeidbares Maß beschränkt bleiben. Hierunter fallen unter anderem Schutzmaßnahmen während der Bauzeit zur Erhaltung von Vegetationsstrukturen und von Lebensräumen der Zauneidechse. Ein besonderes Augenmerk wurde unter anderem auch das Wanderungsverhalten von Libellen gerichtet. So zeigen sich die Maßnahmen auch im gebotenen Umfang an Aspekten des Biotop- und Artenschutzes ausgerichtet. Hinzu treten, zum Teil auch durch die Fachbehörden formulierte Maßgaben im Interesse des Bodenschutzes, beispielsweise zum ordnungsgemäßen Umgang mit belastetem Erdreich und der Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes nach Abschluss der Baumaßnahmen. Arbeiten in Gewässernähe haben so zu erfolgen, dass nachteilige Wirkungen ausgeschlossen sind.

Zur Verminderung bzw. Vermeidung von Beeinträchtigungen sind im LBP folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen. Zu den Einzelheiten wird auf den LBP (Anlage 12b der Antragsunterlagen Ziffer 4.1, S. 29 f und deren Anhang 3; Maßnahmenblätter S. 55 ff) Bezug genommen:

- Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen V 1 bis V 4

Es handelt sich hierbei nicht um Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen an sich, sondern um Überlegungen, die bereits in die Trassenwahl bzw. zu Aspekten der Erforderlichkeit einfließen. So sind bauliche Maßnahmen bezüglich des Wegenetzes nun auf den erforderlichen Umfang beschränkt. Berücksichtigt wurden hier insbesondere die Erforder-

nisse der Landwirtschaft. Die Belange von Fußgängern und Radfahrern wurden ebenfalls einbezogen. Eine konsequente Orientierung am Maß des tatsächlich Erforderlichen gewährleistet, dass vermeidbare Flächeninanspruchnahmen (Versiegelungen und/oder Überformungen) unterbleiben. Wie bereits ausgeführt, wurde bei der Trassierung darauf geachtet, die Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen und Eingriffe in den Randbereich des FFH-Gebietes zu vermeiden. Günstig wirkt sich überdies aus, dass die Planung auf landschaftlich intensiver wahrnehmbare und deshalb störend wirkende Überführungen verzichtet. Dies ist zugleich unter klimatischen Aspekten angeraten, um Beeinträchtigungen des Berg-Tal-Windsystems zu vermeiden.

- Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme V 5 – Schutz von Vegetationsstrukturen

Zur Erhaltung vorhandener Vegetationsstrukturen (Obstbäume, Feldgehölze u. a.), die teilweise auch gesetzlichen Schutzbestimmungen unterfallen, sind geeignete Schutzmaßnahmen, wie beispielsweise Schutzzäune oder Einzelbaumschutz während der Bauzeit vorgesehen. Die Maßnahmen sind vor Baubeginn nach Bedarf festzulegen.

- Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme V 6 - Rekultivierung

Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend als Baustraßen oder Baueinrichtungsflächen genutzt werden, werden entsprechend ihrer ursprünglich vorhandenen Nutzungsstruktur nach Abschluss der Bautätigkeit wieder hergestellt.

- Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme V 7 – Schutzmaßnahmen bzgl. der Zauneidechse

Eingriffe in den Lebensraum der Zauneidechse (Feldhecke mit Steinriegel) werden vermieden. Dies erfolgt über den größten Teil des Lebensraums durch entsprechende Schutzmaßnahmen (z. B: Schutzzaun). Soweit erforderlich, werden die Eidechsen von Baubeginn abgesammelt und zeitlich angepasst vor Ort wieder freigelassen. Die beschriebenen Maßnahmen kommen bezüglich der Arbeiten an der eigentlichen Trasse wie auch bezüglich der Anpassungsarbeiten an Feldwegen im Bereich des Steinriegels in Betracht.

Die Maßnahme V 7 wurde im Lauf des Verfahrens an aktuelle Erkenntnisse und Sachstände angepasst. Es hat sich zuletzt gezeigt, dass der Steinriegel (wohl im Zuge der landwirtschaftlichen Nutzung des restlichen Grundstücks) in seiner Lage verändert wurde und mit seinem westlichen Rand nun einen Abstand von ca. 15 m zur Trasse aufweist. Es wurde überdies berücksichtigt, dass fachliche Erkenntnisse dafür sprechen, dass sich Zauneidechsen häufig reviertreu verhalten, was bei einer Umsiedlung (wie zuvor vorgesehen) das nicht allzu fernliegenden Risiko beinhaltet, dass die Tiere auf der Suche nach dem an-

gestammten Revier wieder abwandern. Auf der Strecke laufen sie sodann Gefahr, ungeeignete Habitats anzutreffen oder sonst widrigen Umständen zum Opfer zu fallen.

Nach der aktuellen Konzeption ist daher vorgesehen, die Tiere vor Beginn der baulichen Maßnahmen im Umfeld des örtlichen Reviers abzusammeln und nach Umsetzung entsprechender Schutzvorkehrungen vor Ort wieder freizulassen. Nach gutachterlicher Aussage ist nach den derzeitigen räumlichen Gegebenheiten ein Vorkommen im Trassenbereich nicht zu erwarten. Nicht ausgeschlossen werden kann dies jedoch für die Feldwege im unmittelbaren Anschluss an den Steinriegel. Der Trassenbereich und die weiteren von Baumaßnahmen betroffenen Bereiche (einschließlich der Baustraßen) sind mit einem ausreichend dimensionierten Schutzzaun (z. B. Folienzaun), der den Aktionsradius der Tiere berücksichtigt, zu versehen. Damit wird ein (erneutes) Einwandern in den Baubereich verhindert. Eine Sicherung u. a. auch des Trassenbereichs hat hierbei zu erfolgen, weil die Flächen durch die Bauarbeiten für die Tiere attraktiver werden und einem Einwandern daher wirksam begegnet werden muss. Mit der vorgesehenen fachlichen Begleitung ist dafür Sorge getragen, dass in der Umsetzung der Maßnahme die nötigen artspezifischen Besonderheiten u. a. hinsichtlich zeitlicher und räumlicher Festlegungen berücksichtigt werden. Die Einzelheiten des Vorgehens werden somit mit der ökologischen Baubegleitung bzw. dem Fachgutachter im Rahmen der Ausführungsplanung und bei Umsetzung des Vorhabens näher zu bestimmen sein. Nach fachgutachterlicher Einschätzung kann im Rahmen dieser Vorgehensweise (etwa mit Folienzäunen) zuverlässig dafür gesorgt werden, die Zauneidechse von der Baumaßnahme fernzuhalten und somit ein baubedingtes Tötungsrisiko abzuwenden. Mit dem gegebenen Abstand von 15 m zwischen Steinriegel und Straßenkörper wird ein direkter Kontakt zur Böschung wirksam unterbunden und beinhaltet einen ausreichenden Sicherheitsabstand der Population vom Verkehrsweg. Überdies wird die Straßenböschung im maßgeblichen Bereich für Reptilien unattraktiv gestaltet mit Gehölzen und einer Fettwiese. Der im Bereich des Steinriegels verlaufende Wirtschaftsweg ist im Einklang mit den fachgutachterlichen Empfehlungen als Erdweg vorgesehen und ergänzt damit in gleicher Weise, wie die im Bestand dort verlaufenden Wege, den Lebensraum der Zauneidechse. Eingriffe in den Steinriegel selbst sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

- Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme V8 – Gestaltung des Querungsbereichs im Zuge des Tunseler Grabens (Libellen)

Die Barrierewirkung für Libellen (und Amphibien sowie weitere Tierarten) im Querungsbereich des Tunseler Grabens wird durch den Einbau eines ausreichend dimensionierten Durchlasses mit seitlichen Bermen und unter Einbau von natürlichem Bodensubstrat ge-

mindert. Insbesondere auch mit der Berücksichtigung artspezifischer Anforderungen an die bauzeitliche Umsetzung, der Einbindung einer ökologischen Baubegleitung sowie der weiteren vorgesehenen oder angeordneten Maßnahmen bezüglich der baulichen Maßnahme im unmittelbaren Gewässerbereich ist für eine schonende und naturschutzfachlich angemessene Umsetzung Sorge getragen.

- Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bezüglich Fledermäusen

Um die Barriere- bzw. Zerschneidungswirkung und insbesondere das Kollisionsrisiko für Fledermäuse zu mindern, ist der Vorhabensträger verpflichtet, Hop-Over für die Zwergfledermaus zusammen mit ergänzenden Maßnahmen/Anpassungen bezüglich weiterer Baum- und Heckenpflanzungen vorzunehmen. Es ist gewährleistet, dass wegfallende bauliche Anlagen und Bäume auf Quartiere untersucht und durch eine vorsorgende Vorgehensweise Beeinträchtigungen von Individuen weitestgehend vermeiden werden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2.3.4 (Fledermäuse) wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat überdies auf gutachterliche Anregung zugesagt, die Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 2+744 in folgender Weise zu optimieren:

- Die letzten Bäume vor dem Unterführungsbauwerk entfallen beidseits. Sie werden durch Hecken ersetzt, die sich zum Unterführungsbauwerk nach unten verjüngen, auf dieses also hinleiten.
- Es wird angestrebt, die zuführenden Wegstrecken auf Geländehöhe beidseits mit Hecken als Leitstruktur zu versehen, wenn die nötigen Flächen im Einvernehmen mit den privaten Eigentümern erworben werden können. Es kommt in Betracht, dass hierbei zugleich Anforderungen der Wanderschäferei berücksichtigt werden können.

Mit den beschriebenen Maßnahmen kann für Fledermausarten, die es bevorzugen, ein Hindernis zu unterqueren, ein gut nutzbares Angebot geschaffen werden, das die weiteren vorgesehenen Maßnahmen (u. a. Hop-Over) sinnvoll ergänzt. Teilweise ist eine Umsetzung möglich (Hecken beidseits des Unterführungsbauwerks), ohne dass Belange Dritter tangiert werden. Soweit private Flächen benötigt würden, wird dies im Rahmen der ohnehin anstehenden Verhandlungen zur Umsetzung von LBP-Maßnahme A 10.2 auf freiwilliger Basis angestrebt. Der Vorhabensträger hat aufgenommen, dass es unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten begrüßt wird, dass derzeit eine Beleuchtung der Unterführung nicht vorgesehen ist. Im Falle einer Beleuchtung soll auf eine fledermausverträgliche Ausführung geachtet werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Anhaltspunkte für weitere mögliche und verhältnismäßige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht gegeben sind. Die Verwirklichung der Ortsumfahrung kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden. Eine weitergehende Reduzierung der Beeinträchtigung ist zur Verwirkli-

chung des verfolgten Zweckes nicht möglich. Das Konzept zur Vermeidung und Minimierung entspricht daher insgesamt den Anforderungen des § 15 Abs. 1 BNatSchG.

3.4.4.3.3 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG).

Es wird einbezogen, dass nach dem Fachgutachten Fledermäuse zwar keine Eingriffe vorliegen, die artenschutzrechtliche Relevanz entfalten, weil keine Strukturen beeinträchtigt werden, die eine entsprechende ökologische Funktion aufweisen würden. So sind keine essentiellen Jagdhabitats und überdies eher überschaubare Flächengrößen betroffen, denen allenfalls nur sehr eingeschränkt eine Bedeutung als Lebensraum zukommt. Gleichwohl sind die eintretenden untergeordneten Flächenverluste von Jagdhabitats gegeben, die durch die Trasse unmittelbar in Anspruch genommen werden. Ihnen kommt damit (lediglich) Bedeutung im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanz zu. Es kann hierbei jedoch berücksichtigt werden, dass verschiedene Maßnahmen (u.a. E 1, E 2) multifunktional angelegt und daher geeignet sind, den nötigen Ausgleich zu leisten.

Bei Gehölzpflanzungen wird nach dem Kompensationskonzept beachtet, dass das Pflanzmaterial aus gebietsheimischen Herkünften besteht (§ 40 BNatSchG; § 44 NatSchG). Dies wird dem Vorhabensträger überdies durch eine Nebenbestimmung zu dieser Entscheidung aufgegeben.

3.4.4.3.3.1 Ausgleichsmaßnahmen

Zum Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sieht das Kompensationskonzept des LBP die nachfolgend dargestellten Maßnahmen vor. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung im LBP (Unterlage 12b der Antragsunterlagen Ziffer 4.2 und 4.3, S. 30 ff und deren Anhänge 2 und 3; Maßnahmenblätter S. 63 ff) sowie das Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 Bezug genommen. Eine Kompensation bezüglich in Anspruch genommener Flächen (insbesondere als Lebensraum von Tieren und Pflanzen, mit Blick auf das Schutzgut Boden und Eingriffe in Oberflächengewässer) erfolgt vorrangig über die Maßnahmen A1, A 5a, A 6, A 10 und E

1. Sie sind in die Flächenbilanzierung eingegangen (Hinweis: Die Maßnahme A 11 ist mit ihrer Flächen im Zuge der Maßnahme A 1 berücksichtigt). Zu anderen Schutzgütern kommt ihnen z. T. auch eine Funktion zu, die insbesondere nicht über den Flächenumfang quantifizierbar ist (z. B. Landschaftsbild). Die Maßnahmen A 2, A 3, A 7, A 8 und A 9 stehen konzeptionell im Zusammenhang und entfalten neben einer Ausgleichs- überwiegender auch gestalterische Funktion. Sie sind in der Bilanzierung bezüglich in Anspruch genommener Flächen (vgl. oben: Lebensraum von Tieren und Pflanzen, Schutzgut Boden, Oberflächengewässer) nicht zum Ansatz gebracht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahme A 4 zwischenzeitlich entfallen ist. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.

Im Zuge des Verfahrens ist eine Optimierung des LBP erfolgt, um die Maßnahme A 5a mit der Konzeption im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen abzustimmen und um den Flächenverbrauch für die Landwirtschaft weiter zu verringern sowie um sonstige Verbesserungen zu erreichen. Zugleich hat sich aufgrund neuer Richtlinien (RPS 09, Passive Schutzmaßnahmen, eingeführt am 13.04.2011, Abstand von Bäumen zur Straße von 7,50 m) das Erfordernis ergeben, die im Trassenverlauf der Ortsumfahrung und der Kreisverkehrsplätze vorgesehenen Baumpflanzungen darauf zu überprüfen, ob sie mit den aktuellen Standards vereinbar sind. Im Ergebnis hätten Baumpflanzungen vielfach einen größeren Abstand vom Verkehrsweg erforderlich gemacht. Dies hätte wiederum zu einer größeren Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen geführt. Die vorgesehenen Baumpflanzungen durch Heckenpflanzungen zu ersetzen, stellt demgegenüber eine gleichermaßen geeignete Alternative zur Kompensation und Gestaltung dar, die zugleich Eingriffe in Flächen Dritter vermeidet. In nachvollziehbarer Weise ist der Vorhabensträger deshalb dem Ansatz von Heckenpflanzungen gefolgt. Änderungen haben sich in der Folge zu den Maßnahmen A 2, A 3, A 4, A 6 und A 10 ergeben. Zu den Einzelheiten wird auf das Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 und die nachfolgenden Ausführungen sowie die jeweils im Sachzusammenhang getroffenen Nebenbestimmungen verwiesen. Die Änderungen wurden jeweils im Hinblick insbesondere auf die Flächenbilanz betrachtet. Die diesbezüglichen Ergebnisse sind in diese Entscheidung eingeflossen.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren schlüssig dargelegt, dass die Änderung verschiedener Planunterlagen mit einer technischen Problematik einhergeht, die zu erheblichem personellen und zeitlichem Mehraufwand führt, in den Ergebnissen der Darstellung jedoch suboptimal bleibt. Wegen ihrer Komplexität wurde der entsprechende Aufwand bezüglich der LBP-Maßnahme A 5a geleistet (vgl. Unterlage 12.2 der Antragsunterlagen, LBP-Maßnahmenplan, Plan 2 b). Nach erfolgter Prüfung und mit Blick auf Art und Umfang der

weiteren Änderungen hat sich der nunmehr verfolgte Ansatz (Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013) als geeignet erwiesen, um die jeweiligen Anpassungen mit der nötigen Klarheit darzustellen und zugleich den Aufwand in einem überschaubaren Maß zu halten. Bei den Grunderwerbsunterlagen besteht die eben beschriebene Problematik nicht. Sie wurden durch die jeweils aktuelle Fassung ersetzt.

Inhalte und Vorgehensweise wurden jeweils mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

- Ausgleichsmaßnahme A 1 – Rekultivierung von vorhandenen Verkehrsflächen

Die Maßnahme A 1 dient dem Ausgleich des Verlusts von Biototypen bzw. Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, sowie dem Ausgleich von Überbauung und Versiegelung des Bodens und dem damit einhergehenden Verlust von Bodenfunktionen. Der Ausgleich erfolgt durch Rekultivierung von vorhandenen Verkehrsflächen (Straße, Wege), die nicht mehr genutzt werden. Nach Entfernen der Deck- und Tragschichten erfolgen hierzu eine Tiefenlockerung und nachfolgend der Auftrag von kulturfähigem Boden sowie eine vegetations-technische Vorbereitung der Flächen für nachfolgende Nutzungen (z. B. Grünland). Die Maßnahme umfasst eine Fläche von 20.700 m².

- Ausgleichsmaßnahme A 2 – Pflanzung von Hecken im Straßenbereich

Die Maßnahme A 2 gleicht den Verlust an visuell wirksamen Gehölzstrukturen, insbesondere im Bereich der Grunerner Straße aus. Durch Pflanzung von standortgerechten Gehölze im Nahbereich des Verkehrswegs wird der Verluste von landschaftsprägenden Gehölzen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überformung der Landschaft ausgeglichen. Die Maßnahme dient zugleich der Einbindung und optischen Gliederung der neuen Trasse.

Im Zuge der Umstellung von trassennahen Baum- auf Heckenpflanzungen haben sich Veränderungen bei den Maßnahmen A 3 und A 4 ergeben. Teile davon werden nun der Maßnahmen A 2 zugeschrieben bzw. sind entfallen:

Mit der Maßnahme A 3 waren umfangreiche Baumpflanzungen vorgesehen, die teilweise Ausgleichsfunktion haben, weitgehend jedoch dazu dienen, Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes abzumildern und die neue Trasse in die Landschaft einzubinden. Mit der Maßnahme A 3 in ihrem aktuellen Umgriff wird weiterhin der Ausgleich für 29 entfallende Bäume geleistet. Weitere Baumpflanzungen sind jedoch aufgrund der RPS 09 bzw. im Hinblick auf die Schonung landwirtschaftlicher

Flächen entfallen. Sie werden durch trassenbegleitende Heckenpflanzungen im Böschungsbereich teilweise ersetzt und der Maßnahmen A 2 zugeschlagen. Dies umfasst den Bereich ursprünglich vorgesehener Baumpflanzungen der Maßnahme A 3, die auf den Planausschnitten zum Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 mit einem „X“ gekennzeichnet sind. Die Maßnahme A 2 dient hier nun in ähnlicher Weise wie Baumpflanzungen zugleich der Einbindung und optischen Gliederung der neuen Trasse. Im Bereich der (zusätzlich) mit roter Farbgebung markierten Flächen entfallen Pflanzungen insbesondere im Interesse der Schonung landwirtschaftlicher Flächen vollständig.

Mit der Maßnahme A 4 war vorgesehen, den Verlust visuell wirksamer Gehölzstrukturen (schwerpunktmäßig im Bereich der Grunerner Straße), die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und insbesondere auch die optische Störwirkung der Kreisverkehrsanlagen mit der Pflanzung von insgesamt 4 Großbäumen auszugleichen bzw. abzumildern. Aufgrund der Anforderungen der RPS 09 ist die Maßnahmen A 4 entfallen. Es ist nun die Pflanzung von Hecken vorgesehen, die der Maßnahme A 2 zugeschlagen werden. Mit einer entsprechenden Gestaltung im Zuge der Maßnahme A 2 wird hier ein Beitrag geleistet, um insbesondere die Kreisverkehrsanlagen besser in die Landschaft einzugliedern und das Landschaftsbild durch markante Strukturen abwechslungsreicher zu gestalten. Im Interesse einer optisch ansprechenden Gestaltung wird es für erforderlich erachtet, dass die ökologische Baubegleitung im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung einbezogen wird. Dem Vorhabensträger wurde dies mit dieser Entscheidung aufgegeben. Nicht gehindert ist hierdurch die Berücksichtigung weitere Gestaltungselemente, die zu einem günstigen Gesamtbild beitragen und die mit den Sicherheitsanforderungen vereinbar sind.

Um die Funktion einer Einbindung der Trasse in die Landschaft optisch ansprechend und dauerhaft erfüllen, muss die Unterhaltungspflege über die Gesamtstrecke abschnittsweise erfolgen. Der Vorhabensträger hat dies erkannt und zum Gegenstand seines Antrags gemacht. Die Planfeststellungsbehörde misst dem ebenfalls erhebliche Bedeutung zu, wobei dem Bereich zwischen Staufen und Grunern bis hin zur Anbindung an den Bestand im Bereich des Bauendes ein angemessenes Augenmerk zukommt. Entsprechende Anforderungen wurden deshalb im Rahmen dieser Entscheidung berücksichtigt. Unter Gesichtspunkten des Artenschutzes sowie mit Blick auf die Belange der Landwirtschaft wurden weitere Optimierungen für straßennahe Baum- und Heckenpflanzungen entwickelt (u. a. Abstand zur Trasse im Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben, Pflanzen mit limitierter Wuchshö-

he bzw. lichter Krone, alternierende Ausführung von Heckenpflanzungen), die ebenfalls im Rahmen dieser Entscheidung berücksichtigt wurden.

- Ausgleichsmaßnahme A 3 – Pflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen und Baumreihen im Straßenbereich

Die Maßnahme A 3 gleicht den Verlust (29 Bäume) an visuell wirksamen Gehölzstrukturen, insbesondere im Bereich der Grunerner Straße aus. Dies erfolgt durch die Pflanzung von insgesamt 58 Bäumen als Einzelpflanzung sowie von Baumgruppen und Baumreihen auf Straßenböschungen und weiteren Flächen. Die Maßnahme wirkt damit dem Verlust von landschaftsprägenden Gehölzen und der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes entgegen und trägt dazu bei, die neue Trasse in die Landschaft einzubinden.

Weitere gemäß dem LBP zunächst vorgesehene Baumpflanzungen entfallen teilweise aufgrund der RPS 09 bzw. im Hinblick auf die Schonung landwirtschaftlicher Flächen. Sie werden durch trassenbegleitende Heckenpflanzungen im Böschungsbereich teilweise ersetzt und der Maßnahmen A 2 zugeschlagen.

Weitere gemäß dem LBP (auch weiterhin) vorgesehene Baumpflanzungen dienen ergänzend als Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Verkehrswege in die Landschaft.

Unter Gesichtspunkten des Artenschutzes sowie mit Blick auf die Belange der Landwirtschaft wurden weitere Optimierungen für straßennahe Baum- und Heckenpflanzungen entwickelt (u. a. Abstand zur Trasse im Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben, Pflanzen mit limitierter Wuchshöhe bzw. lichter Krone, alternierende Ausführung von Heckenpflanzungen). Sie wurden im Rahmen dieser Entscheidung berücksichtigt.

- (entfallen) Ausgleichsmaßnahme A 4 – Pflanzung von Einzelbäumen

Es war vorgesehen, den Verlust visuell wirksamer Gehölzstrukturen (schwerpunktmäßig im Bereich der Grunerner Straße), die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und insbesondere auch die optische Störwirkung der Kreisverkehrsanlagen mit der Pflanzung von insgesamt 4 Großbäumen auszugleichen bzw. abzumildern. Aufgrund der Anforderungen der RPS 09 ist die Maßnahmen A 4 entfallen (auf den Planausschnitten zum Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 sind die entfallenden Bäume mit einem „X“ gekennzeichnet). Es ist nun die Pflanzung von Hecken vorgesehen, die der Maßnahme A 2 zugeschlagen werden. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen. Mit der Maßnahme A 2 wird in ähnlicher Weise ein Beitrag geleistet, um insbesondere die Kreisverkehrsanlagen besser in die Landschaft einzuglie-

dern und das Landschaftsbild durch markante Strukturen abwechslungsreicher zu gestalten.

- Ausgleichsmaßnahme A 5a – Naturnahe Gestaltung von Mulden/Vertiefungen mit angrenzendem Umfeld

Die Maßnahme A 5a gleicht Verluste von unterschiedlichen Biotoptypen bzw. Lebensräume für Pflanzen und Tiere, Beeinträchtigungen von Libellen durch Flächeninanspruchnahme und Barrierewirkung sowie Wirkungen von Überbauung und Versiegelung des Bodens aus. Dies erfolgt durch die naturnahe Gestaltung von neu anzulegenden Mulden/Vertiefungen, die von extensiv genutzten Wiesen umgeben sind. Die Maßnahme umfasst eine Fläche von insgesamt 5.000 m² und ist mit der Ausgleichskonzeption im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen abgestimmt. Hierdurch wird der Lebensraum für Libellen und weitere Tierarten nochmals verbessert. Im Gewässerrandstreifen des verlegten Tunseler Grabens (Bebauungsplan „Rundacker II“) werden gemäß Abstimmung mit der Stadt Staufen u. a. 3-4 Steinriegel für Reptilien angelegt.

- Ausgleichsmaßnahme A 6 – Anlage von Streuobstwiesen mit regionaltypischen Obstbäumen

Die Maßnahme A 6 dient dem Ausgleich vorübergehender und dauerhafter Verluste von landschaftsprägenden Obstbaumbeständen bzw. Lebensräumen von Pflanzen und Tieren sowie im Hinblick auf die Überbauung und die Versiegelung von Boden. Der Ausgleich erfolgt mittels einer Anlage von Streuobstwiesen mit regionaltypischen Obstbäumen auf extensivem/artenreichem Grünland auf einer Fläche von rund 5.600 m² im Bereich zwischen L 123 und Gewerbegebiet Gaisgraben (Unterlage 12.2 der Antragsunterlagen, Plan 1a). Der in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz eingebrachte Umfang von 5.600 m² wird an dieser Stelle erbracht, d. h. die Maßnahme A 6 bleibt hier unverändert erhalten.

Im Bereich der Unterführung zwischen Staufen und Grunern sowie im Bereich des Gewerbegebiets Gaisgraben wird die Maßnahme A 6 im Zuge der optimierten Planung modifiziert. Es handelt sich im Bereich der Geh- und Radwegunterführung nicht um Streuobst im eigentlichen Sinne, sondern das gestalterische Element im Sinne von „Begleitgrün“ überwiegt. Vor diesem Hintergrund wurden die hier vorgesehenen Pflanzungen nicht als Fläche in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz eingebracht. Eine Bepflanzung erfolgt künftig nur im Böschungsbereich, der die abgesenkte Trasse im Zulauf zur Unterführung begleitet. Die weiteren wegbegleitenden Flächen und Pflanzungen entfallen im Interesse einer größtmöglichen Schonung der landwirtschaftlichen Nutzung bzw. können evtl. im Weg freiwilliger Vereinbarungen herangezogen werden. Dies umfasst den Bereich jener ursprünglich vorgesehenen Pflanzungen, die auf den Planausschnitten zum Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmen-

plänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 mit einem „X“ gekennzeichnet sind. Um Verschmutzungen des Radwegs gering zu halten, ist dem Vorhabensträger im Bereich der Unterführung zwischen Staufen und Grunern überdies aufgegeben, statt der vorgesehenen hochstämmigen Obstbäume in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung standortgerechte Laub- und/oder Wildobstbäume anzupflanzen. Um Beeinträchtigungen insbesondere der Landwirtschaft durch möglichen Schattenwurf gering zu halten, ist überdies vorgesehen, dass Bäume mit geringerer Wuchshöhe und lichter Krone gewählt werden. Die Gestaltung wird überdies unter Gesichtspunkten des Artenschutzes (Fledermäuse) optimiert, indem die Bäume unmittelbar vor dem Unterführungsbauwerk durch Hecken ersetzt werden, die auf die Unterführung hinleiten. Im Bereich des Gewerbegebiets kommt zu einer Ausführung mit Bäumen mit geringerer Wuchshöhe und lichter Krone hinzu, dass diese in fledermausverträglichem Abstand zur Trasse verwirklicht werden.

- Ausgleichsmaßnahme A 7 – Ansaat von Landschaftsrasen auf Banketten und Trennstreifen

Mit Maßnahme A 7 werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Überformung der Landschaft) ausgeglichen. Hierzu erfolgt auf einer Fläche von insgesamt ca. 21.000 m² eine Ansaat von Landschaftsrasen auf Banketten und Trennstreifen zur landschaftlichen Einbindung der Trasse bzw. der Straßennebenflächen.

- Ausgleichsmaßnahme A 8 – Ansaat von Landschaftsrasen auf Böschungen

Mit Maßnahme A 8 werden ebenfalls Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Überformung der Landschaft) ausgeglichen. Hierzu erfolgt auf einer Fläche von insgesamt ca. 40.000 m² eine Ansaat von Landschaftsrasen auf Böschungen zur landschaftlichen Einbindung der Trasse bzw. der Straßennebenflächen.

- Ausgleichsmaßnahme A 9 – Ansaat von Landschaftsrasen auf Mulden

Auch mit Maßnahme A 9 werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Überformung der Landschaft) ausgeglichen. Hierzu erfolgt auf einer Fläche von insgesamt ca. 400 m² eine Ansaat von Landschaftsrasen auf Mulden, die der Versickerung von Niederschlag auf die Straßenoberflächen dienen. Es ist vorgesehen, dem Saatgut Kräuter feuchter Standorte beizumischen.

- Ausgleichsmaßnahme A 10 – Ansaat von Grünland auf sonstigen Flächen

Mit dem Vorhaben sind vorübergehende und dauerhafte Verluste des Biotoptyps Wirtschaftswiesen mittlerer Standorte verbunden. Mit der Maßnahme A 10 war ursprünglich die Ansaat von Grünland auf sonstigen Flächen (Wirtschaftswiesen, Baumstandorte) im Um-

fang von insgesamt ca. 12.200 m² vorgesehen, das künftig als extensives Grünland unterhalten werden sollte. Dem Saatgut (autochthones Material) werden Kräuter trockener bis feuchter Standorte beigemischt, was den im Untersuchungsraum vorkommenden Insekten neue Nahrungsquellen bietet.

Insbesondere zur Schonung landwirtschaftlicher Flächen wurde das Kompensationskonzept optimiert. Die Maßnahme A 10 untergliedert sich künftig in zwei Teilbereiche:

Maßnahme A 10.1

Mit der Maßnahme A 10.1 erfolgt die Ansaat von Grünland auf sonstigen Flächen mit Baumstandorten im Umfang von 5.300 m². Es handelt sich hierbei um die Flächen der Maßnahme A 10 in ihrer ursprünglichen Form abzüglich der Flächen, die auf den Planausschnitten zum Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 mit roter Farbgebung markiert sind.

Maßnahme A 10.2

Mit der Maßnahme A 10.2 wird eine Kompensation verfolgt, die ursprünglich mit den Flächen der Maßnahme A 10 vorgesehen war, die auf den Planausschnitten zum Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013 mit roter Farbgebung markiert sind. Sie umfassen rund 6.900 m² und befinden sich im Schwerpunkt im trassenbegleitenden Bereich zwischen L 125 und dem Bauende.

Zu Schonung landwirtschaftlicher Flächen wird diesbezüglich nun eine Ersatzzahlung von bis zu 35.440,- € festgesetzt, wobei dem Vorhabensträger entsprechend seinem Antrag zugestanden wird, in einer gestuften Vorgehensweise vorrangig zunächst eingriffsnahe Flächen im Zuge der Umsetzung des Vorhabens bzw. einer nachfolgenden Flurneuordnung auf freiwilliger Basis zu erwerben und für Ausgleichsmaßnahmen zu verwenden. Dies wird ergänzt um Bemühungen um sonst geeignete Flächen. Die Vorgehensweise ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und wird von dieser als geeigneter Ansatz erachtet. Auf Nachfrage des Vorhabensträgers bei der Stadt Staufen im Januar 2013 hat sich erneut bestätigt, dass seitens der Stadt Staufen keine geeigneten Flächen im nötigen Umfang zur Verfügung gestellt oder sonst Maßnahmen, die über die bereits vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinausgehen, empfohlen werden können.

Die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Vorgehensweise wird als sachgerechter und nachvollziehbarer Ansatz aufgenommen, um einerseits den Belangen der Landwirtschaft Rechnung zu tragen und andererseits dem nachvollziehbaren Interesse an einer eingriffsnahen Kompensation und einer optimierten Einbindung der Trasse in die Landschaft in größtmöglichem Umfang nachzukommen. Dies insbesondere im Hinblick auf den sensibleren landschaftlichen Bereich von der L 125 bis zum Bauende. Es ist nicht auszuschließen, dass mit diesem Ansatz auch Eigentümern entgegengekommen werden kann, die etwa bzgl. unwirtschaftlicher Restflächen ein Interesse an deren Veräußerung haben. Mit entsprechenden Auflagen und Vorbehalten ist sichergestellt, dass nur naturschutzfachlich geeignete Maßnahmen zur Umsetzung kommen. Hierbei sind jeweils die Untere Naturschutzbehörde sowie eine ökologische Baubegleitung einzubinden. Außerdem werden dem Vorhabensträger Berichtspflichten sowie die Pflicht zur Vorlage geeigneter Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde zur abschließenden Entscheidung über notwendige verfahrensrechtliche Schritte bzw. eine Ersatzzahlung auferlegt. Mit entsprechenden zeitlichen Maßgaben wird gewährleistet, dass sich die Umsetzung von Maßnahme A 10.2 nicht auf unabsehbare Zeit erstrecken wird. Damit wird dem Interesse an einer Konkretisierung der Kompensation noch im hinreichenden zeitlichen Zusammenhang mit dem Eingriff Rechnung getragen. Zugleich wird berücksichtigt, dass eine Bestimmung von Flächen, die sinnvollerweise für Kompensationsmaßnahmen in Betracht kommen, gegebenenfalls erst in einer Flurneuordnung getroffen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde behält sich überdies vor, den Vorgang nach vorheriger Anhörung der Unteren Naturschutzbehörde zu unterbrechen und eine Ersatzzahlung abschließend festzusetzenden, wenn sich dies aus sachlichen Gründen als sinnvoll bzw. erforderlich erweist. Das Vorliegen eines entsprechenden Grundes kommt etwa dann in Betracht, wenn der Vorhabensträger dauerhaft untätig bleibt oder erkennbar wird, dass die ins Auge gefasste Vorgehensweise eines freiwilligen Erwerbs offensichtlich nicht zu dem angestrebten Erfolg führen wird.

- Ausgleichsmaßnahme A 11 – Gewässerrandstreifen entlang des Entwässerungsgrabens Kirchmatten

Mit der Maßnahme A 11 wird der Verlust von Biotoptypen bzw. Lebensräumen für Pflanzen und Tiere sowie Auswirkungen der Überbauung und Versiegelung des Bodens ausgeglichen. Dies erfolgt durch das Anlegen eines Gewässerrandstreifens entlang des Entwässerungsgrabens Kirchmatten (gesetzlich geschütztes Biotop) unter Verwendung von Flächen, die durch Rekultivierung im Bereich der Straße „Im Steiner“ entstehen. In der Folge wird zwischen dem neu angelegten Schotterweg und dem Graben ein 3-4 m breiter Randstreifen naturnah gestaltet. Er dient als Ergänzung (Verbreiterung) der Puffer- und Schutzzone entlang des Grabens und trägt dazu bei, dort die Lebensraumbedingungen zu verbessern.

3.4.4.3.3.2 Ersatzmaßnahmen

Weil durch die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 und A 5a bis A 11 eine Kompensation nicht voll umfänglich herbeigeführt werden kann, sind verbleibende Beeinträchtigungen durch Ersatzmaßnahmen auszugleichen. Wegen ihrer überwiegend gestalterischen Funktion sind die Flächen der Maßnahmen A 2, A 3, A 7, A 8 und A 9 im Rahmen der Flächenbilanzierung zutreffend nicht einbezogen worden. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG). Das Kompensationskonzept des LBP sieht die nachfolgend dargestellten Ersatzmaßnahmen vor. Zu den Einzelheiten wird auf die Darstellung LBP (Unterlage 12b der Antragsunterlagen Ziffer 4.4 und 4.5, S. 33 ff und deren Anhänge 2 und 3; Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung und die Maßnahmenblätter S. 75 ff) Bezug genommen:

- Ersatzmaßnahme E 1 – Erweiterung „Nunnenmacher Teiche“

Da der Verlust von verschiedenen Biotoptypen bzw. Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, Wirkungen der Überbauung und Versiegelung des Bodens sowie Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes mit den genannten Ausgleichsmaßnahmen nicht vollständig bewältigt werden können, wurde die Ersatzmaßnahmen E 1 entwickelt. Sie greift den Bereich der seit über 10 Jahren bestehenden „Nunnenmacher Teiche“ (Bestand: ca. 24.800 m²) auf und erweitert diesen auf unmittelbar angrenzenden Flächen um vielfältige Lebensräume in einem Umfang von ca. 64.900 m². Es handelt sich dabei um die Anlage von Tümpeln, Feldhecken (geeignet u. a. für die Dorngrasmücke, Schwarzkehlchen) und Steinriegeln (geeignet u. a. für Reptilien). Hinzu kommt die Extensivierung von vorhandenem intensiv genutztem Grünland, die Entwicklung von Saumvegetation entlang von Gräben und Feldhecken, die Entwicklung von Ackerbrachen (geeignet u. a. für die Feldlerche) durch Sukzession nach Aufgabe der bisherigen Nutzung und die Renaturierung eines Grabenabschnittes. Es ist vorgesehen, die Anlage von Feldhecken und Steinriegeln zeitlich vorzuziehen, um bestimmten Arten (insbesondere Heckenbrütern) rechtzeitig Ausweich-Lebensräume zur Verfügung zu stellen. Die Lebensräume sind unterem zugleich für die Feldlerche und den Kiebitz geeignet; sie werden durch die Maßnahme E 2 ergänzt, mit der - den Lebensraumbedürfnissen der Bodenbrüter folgend - eingriffsnahe Flächen geschaffen werden. Die Ersatzmaßnahme E 1 wird im Rahmen eines landschaftspflegerischen Ausführungsplans und Pflegeplans weiter konkretisiert.

Die Ersatzmaßnahme E 1 liegt mit einem Teilbereich in FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“. Hiervon sind im Bereich der „Nunnenmacher Teiche“ befindliche Mähwiesen nicht tangiert. Nach nachvollziehbarem fachgutachterlichem Vortrag kann überdies auf sensiblere Bestände vor Ort im Rahmen der Ausführungsplanung und unter fachlicher Anleitung reagiert und insgesamt für eine schonende Umsetzung Sorge getragen werden. So ist es möglich, kleinräumig die einzelnen Bausteine des Kompensationskonzepts sinnvoll an die konkreten Gegebenheiten anzupassen und auch insoweit zu einer Stärkung des Standorts insgesamt beizutragen.

Die Ersatzmaßnahme E 1 tangiert mit Teilflächen auch das Grabungsschutzgebiet „Sahlenbach/ In der Lehnen/ Eschmatten“. In der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde und in Abstimmung mit der Höheren Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg hat sich gezeigt, dass die Maßnahmen E 1 mit ihren einzelnen Modulen un schwer an die Anforderungen des Denkmalschutzes angepasst werden kann. Der Vorhabensträger war in die Abstimmungen eingebunden und hat deren Ergebnis zugestimmt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Die unter Gesichtspunkten des Denkmalschutzes gebotenen Anpassungen wurden im Rahmen der Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

- Ersatzmaßnahme E 2 – Entwicklung von Brachflächen

Das Vorhaben ist mit der Beeinträchtigung von Vogelrevieren durch Flächeninanspruchnahmen (u. a. Feldlerche, Kiebitz) und der Beeinträchtigung von Vogelarten bzw. deren Lebensräumen u. a. durch Verkehrslärm und andere Störungswirkungen bzw. Gefährdungen verbunden. Zum Ausgleich insbesondere für Bodenbrüter ist die Entwicklung von geeigneten Brachflächen in zwei Stufen vorgesehen. Das stufenweise Vorgehen folgt aus der zeitlich gestaffelten Verfügbarkeit geeigneter Flächen. Es wird dabei auch das landwirtschaftliche Interesse berücksichtigt, dass künftig wieder sinnvolle Bewirtschaftungseinheiten zur Verfügung gestellt werden.

Mit der 1. Stufe der Maßnahme E 2 ist vorgesehen, die vorhandene Verbindungstrasse zwischen der L 129 und L 125 zu rekultivieren und auf ca. 3.000 m² als Brachfläche für die Feldlerche zu entwickeln und im Sinne einer extensiven Unterhaltung/Pflege als Ackerbrache/-randstreifen zu erhalten. Es sind dort zugleich Maßnahmen für den Kiebitz zu verwirklichen. Mit entsprechenden Maßgaben werden ins Verfahren eingebrachte Hinweise auf ein Vorkommen der zuletzt genannten Art berücksichtigt. Die Umsetzung erfolgt vor Beginn der Straßenbaumaßnahme (CEF-Maßnahme). Sie ist nach übereinstimmender fachlicher Einschätzung insbesondere geeignet, in der Bauzeit Ausweichlebensräume für die Feldler-

che und den Kiebitz zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen weiterer Optimierungen hat sich überdies gezeigt, dass eine Bepflanzung (zusätzlich 4 - 5 Bäume) des zu rekultivierenden Straßenkörpers der Querspange zwischen L 129 und L 125 auf dem Teilbereich zwischen Bahnlinie und L 125 ein vom Vorhabensträger zu errichtendes Hop-Over für die Zwergfledermaus und unter Berücksichtigung von deren weiterer Flugroute geboten ist (vgl. Ziffer 3.4.4.2.3.4 (Fledermäuse)). Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.

Insbesondere mit den erhöhten Lärmbelastungen bzw. einem evtl. erhöhten Kollisionsrisiko nach Verkehrsfreigabe sind stärkere Beeinträchtigungen von Feldlerche und Kiebitz zu erwarten. Dies wird mit der 2. Stufe der Umsetzung von Maßnahme E 2 berücksichtigt. Es ist daher verbindlich vorgesehen, die Kompensationsflächen (der 1. Stufe) rechtzeitig von Betriebsaufnahme in Bereiche zu verlagern, die einen größeren Abstand zur Trasse aufweisen. Im Verfahren hatte sich gezeigt, dass die Gutachter ihrem Konzept für vorgezogene Maßnahmen zunächst zu optimistische Vorstellungen über die zeitliche Abfolge der Verwaltungsverfahren und der Berücksichtigungsfähigkeit von Ergebnissen der Flurneuerung im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt hatten. Die Problematik wurde im Verfahren aufgenommen und bewältigt. Grundsätzlich gilt, dass die Flurneuerung dem Planfeststellungsverfahren nachfolgt und deren künftige Ergebnisse regelmäßig im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht so verfestigt sind, als diese im Sinne einer Problembewältigung berücksichtigt werden könnten. Vorliegend wurde jedoch zur Maßnahme E 2 (insbesondere Stufe 2) ausdrücklich die Abstimmung mit der zuständigen Flurneuerungsbehörde gesucht. Dabei hat sich mit der nötigen Bestimmtheit gezeigt, dass die Verlagerung der Maßnahmenflächen einschließlich der nötigen Schritte bezüglich der Verfügungsbechtigung im Rahmen der Flurneuerung zeitlich passend vorgezogen werden kann (Stellungnahme des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald - Flurneuerung und Landentwicklung - vom 20.11.2013). Für den Fall, dass sich eine Bewältigung in der Flurneuerung wider Erwarten als nicht umsetzbar erweisen sollte, hat die Stadt Staufen im Sinne einer der Flurneuerung nachrangigen Absicherung mit Schreiben vom 05.12.2013 erklärt, dass nötigenfalls gemeindeeigene Flächen herangezogen werden können. Möglicherweise in Betracht kommende Flächen wurden aufgezeigt. Die Flächen sind gutachterlich als geeignet eingeschätzt worden. Zu den Einzelheiten wird auf die bei den Akten befindliche diesbezügliche Korrespondenz Bezug genommen. Ausgenommen von der eben beschriebenen Vorgehensweise (Stufe 2) ist die vergleichsweise untergeordnete Fläche der LBP-Maßnahme E 2 (Stufe 1), die sich zwischen ehemaliger Bahnlinie und der L 125 befindet. Sie wird dauerhaft, wie ausgeführt, für Baumpflanzungen im Zusammenhang mit einer Flugroute der Zwergfledermaus benötigt. Diese Teilfläche darf daher nicht im Zuge der Verlagerung der Maßnahmen E 2 (Stufe 2) zum Wegfall kommen, sondern ist an Ort und Stelle dauerhaft zu erhalten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2.3.4 (Fledermäuse) wird ergänzend verwiesen.

Die Gestaltung der Maßnahme E 2 in der 2. Stufe der Umsetzung ist mit einer Stärkung der vorliegenden Konzeption verbunden durch die angedachte Anlage von drei Brachflächen (jeweils mind. 100 m lang und mind. 10 m breit) entlang von Gewässern, Wegen, Wegzwickeln und Grundstücksgrenzen im Abstand von 500 m zur Ortsumfahrung. Die Planfeststellung kann aus Rechtsgründen zwar keine verbindlichen Anforderungen für das Flurneuordnungsverfahren vorgeben. Es ist jedoch eröffnet, die Zielvorgaben bezüglich der Ersatzmaßnahme E 2 als Teil des Kompensationskonzepts zu formulieren, deren Erfüllung der Vorhabensträger nachweisen muss. Um den betroffenen Arten dauerhaft die benötigten Lebensräume zu sichern, darf deshalb die im Zuge der Planfeststellung beanspruchte Fläche der Ersatzmaßnahmen E 2 hiernach erst dann in ihrer Lage geändert und in landwirtschaftliche Nutzung (Acker) umgewandelt werden, wenn durch ein (der Planfeststellung nachfolgendes) Flurneuordnungsverfahren drei entsprechende Ersatzflächen bereitgestellt worden sind. Damit einher geht die Zulässigkeit der Betriebsaufnahme. Fachliche Anforderung ist, die Lebensräume einzubetten in eine Gesamtfläche von ca. 3000 m², die als artenreicher Randstreifen anzulegen ist. Hierdurch wird eine möglichst große Anzahl von Pflanzen und Tiere gefördert. Es soll berücksichtigt werden, dass Wege und Wegränder (Graswege) das ganze Jahr hindurch stark bevorzugt werden. Die vorhandenen Gras- und Schotterwege sollten daher erhalten bleiben. Wegränder (die optimale Breite liegt bei 3-6 m) sind je nach Aufwuchs ein- bis zweimal pro Jahr zu mähen, allerdings nie die gesamte Fläche auf einmal. Es ist darauf zu achten, dass stets Altgrasbestände vorhanden sind. Wie bereits bei Umsetzung der 1. Stufe ist auch in diesem Zusammenhang eine Berücksichtigung von 4 Maßnahmen für den Kiebitz vorgesehen. Es wird im Interesse der naturschutzfachlichen Kontinuität der Maßnahme E 2 für erforderlich erachtet, dass der Verfasser der naturschutzfachlichen Beurteilung der Fauna (H. Laufer) bei der Festlegung und artgerechten Ausgestaltung dieser Flächen im Rahmen der Flurneuordnung beteiligt wird. Die Planfeststellungsbehörde erachtet überdies eine Einbindung der Unteren Naturschutzbehörde für sinnvoll. Im Interesse einer lückenlosen Dokumentation im Zuge sind der Planfeststellungsbehörde nach Umsetzung der Maßnahmen geeignete Planunterlagen zur Entscheidung über eine gegebenenfalls erforderliche Planänderung einzureichen.

Mit dieser Entscheidung wurde überdies berücksichtigt, dass es im Interesse der Ziele der Flurneuordnung ist, zur räumlichen Lage der Ersatzmaßnahme E 2 eine gewisse Flexibilität aufrecht zu erhalten. Mit einer entsprechenden Fassung der Maßgaben zur Maßnahme E 2 wird es ermöglicht, die Maßnahme im Rahmen der Flurneuordnung in ihrer Lage zu verschieben, wenn damit keine Nachteile für die naturschutzfachlichen Zielsetzungen verbunden sind. Vor diesem Hintergrund wurde auch die Option eröffnet, in Abstimmung mit den fachlichen Stellen anstelle der Gesamtfläche der Maßnahme E 2 eine Konzeption von Einzelflächen, nämlich von 14 sog. Feldlerchenfenster mit jeweils ca. 20 m² Fläche und

von 4 Flächen für den Kiebitz mit jeweils ca. 50 - 75 m² zu verwirklichen. Der fachlichen Empfehlungen folgend wurden je beeinträchtigtem Revier zwei vorgezogene Maßnahmen vorgesehen. Zur fachlichen Eignung wird einbezogen, dass sich in der Praxis gezeigt hat, dass entsprechende Teilflächen, insbesondere Feldlerchenfenster, gut angenommen werde. Zugleich sind die Auswirkungen auf die Landwirtschaft hier eher gering. Die Flächeninanspruchnahme ist eng begrenzt, die Flächen können in der Bewirtschaftung gut eingebunden werden, weil beispielsweise die Sämaschine in den betroffenen Teilbereichen lediglich kurz angehoben werden muss. So werden Feldlerchenfenster u. a. auch vom Deutschen Bauernverband als sinnvolle und mit der Landwirtschaft grundsätzlich verträgliche Maßnahmen unterstützt (vgl. www.bauernverband.de/lerche). Es ist bei der Verwirklichung insgesamt darauf zu achten, dass die Fenster nicht direkt an Fahrgassen für landwirtschaftliche Geräte angelegt werden, um Fressfeinde fernzuhalten. Mit Blick auf die vom Kiebitz bevorzugten Lebensräume wurde überdies vorgesehen, die Brachflächen im Rahmen des Monitorings auf ihren Zielerreichungsgrad zu überprüfen. Es ist zwar verschiedentlich belegt, dass der Kiebitz auf den umschriebenen Brachflächen brütet. Sollte dies vorliegend wider Erwarten nicht der Fall sein, können im Rahmen des Monitorings noch Maßnahmen zur Optimierung ergriffen werden (z. B. Schaffen einer Wiesenfläche mit sog. Blänke; es handelt sich um eine Vertiefung, in der nach Regenfällen Wasser steht).

Falls die Einzelflächen (14 Feldlerchenfenster und 4 Flächen für den Kiebitz) zur Umsetzung kommen, ist unter Gesichtspunkten der Flächenbilanz ein Defizit gegeben. Gleichzeitig stellt eine entsprechende Umsetzung eine Entlastung potentieller landwirtschaftlicher Flächen vom Zugriff im Zuge des Kompensationskonzepts frei. Es wurde daher zugelassen, dass der Vorhabensträger in diesem Fall eine Ersatzzahlung von bis zu 6.800,- € leistet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich schließlich ein erneutes Aufgreifen des Verfahrens vorbehalten für den Fall, dass sich entgegen dem zu erwartenden Verlauf eine zeit- und fachgerechte Umsetzung gemäß der getroffenen Bestimmungen ganz oder teilweise als nicht möglich erweisen sollte. Erforderlichenfalls kann auf diesem Wege eine ergänzende fachgutachterliche Betrachtung und gegebenenfalls eine behördliche Entscheidung über die dann nötigen Änderungen oder Ergänzungen des Kompensationskonzepts herbeigeführt werden. Der mögliche Umgriff einer ergänzenden Entscheidung hält sich in einem überschaubaren Rahmen von ca. rd. 500 - 600 m². Im Sinne einer ultima ratio, falls auch Flächen der Stadt Staufen wider Erwarten nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden könnten, kann dabei auch eine Inanspruchnahme privater Flächen nicht ausgeschlossen werden. Dies kann wegen des eng umgrenzten Umfangs und der vorgesehenen schrittweisen Vorgehensweise zur Bewältigung einer nachträglich zu treffenden Entscheidung vorbehalten werden. Es ist überdies nicht ausgeschlossen, dass sich in den un-

terschiedlichen Umsetzungsschritten und Verhandlungen weitere Ansätze ergeben, im Einvernehmen mit den Berechtigten geeignete Flächen zu erlangen.

3.4.4.3.3 Gestaltungsmaßnahmen

Wie bereits ausgeführt, entfalten die Maßnahmen A 2, A 3, A 7, A 8 und A 9 neben ihrer Ausgleichs- überwiegend auch gestalterische Funktion. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.3.1 (Ausgleichsmaßnahmen) wird verwiesen. Sie tragen einzeln und im Zusammenwirken, wie auch im Zusammenwirken mit den weiteren Maßnahmen des Kompensationskonzepts, zu einer besseren landschaftliche Einbindung und optischen Gliederung bei.

3.4.4.3.3.4 Zusammenfassende Bewertung des Kompensationskonzepts

Die durch das Vorhaben entstehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch die im LBP dargestellten Maßnahmen A 1 bis A 3 und A 5a bis A 11, E 1 und E 2 ausgeglichen bzw. ersetzt. Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger bzw. in gleichwertiger Weise wieder hergestellt und das Landschaftsbild gleichermaßen landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neu gestaltet. Zugleich sind Ersatzmaßnahmen nicht frei wählbar, sondern müssen sich nach der gesetzlichen Regelung des § 15 Abs. 2 S. 3 B NatSchG an der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts orientieren und diese grundsätzlich so ähnlich wie möglich und insgesamt gleichwertig wiederherstellen. Erforderlich ist eine funktionale Beziehung zum Eingriff bzw. der damit verbundenen Beeinträchtigung, wenn auch in einem weniger engen Zusammenhang als bei Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Lütkes/Ewer; BNatSchG, Rdnr. 22f zu § 15 BNatSchG). Dem werden die gewählten Maßnahmen gerecht.

Im vorliegenden Fall ist die Kompensation des Verlusts von Biotoptypen bzw. Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, sowie der Überbauung und Versiegelung des Bodens und dem damit einhergehenden Verlust von Bodenfunktionen mit den vorgenannten Maßnahmen, insbesondere den Maßnahmen A 1 bis A 3 und A 5a bis A 11 nicht vollständig ausgleichbar. Dies folgt aus der umfangreichen Inanspruchnahme von Flächen durch das Vorhaben und den damit einhergehenden Auswirkungen für Biotoptypen/Lebensräume und Boden/Bodenfunktion. Die Beeinträchtigungen lassen sich durch entsprechende Maßnahmen im unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang nicht vollumfänglich auffangen. Bedeutung erlangen vor diesem Hintergrund die Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2, die insbesondere mit der Maßnahme E 1 multifunktional angelegt sind. Sie befinden sich im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff, nehmen die verbleibenden Defizite auf und tragen zu einer Kompensation im gebotenen Umfang bei.

Insgesamt nimmt das Kompensationskonzept Flächen auf, die überwiegend landwirtschaftlich genutzt und damit grundsätzlich zur naturschutzfachlichen Aufwertung geeignet sind. Das Kompensationskonzept orientiert sich unter anderem an der räumlichen Verteilung der Eingriffe etwa in Gärten, Obstbaumbestände, in Flächen, die als Habitat geschützter Arten dienen, bzw. an landschaftlich sensiblen Streckenabschnitten und setzt, so weit wie möglich, entsprechende Schwerpunkte mit den Ausgleichsmaßnahmen. Lediglich beispielhaft wird in diesem Zusammenhang auf die vorgesehene Entwicklung von Streuobstbeständen, die optimierte Gestaltung im Einzugsbereich des Tunseler Grabens oder das Augenmerk auf Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen im Bereich zwischen L 125 und dem Bauende verwiesen. Letztere zeigen unter anderem die angemessene Beachtung, die diesem Streckenabschnitt bezüglich einer Einbindung der Trasse in die Landschaft zukommt. Weil das Kompensationskonzept zugleich die Belange der Landwirtschaft im Auge behält, erweist es sich als Herausforderung, eine Lösung zu entwickeln, die den widerstreitenden Belangen bestmöglich gerecht wird. Der Vorhabensträger ist dem nicht ausgewichen, sondern hat sich ernsthaft mit der Problematik auseinandergesetzt und das Konzept in mehreren Schritten optimiert.

Die Ersatzmaßnahmen nehmen in schlüssiger Weise geeignete Flächen im Zusammenhang mit den Eingriffen auf bzw. entwickeln vorhandene, naturschutzfachlich hochwertige Bestände auf benachbarten Flächen fort. Insbesondere bei der Maßnahme E 1 handelt es sich um einen multifunktionalen Ansatz im Anschluss an die bereits bestehenden „Nunnenmacher Teiche“, die sich in der Raumschaft in besonderer Weise als Ansatz für eine Stärkung und Fortentwicklung anbieten. Hinzu treten weitere vorhandene Biotopstrukturen im räumlichen Umfeld, die eine gegenseitige Ergänzung und Stärkung erwarten lassen. Mit der Maßnahme E 2 werden im Abstand zur Trasse mit den vorgesehenen Brachflächen für die Feldlerche und den Kiebitz sichere Rückzugs- und Ausweichflächen geschaffen. Optionen für gleichermaßen geeignete Ansätze zur Umsetzung der Maßnahme E 2 unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der Flurneuordnung und der Interessen der Landwirtschaft wurden zugelassen, wenn die naturschutzfachlichen Anforderungen gewahrt bleiben. Ergänzend kann jedoch, wie ausgeführt, eine Ersatzzahlung erforderlich werden.

Mit der Maßnahme A 10.2, die zu Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange ein stufenweises Vorgehen beinhaltet, strebt der Vorhabensträger überdies an, vorrangig eingriffsnahen Flächen im Zuge der Umsetzung des Vorhabens bzw. einer nachfolgenden Flurneuordnung auf freiwilliger Basis zu erwerben und für Ausgleichsmaßnahmen zu verwenden. Ergänzt wird dies durch Anstrengungen, sonst geeignete Kompensationsmaßnahmen im näheren Umfeld der Trasse ausfindig zu machen. Sofern durch das beschriebene Vorgehen eine Kompensation nicht (vollständig) geleistet werden kann, soll das (verbleibende) Kompensationsdefizit durch eine Ersatzzahlung ausgeglichen werden. Für den

Fall, dass sämtliche Anstrengungen zur Umsetzung physischer Kompensationsmaßnahmen erfolglos bleiben sollte, wurde der maximale Umgriff einer Ersatzzahlung von bis zu 35.440,- € für die Maßnahme A 10.2 bestimmt. Mit der Maßnahme E 2 wird ebenfalls ein stufenweises Vorgehen vor dem Hintergrund der zeitlich gestaffelten Verfügbarkeit geeigneter Flächen sowie der Belange der Landwirtschaft wie auch der Flurneuordnung berücksichtigt. Im Ergebnis strebt der Vorhabensträger eine optimierte Umsetzung an, die insbesondere den artenschutzrechtlichen Anforderungen Rechnung trägt und zugleich Optionen eröffnet, die Schaffung günstiger Bewirtschaftungseinheiten zu fördern. Für den Fall, dass - je nach der Konzeption, die sich letztendlich als die sinnvollste Vorgehensweise erweist - ein Flächendefizit verbleibt, wurde der maximale Umgriff einer Ersatzzahlung von bis zu 6.800,- € für die Maßnahme E 2 bestimmt. Die nähere Ausgestaltung, fachliche Begleitung und Kontrolle ist über entsprechende Maßgaben, die der Vorhabensträger zu den Maßnahmen E 2 und A 10.2 erfüllen hat, gewährleistet. Auf die Ausführungen zu Maßnahme A 10.2 unter Ziffer 3.4.4.3.3.1 (Ausgleichsmaßnahmen), zu Maßnahmen E 2 unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen), die hierzu vorgesehenen und getroffenen Maßgaben sowie die nachfolgenden Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), insbesondere Ziffer 3.4.4.3.5 Zulassungsschranke nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und Regelung des § 15 Abs. 6 BNatSchG) wird ergänzend verwiesen.

Ergänzend wird überdies auf die Ausführungen des LBP verwiesen (Unterlage 12 b der Antragsunterlagen, Ziffer 3 und 4 sowie insbesondere die Bilanzierung unter Ziffer 5, S. 42 ff und die Anhänge 1 und 2, S. 46 f und S. 48 ff) sowie das Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013.

Soweit zum Kompensationskonzept insbesondere unter Gesichtspunkten der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen oder den Belangen Privater Bedenken vorgebracht wurden, wird ergänzend auf die nachfolgenden Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4.3.4 (Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen), sowie ergänzend Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV) und Ziffer 3.4.19 (Private Einwendungen) sowie Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange, vgl. insbesondere Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern)) verwiesen.

3.4.4.3.4 Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG wird durch die vorliegende Planung und unter Berücksichtigung der vorgenommenen Ergänzungen des Kompensationskonzepts sowie der weiter getroffenen Bestimmungen in dieser Entscheidung Genüge getan.

Bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist gem. § 15 Abs. 3 BNatSchG auf agrar-strukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Dieser Anforderung ist Rechnung getragen. Es wurde vom Vorhabensträger vorrangig geprüft, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen auf Flächen, die durch das Vorhaben belegt sind, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden (§ 15 Abs. 3 S. 2 BNatSchG).

Belange der Forstwirtschaft sind ausweislich der Antragsunterlagen wie auch der Stellungnahmen der Fachbehörden nicht betroffen (vgl. Ziffer 3.4.8 (Forstwirtschaft)). Der Vorhabensträger hat entsprechend den Darstellungen im LBP, der – soweit in dieser Entscheidung keine gegenteiligen bzw. weitergehenden Aussagen bzw. Maßgaben getroffen werden – als verbindliches Maßnahmenprogramm vom Vorhabensträger umzusetzen ist, vorrangig das Potential an Maßnahmen ausgeschöpft, das zu einer Entsiegelung von Flächen beiträgt bzw. im trassennahen Bereich ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme wichtige Funktionen entfaltet. Der Vorhabensträger rekultiviert im größtmöglichen Umfang vorhandene und künftig nicht mehr benötigte Verkehrsflächen (Maßnahme A 1). Mit einer Entsiegelung von insgesamt rund 20.700 m² wird insoweit ein nicht unbeachtlicher Beitrag zur Abmilderung der Projektfolgen geleistet. Ansatzpunkte für weitere Maßnahmen zur Entsiegelung haben sich im Rahmen der Recherchen des Vorhabensträgers wie auch in der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht gezeigt; Hinweise von dritter Seite auf weiteres mögliches Potential an Entsiegelungsflächen wurden nicht gegeben. Insbesondere mit den Maßnahmen A 2 und A 3 sowie A 6 bis A 9 nimmt der Vorhabensträger mit den straßenbegleitenden Böschungen und den zur schadlosen Ableitung des Niederschlagswassers nötigen Mulden weit überwiegend Flächen in Anspruch, die zur Errichtung und Unterhaltung des Verkehrsweges dauerhaft benötigt und vom Vorhabensträger deshalb erworben werden. Der Vorhabensträger trägt damit zu einer möglichst geringen Inanspruchnahme von Flächen bei, die für das Vorhaben nicht unmittelbar benötigt werden. Es handelt sich dabei um Flächen, die der bisherigen - weit überwiegend landwirtschaftlichen - Nutzung zur Umsetzung des Vorhabens in jedem Fall entzogen werden bzw. in ihrer Nutzung erheblich eingeschränkt wären.

Teilweise werden die zu rekultivierenden Flächen nicht in eine landwirtschaftliche Nutzung überführt, sondern für Kompensationsmaßnahmen herangezogen. Dies begegnet keinen

durchgreifenden Bedenken. So wurde auch in Einwendungen und Stellungnahmen verschiedentlich darauf hingewiesen, dass rekultivierte Flächen über längere Zeiträume nicht an den Ertrag anknüpfen, den natürlich anstehende Böden leisten können. Hinzu kommt im vorliegenden Fall, dass es sich um kleinere Flächen handelt, die überdies von Lage und Zuschnitt wenig günstig sind. Durch ihre Verwendung im Rahmen des Kompensationskonzepts kann damit ein sinnvoller Beitrag geleistet werden, um den Zugriff auf landwirtschaftlich genutzte und/oder für die landwirtschaftliche Nutzung besser geeignete Flächen zu vermindern. Ebenso wurde darauf geachtet, hochwertige landwirtschaftliche Flächen in größtmöglichem Umfang zu schonen und vorrangig für die landwirtschaftliche Nutzung weniger günstige Bereiche heranzuziehen. Es wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, die Maßnahmen möglichst effizient und multifunktional zu gestalten, somit ein hohes Aufwertungspotential zu generieren, um zugleich weitere und insbesondere flächigere Inanspruchnahmen nach Kräften zu vermeiden. Geeignete Areale, die ausschließlich im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, haben sich weitgehend als nicht verfügbar erwiesen. Vor diesem Hintergrund wurde ein Ansatz verfolgt, der neben der fachlichen Eignung der Flächen auch einen möglichst geringen Anteil privater (landwirtschaftlicher) Flächen anstrebt. Im Lauf des Verfahrens wurden die gewählten Ansätze vom Vorhabensträger sowie von der Planfeststellungsbehörde mehrfach auf den Prüfstand gestellt und auf Potential zur weiteren Optimierung ausgelotet. Im Interesse einer möglichst geringen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wurde unter anderem eine Modifikation des Maßnahmenkonzepts vorgenommen, mit der das Maßnahmenkonzept insbesondere hinsichtlich der Maßnahmen A 2, A 3; A 6 und A 10 optimiert wurde. Eine Reduzierung von Flächeninanspruchnahmen vor allem bei den Maßnahmen A 3, A 6 und A 10 wirkt sich zugunsten landwirtschaftlicher Flächen aus und umfasst in der Summe rund 6.900 m². Die Flächen werden nun überwiegend bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommen. Sie stehen danach der landwirtschaftlichen Nutzung grundsätzlich wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Ergänzende Maßnahmen des Kompensationskonzepts beschränken sich auf einvernehmliche Regelungen im Zuge der Umsetzung des Vorhabens bzw. einer nachfolgenden Flurbereinigung. Soweit sich hier kein ausreichendes Potential zeigt, wird der Weg einer Ersatzzahlung beschritten (vgl. Maßnahmen A 10.2 und E 2). Zu den Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Ausführungen sowie ergänzend auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4.3.2 (Unterlassen vermeidbarer Eingriffe), Ziffer 3.4.4.3.3 (Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe) sowie unter Ziffer 3.4.4.3.5 (Zulassungsschranke nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und Regelung des § 15 Abs. 6 BNatSchG) verwiesen.

Bedenken von landwirtschaftlichen Betrieben bezüglich möglicher nachteiliger Wirkungen von geplanten Bepflanzungen wurde im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Als bedeutsam haben sich hier insbesondere die vorgesehenen straßennahen Baum- und Heckenpflanzungen der Maßnahmen A 2, A 3 sowie der Maßnahme A 6 im Bereich der Rad-

und Gehwegunterführung bei Bau-km 2+744 erwiesen. Vielfach ist zwar aufgrund der Lage der Pflanzungen etwa auf der Südseite des Verkehrswegs und mit Blick auf die spezifische klimatische Situation nicht mit erheblich nachteiligen Folgen (z. B. durch Schattenwurf) zu rechnen. Für eine wirksame Einbindung der Trasse sind jedoch auch Pflanzungen u. a. auf der Nordseite der Trasse vorgesehen. Um den betroffenen Belangen insgesamt gerecht zu werden, hat die Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit dem Vorhabensträger deshalb angeordnet, dass Baumarten zu verwenden sind, die kleiner als 10 m werden und eine lichte Krone aufweisen (vgl. Maßnahme A 6 im Bereich der Geh- und Radwegunterführung). Überdies sind Heckenpflanzen mit geringer Wuchshöhe (weniger als 4 m) zu wählen. Hinzu tritt hier, dass bereits der Vorhabensträger ein Konzept zum abschnittswisen Rückschnitt im Rahmen der notwendigen Pflegemaßnahmen vorsieht. Nach Lage der Dinge kann voraussichtlich auch die Optimierung unter Gesichtspunkten des Artenschutzes zu einer lichtereren Ausführung beitragen. Dies trägt in der Summe dazu bei, dass es hier nicht zu unzuträglichen Auswirkungen kommt bzw. diese sich in zumutbaren Grenzen halten. Im überwiegenden Interesse des Artenschutzes ist im Bereich der vier vorgesehenen Hop-Over (Fledermäuse) hinzunehmen, dass es durch höhere Bäume und Unterpflanzungen zu einem umfangreicheren Schattenwurf kommen kann. Ein Hop-Over befindet sich zwischen einer ohnehin vorgesehenen Pflanzung von Bäumen und einer bestehenden Pappelreihe. Ein weiteres Hop-Over betrifft eine LBP-Maßnahmen und den Bereich der Kleingartenanlage. Die beiden weiteren Hop-Over befinden sich im Bereich einer Obstbaumpflanzung bzw. einer nicht mehr genutzten Bahnstrecke. Aufgrund der insoweit gegebenen konkreten Fallgestaltungen werden die Auswirkungen für relativ überschaubar und insgesamt hinnehmbar erachtet. Die Pflanzungen beziehen sich sämtlich auf räumlich begrenzte Bereiche. Die markanten Baumpflanzungen erreichen zwar eine Mindesthöhe von 12 m. Sie beschränken sich auf jeweils paarweise angeordnete Bäume im Einzugsbereich der zuvor beschriebenen Strukturen. Landwirtschaftliche Betriebe haben nachvollziehbar zwar ein Interesse daran, von entsprechenden Beschattungen und eventuellen Beeinträchtigungen durch Laubfall und Wurzelwerk verschont zu bleiben. Diese sind insbesondere im Bereich der Pappelreihe bereits vorgeprägt. Die geplante LBP-Maßnahme und der Kleingartenbereich umfassen keinen landwirtschaftliche Nutzung im engeren Sinne. Zugleich handelt es sich um erforderliche Maßnahmen, um das Kollisionsrisiko von geschützten Arten wirksam zu mindern. Andere, gleichermaßen geeignete Maßnahmen sind nicht ersichtlich. Zugleich sind die vorgesehenen Maßnahmen, wie ausgeführt, auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt und erstrecken sich über einen untergeordneten Anteil der Gesamttrasse. Mit dem Entwässerungskonzept, das mit den Fachbehörden abgestimmt wurde, ist dafür Sorge getragen, dass Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen dem Wasserkreislauf schadlos wieder zugeführt wird. Die Trasse verläuft über weite Strecken parallel bzw. leicht schräg zur Fließrichtung des Grundwassers und/oder in leichter Dammlage. Eine aufstauende Wirkung bezüglich grundwasserführender Schichten ist damit ebenfalls nicht zu be-

sorgen. Die lokalklimatischen Verhältnisse sind durch eine gute Durchlüftung geprägt, die zumeist parallel zur Trasse verläuft. Es ist daher nicht mit Kaltluftstaus zu rechnen. Erheblich nachteilige Auswirkungen sind, wie bereits ausgeführt, weitgehend auch nicht durch Schattenwurf der trassenbegleitenden Pflanzungen zu erwarten. Neben der Charakteristik der Pflanzungen und dem Pflegekonzept wird einbezogen, dass Pflanzungen überwiegend auf der südlichen Seite der Trasse geplant sind. Ein Schattenwurf trifft in diesen Konstellationen überwiegend die Fahrbahn. Es wird darauf hingewiesen, dass zur Frage von Beschattung, zu sonstigen kleinklimatischen Aspekten, zu Fragen von Staunässe oder von Schadstoffeintrag jeweils auch die konkreten Umstände des Einzelfalls einbezogen werden. Auf die ergänzenden Ausführungen im Sachzusammenhang und insbesondere zur Betrachtung anhand konkreter Einzelfälle wird verwiesen (vgl. zu alledem u. a. Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe) und insbesondere Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen)).

Durchgreifende Bedenken zu den Maßnahmen des Kompensationskonzepts bestehen auch im Übrigen nicht. Das Interesse landwirtschaftliche Flächen so weit wie möglich zu schonen wurde jeweils im gebotenen Umfang berücksichtigt. Das Interesse tritt überdies hinter die vorgesehenen LBP-Maßnahmen zurück, weil für diese in der konkreten Lage und Ausgestaltung entsprechend gewichtige naturschutzfachliche Gründe vorliegen.

Mit der Kombination der Maßnahmen A 1 und A 11 im Bereich des Entwässerungsgrabens Kirchmatten wird eine langgestreckte und schmale Verkehrsfläche rekultiviert. Sie liegt zwischen der rückgebauten Straße „Im Steiner“ und dem Entwässerungsgraben. Da es sich bei dem näheren Bereich um ein gesetzlich geschütztes Biotop handelt (Biotop-Nr. 181123150454 „Feldhecken südöstlich Staufen“), bietet es sich naturschutzfachlich in besonderer Weise an, die rekultivierte Fläche wie vorgesehen als Gewässerrandstreifen zu gestalten und das Biotop auf diesem Weg mit einer zusätzlichen Pufferfläche zu versehen und insgesamt in seinem Bestand zu stärken. Es handelt sich überdies um eine Fläche, die sich durch eine eher isolierte Lage zwischen der Restfläche der Straße „Im Steiner“ und dem Gewässer sowie ihren ungünstigen Zuschnitt (langer, schmaler Geländestreifen) nicht uneingeschränkt für eine landwirtschaftliche Nutzung anbietet.

Für die Maßnahme A 5a werden weit überwiegend Flächen der öffentlichen Hand herangezogen. Es handelt sich um einen Bereich, der künftig zwischen Ortsumfahrung, L 129 und Tunseler Graben liegt. Umfang und Zugänglichkeit sind eingeschränkt. Ein großer Teil der Fläche ist im Bestand nicht durch landwirtschaftliche, sondern durch kleingärtnerische Nutzung geprägt. Bei den herangezogenen Flächen im privaten Eigentum handelt es im Wesentlichen um zwei kleinere Flächen im nördlichen Bereich der Maßnahme A 5a, in dem die Trasse spitzwinklig auf die bestehenden Grundstücksgrenzen zuläuft. Die ange-

sprochenen privaten Flächen stellen nach ihrem Zuschnitt eher Restflächen dar, die durch die zerschneidende Wirkung der Trasse entstehen und künftig eher beengt zwischen Trasse und Tunseler Graben liegen. Die Kompensation auf der Maßnahmenfläche A 5a ist multifunktional angelegt und bezieht die Existenz vorhandener, günstiger Strukturen, so insbesondere den Tunseler Graben, in die Konzeption mit ein. Mit den räumlich unmittelbar anschließenden Maßnahmen im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“, die eine teilweise Verlegung und Aufwertung des Tunseler Grabens umfassen, ergibt sich eine gegenseitige Ergänzung und Stärkung unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten. Dies betrifft unter anderem Lebensräume für Eidechsen und Libellen. Durch die naturnahe Gestaltung von neu anzulegenden Mulden/Vertiefungen, die von extensiv genutzten Wiesen umgeben sind, entstehen insgesamt vielfältige Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Insgesamt ergibt sich somit auch hinsichtlich der privaten Flächen und in Anbetracht des naturschutzfachlich überzeugenden Gesamtkonzepts in diesem Bereich, dass diese in die Maßnahmen A 5a mit einbezogen werden.

Die Freiflächen, die für die Maßnahmen A 6 und A 10 zwischen Neumagenstraße, L 123 neu und dem Gewerbegebiet Gaisgraben (ca. Bau-km 0+400 bis ca. Bau-km 0+650) vorgesehen sind, werden durch die notwendigen Verkehrsflächen künftig deutlich reduziert. Das Kompensationskonzept nimmt damit teilweise kleinere Restflächen auf. In untergeordnetem Umfang ist Grundeigentum der öffentlichen Hand gegeben. Zwei größere Grundstücke bleiben in ihrem Umgriff erhalten. Zusammen mit den weiteren Flächen weisen sie künftig eine isoliertere Lage zwischen Verkehrswegen und Gewerbegebiet auf. Die Zufahrt ist künftig etwas länger als im Bestand. Es wird zugleich berücksichtigt, dass die vorgesehene Gestaltung der Flächen sehr gut geeignet ist, um die zusammentreffenden Verkehrswege besser in die Landschaft einzubinden und die Ortseinfahrt attraktiver zu gestalten. Zugleich wird erreicht, dass das Gewerbegebiet in der Blickbeziehung aus der freien Landschaft weniger störend in Erscheinung tritt.

Die Maßnahmen A 6 und A 10 zwischen L 125, dem Geh- und Radweg zwischen Staufen und Grunern (im Anschluss an die Sportanlagen) und der Querspange zwischen L 125 und Radweg ist zu einem nicht unerheblichen Teil auf Flächen der öffentlichen Hand angelegt. Es wird dort auch Rekultivierungspotential realisiert. Damit werden teilweise Flächen verwendet, die zunächst einen geringeren Wert für eine landwirtschaftliche Nutzung haben als gewachsene Böden. Bei einer zusätzlich herangezogenen privaten Fläche handelt es sich um eine Restfläche, die durch die zerschneidende Wirkung der Verkehrswege entsteht und künftig eher isoliert und mit ungünstiger (kleiner) Grundstücksfläche zwischen den Verkehrswegen angesiedelt ist. Mit der Maßnahme wird der örtlich bereits vorhandene Baumbestand mit seiner Bedeutung als Lebensraum und seiner landschaftsästhetischen Wirkung aufgenommen und sinnvoll ergänzt.

Die Maßnahmen A 3 und A 10 im Bereich des Bauendes (beidseits der Zufahrt zum Campingplatz) nutzen ebenfalls vorhandenes Entsiegelungspotential und nehmen überdies weitgehend Flächen der öffentlichen Hand in Anspruch. Die Inanspruchnahme hochwertiger gewachsener Böden und privater Flächen wird hierdurch vermieden.

Multifunktional konzipiert ist überdies, wie unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen) bereits dargestellt, die Maßnahme E 1. Sie weist als Standort von Nasswiesen, extensiviertem Grünland, Ackerbrachen, Gräben mit Saumvegetation, Feldhecken, Steinriegeln und Tümpeln/Mulden eine große Vielfalt auf. Es handelt sich mit ca. 64.900 m² um ein Gebiet von nicht unbeträchtlicher Größe, das bislang durch landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt ist. Rund 26.600 m² entfallen im Bestand auf Ackerflächen, rund 38.100 m² auf Grünlandnutzung sowie in untergeordnetem Umfang auf Wasser- und Verkehrsflächen. Von den landwirtschaftlich genutzten Flächen befinden sich rund 22.300 m², mithin ca. ein Drittel der Gesamtfläche der Maßnahme E 1, im Eigentum der öffentlichen Hand. Die Flächen grenzen an den Untersuchungsraum der UVS an bzw. liegen innerhalb des Untersuchungsraums, der für den dortigen Bereich Böden mit mittlerer bis hoher Leistungsfähigkeit feststellt (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 11 - Schutzgüter Boden/Grundwasser). Eine entsprechende Leistungsfähigkeit wäre damit auch in weiteren, wenn nicht gar im gesamten Bereich der Maßnahme E 1 anzunehmen. In der Bewertung des Schutzgutes Boden im „Landschaftsplan Stadt Staufen“ für Kulturpflanzen sind die Flächen hingegen als gering bis mittel bewertet sind. So spricht die vorherrschende Nässe und hängige Lage eher gegen eine hochwertige landwirtschaftliche Eignung, wie dies auch nach schlüssiger gutachterlicher Einschätzung zum Ausdruck gebracht wird. Der Gutachter bezieht sich hierbei nachvollziehbar auf in den Äckern und Wiesen aufkommende Gehölze (Erlen) und andere Feuchtigkeitszeiger (Carex-Arten). Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch bezüglich weniger geeigneter Lagen ein Interesse besteht, diese grundsätzlich für eine landwirtschaftliche Nutzung zu erhalten. Im vorliegenden Fall wäre unter Berücksichtigung aller für und wider eine Heranziehung der Flächen streitender Aspekte und unter der Annahme einer mittleren bis höheren Eignung die geplante Umsetzung der Maßnahme E 1 im Ergebnis nicht zu beanstanden. Es gilt zunächst zu berücksichtigen, dass die Flächen angrenzen an die bestehenden „Nunnenmacher Teiche“, denen naturschutzfachlich in einer Raumschaft, die weitgehend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt ist, eine nicht unerhebliche Bedeutung zukommt. Die „Naturschutztümpel“ In der Lehne“ (Biotop-Nr. 181123150462) unterfallen dem gesetzlichen Biotopschutz als Seggen- und binsenreiche Nasswiesen sowie natürliche und naturnahe Bereiche stehenden Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer. Das Biotop stellt unter anderem einen Lebensraum für mehrere Libellen-Arten dar und weist im Bestand neben den Teichen und artenreiche Wiesen unter anderem auch Feldgehölze und Steinriegel auf. Unter Berücksich-

tigung der Barrierewirkung der vorhandenen Wege und Wasserläufe sowie der im Bestand vorhandenen Strukturen bietet sich eine Erweiterung der naturschutzfachlich bedeutsamen Flächen in Richtung Münstertal weniger an. In der Zusammenschau der zur Vernässung neigenden Bereichen, die in Richtung Grunern anschließen, den dortigen Bestand an Gräben und dem Eschbach bieten sich die mit der Maßnahme E 1 belegten Flächen damit in stärkerem Maße zur Entwicklung einer Erweiterungsfläche der „Nunnenmacher Teiche“ an. In die Überlegungen wird einbezogen, dass der Bereich zwischen Grunern und dem Bauende vom Entwässerungsgraben Kirchmatten über den Verlauf des Eschbachs, den Eschmattengraben bis zum Waldrand eine vergleichsweise hohe Dichte an weiteren, gesetzlich geschützten Biotopen umfasst, die sich deutlich vom sonstigen weiteren Umfeld der Trasse abhebt. Darunter befindet sich im näheren Umfeld der geplanten Maßnahme E 1 der Bereich „Kropbach“ (Biotop-Nr. 181123150452) mit Feldhecken, naturnahem Bachabschnitt sowie gewässerbegleitenden Hochstaudenfluren und Rohrglanz-Röhricht, die zuletzt genannten erhalten ihre Bedeutung aufgrund ihres Verbundes mit anderen gesetzlich geschützten Biotopen. Hinzu tritt das „Sumpfsiegenried östlich Staufen“ (Biotop-Nr. 181123150455) und die Feldhecken I und II im Gewann „In der Lehne“ (Biotop-Nr. 181123150458 und Biotop-Nr. 181123150460), die mit ihren Hecken- und Gehölzbeständen unter anderem auch durch angrenzende Wasserläufe geprägt sind. Zusammenfassend lässt sich damit festhalten, dass es sich um einen strukturreicheren Landschaftsabschnitt handelt, der sich bereits im Bestand durch vielfältige Habitatstrukturen auszeichnet und dem deshalb ein nicht unerhebliches naturschutzfachliches Gewicht zukommt. Mit der Maßnahme E 1 kann somit über die vorgesehene, in sich bereits multifunktionale Maßnahme hinaus ein Beitrag zur wechselseitigen Ergänzung und Stärkung mit den weiteren vorhandenen Strukturen, die auch durch Vernetzungselemente geprägt sind, geleistet werden. Ein vergleichbares Potential ist im weiteren Umfeld des Vorhabens nur schwerlich ersichtlich und auch nicht vorgetragen. Es ist überdies nicht unwahrscheinlich, dass die Pflege des Gesamtareals künftig in einer Hand liegen wird, wobei damit zugleich die aus dem Bestand der „Nunnenmacher Teiche“ gewonnenen, langjährigen Erfahrungen für die Maßnahme E 1 eine zügige und erfolgreiche Umsetzung und Unterhaltung erwarten lassen. Bei der Maßnahme E 1 handelt es sich um den Vorschlag örtlicher Gruppierungen von Naturschutzverbänden, der im Rahmen der Überlegungen zum „Grünkonzept“ für den Ausbau der Rheintalbahn als hochwertige Maßnahme eingebracht wurde. Der Vorschlag beinhaltet bereits einen Hinweis auf die günstigen Eigenschaften des maßgeblichen Bereichs (Anknüpfung an die „Nunnenmacher Teiche“; hoher Grundwasserstand im Einzugsbereich des Eschbachs und Hangdruckwasser machen künstliche Einrichtungen wie Folien und Lehmabdichtungen unnötig; Flächen teilweise im Eigentum der Stadt Staufen; sinnvoller Ansatz zur Ansiedlung des Weißstorchs). Bei der Zusammenstellung von Maßnahmen im Rahmen des „Grünkonzeptes“ waren Repräsentanten für die Belange der Landwirtschaft ständig beteiligt. Einwände gegen die Maßnahme wurden nach dem Ergebnis der gut-

achterlichen Recherchen in diesem Zusammenhang seinerzeit nicht vorgebracht. Es wird überdies berücksichtigt, dass die Flächen nicht vollständig einer Nutzung entzogen sind, sondern zu nicht unerheblichen Teilen einer Extensivierung zugeführt werden.

Die Maßnahme E 2 folgt mit Lage und Gestaltung aus Ergebnissen der artenschutzrechtlichen Beurteilung. Sie dient vorrangig dazu, Feldlerche und Kiebitz geeignete Brachflächen außerhalb des Wirkungsbereichs von Straßen anzubieten. Geeignete Flächen, die mit geringeren Nachteilen für die umliegenden landwirtschaftlichen Nutzungen einhergehen, haben sich nach dem Ergebnis der durchgeführten Anfragen und Überprüfungen nicht gezeigt. Als sinnvoller Ansatz wurden mit der Maßnahme E 2 daher (in der 1. Stufe) zu rekultivierende Verkehrswege herangezogen. Wie bereits ausgeführt, begegnen diese Flächen Bedenken im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit bezüglich einer landwirtschaftlichen Nutzung. Weil die Flächen nach der Verkehrsfreigabe naturschutzfachlich weniger geeignet sind und überdies einen sinnvollen Flächenneuzuschnitt in der Flurneuordnung behindern, wurde eine Vorgehensweise in zwei Stufen entwickelt, die den widerstreitenden Interessen soweit wie möglich Rechnung trägt. Es ist vorgesehen, dass die Ackerbrachen in der 2. Stufe der Umsetzung an eine günstigere Stelle verlegt und dabei auch als Summe von Einzelflächen verwirklicht werden kann. Ein Vorteil liegt unter anderem in den insoweit eröffneten Optionen, um den neuen Grundstücken einen günstigen Zuschnitt zu verleihen. Belange der Landwirtschaft sind hierbei mit eingeflossen. Um vorliegend die notwendige Flexibilität zu schaffen und zugleich den gebotenen naturschutzfachlichen Ausgleich zu gewährleisten, wurden in dieser Entscheidung die entsprechenden Maßgaben getroffen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen) zur Maßnahme E 2 wird verwiesen.

Auf die allgemein ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft) und Ziffer 3.4.6 (BLHV) und 3.4.7 (Flurneuordnung) wird verwiesen.

In der Gesamtbetrachtung kann damit festgehalten werden, dass der Vorhabensträger mit dem Kompensationskonzept alle Anstrengungen unternommen hat, landwirtschaftliche Belange zu berücksichtigen und landwirtschaftliche Flächen möglichst zu schonen. Es ist insbesondere nicht ersichtlich, dass gleichermaßen geeignete Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle mit geringeren Inanspruchnahmen oder sonst in schonenderer Weise geleistet werden könnten.

3.4.4.3.5 Zulassungsschranke nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und Regelung des § 15 Abs. 6 BNatSchG)

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen. Für Eingriffe, die nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt werden, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, sehen die gesetzlichen Regelungen eine Ersatzzahlung des Verursachers vor (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich grundsätzlich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Ersatzzahlungen sind zweckgebunden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege möglichst in dem betroffenen Naturraum zu verwenden. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen. Die Zahlung ist nach den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich vor der Durchführung des Eingriffs zu leisten. Es kann jedoch ein anderer Zeitpunkt für die Zahlung festgelegt werden. Überdies soll in diesem Fall eine Sicherheitsleistung verlangt werden.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff als zulässig. Mit der vorstehend dargestellten Konzeption gelingt es, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe so weit wie möglich zunächst zu vermeiden, zu minimieren sowie binnen angemessener Frist zu kompensieren. In der Gesamtschau ergibt sich ein stimmiges Konzept im näheren Umfeld des Eingriffs. Es ist dem Vorhabensträger überdies eröffnet, im Zuge der Maßnahmen A 10.2 und E 2 mit einer gewissen Flexibilität sinnvolle Ansätze zu verfolgen und gewissermaßen erst als letzte Möglichkeit eine Ersatzzahlung zu leisten. In die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde ist dabei mit eingeflossen, dass das Naturschutzrecht auch bei einem Kompensationsdefizit nicht grundsätzlich von einer Unzulässigkeit von Vorhaben ausgeht, sondern bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen einen Ausgleich in Geld vorsieht. Der Ausgleich in Geld ist zweckgebunden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege möglichst in dem betroffenen Naturraum zu verwenden. Im Verhältnis zum Gesamtumfang der Kompensationsmaßnahmen handelt es sich im konkreten Fall selbst bei dem maximalen Umgriff möglicher Ersatzzahlungen insgesamt um den deutliche geringeren Teil an der Kompensationskonzeption insgesamt. Der Vorhabensträger hat im Verfahren schlüssig die Ermittlung des Kostenansatzes dargelegt. Die Vorgehensweise zur Ermittlung der jeweiligen Kostenansätze wurde der Unteren Naturschutzbehörde beim

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald im Verfahren vorgelegt und von dieser nicht beanstandet.

Die Planfeststellungsbehörde ist überdies zu der Auffassung gelangt, dass die Belange, die für eine Umsetzung des Projekts sprechen, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Belange des Naturschutzes überwiegen. Berührte Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erschließen sich vorliegend überwiegend durch nicht unerhebliche Eingriffe in Flächen, die zugleich Lebensraum für Tiere und Pflanzen in unterschiedlicher Ausprägung darstellen. Insbesondere im Zuge der UVP (vgl. Ziffer 3.2), der Ausführungen zu Planrechtfertigung und Variantenabwägung (vgl. Ziffer 2, Ziffer 3.1 und Ziffer 3.3) sowie in diesem Kapitel wurden hierzu Bezüge hergestellt. So führt das Vorhaben einer Ortsumfahrung regelmäßig zu nicht unerheblichen Inanspruchnahmen in der freien Landschaft und damit nahezu zwangsläufig zu Eingriffen mit unterschiedlicher Tragweite. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel sowie die genannten Verweisungen Bezug genommen. Dem stehen die Aspekte gegenüber, die für das Vorhaben sprechen. Zur Zulassungsfähigkeit des Vorhabens nach Fachplanungsrecht wird zur Vermeidung von Wiederholungen insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 2. (Erforderlichkeit, Planziele) Bezug genommen. Es wird berücksichtigt, dass es sich um ein Vorhaben handelt, das vom Vorhabensträger aber auch nicht zuletzt von der Stadt Staufen langfristig und ernsthaft verfolgt wird und mit langfristigen Entwicklungszielen Staufens korrespondiert. Diese Zielsetzungen sind eng verbunden mit dem Erfordernis einer geeigneten Infrastruktur, die entsprechend leistungsfähig und attraktiv ist, um die bestehende Ortsdurchfahrt nachhaltig von Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies ist nicht nur auf die Entlastung von erheblichen Lärmeinwirkungen gerichtet, sondern schafft gewissermaßen einen „Befreiungsschlag“, der maßgeblich zu einer wesentlich verbesserten Aufenthaltsqualität in zentralen örtlichen Bereichen beiträgt und weitere Entwicklungen damit gerade erst eröffnet. Mit dem Vorhaben verfolgt der Vorhabensträger somit mit guten Gründen ein Verkehrskonzept, das diesen Anforderungen gerecht wird. Die Trassenwahl ist unter eingehender Betrachtung der verkehrlichen Erfordernisse wie auch der jeweils mit den Trassenalternativen verbundenen Eingriffe erfolgt. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante) wird verwiesen. In die Betrachtungen mit eingeflossen sind die Interessen Privater sowie der Landwirtschaft. Insbesondere hinsichtlich des Aspekts der Schonung landwirtschaftlicher Flächen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.4 (Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) verwiesen. Vor diesem Hintergrund gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft den Belangen, die für das Vorhaben sprechen, nicht vor. Der Eingriff darf zugelassen werden.

3.4.4.3.6 Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger (§ 15 Abs. 4 BNatSchG). Der Vorhabensträger ist demnach verpflichtet, die relevanten Kompensationsmaßnahmen für die Dauer des Bestandes der Straße dauerhaft zu unterhalten und entsprechend zu sichern. Die Maßnahmen werden zum Teil auf Flächen des Vorhabensträgers umgesetzt. Soweit Flächen im Eigentum Dritter in Anspruch genommen werden, ist in nicht zu beanstandender Weise Erwerb (Flächen Privater) bzw. eine dingliche Sicherung (Flächen der öffentlichen Hand) vorgesehen. Das Kompensationskonzept umfasst vielfach Flächen auf Böschungen im Straßenbereich. Hier ist aus Unterhaltungsgründen bezüglich der Straße regelmäßig ein Erwerb des gesamten Straßenkörpers geboten. Unterhaltung und Pflege von Kompensationsflächen werden hiervon mit umfasst. Für die weiteren Kompensationsflächen ist nach Art und Ausmaß der Kompensationsmaßnahmen eine fachgerechte Ausführung wie auch eine fachgerechte Unterhaltung und Pflege über längere Zeiträume erforderlich. Es ist vor diesem Hintergrund sinnvoll, die Flächen zu erwerben, um eine Erhaltung der Flächen im angestrebten Zielzustand auf Dauer zu gewährleisten. Bei Flächen der öffentlichen Hand kann von einer dauerhaften Bereitschaft zur Kooperation im Interesse einer Umsetzung des Kompensationskonzepts ausgegangen werden, sodass ein Verzicht auf einen Erwerb möglich und die dingliche Sicherung als milderer Eingriff in das Eigentum eine geeignete und angemessene Vorgehensweise darstellt. Der Vorhabensträger hat erkennen lassen, dass in bestimmten Fällen ergänzend ein Erwerb weiterer geeigneter Flächen erfolgen kann, wenn dies im Interesse des Eigentümers ist. Auf die vorangegangenen Ausführungen insbesondere zu Maßnahme A 10 wird verwiesen. Die hier jeweils erforderlichen Vereinbarungen bleiben zunächst den weiteren Verhandlungen zwischen den Beteiligten vorbehalten.

Bezüglich der Maßnahmen A 5 a, A 6, E 1 und E 2 ist eine Unterhaltung auf Dauer geboten, um die Qualität des mit der jeweiligen Kompensationsmaßnahme angestrebten Zustandes zu erhalten. Dies umfasst insbesondere

- die extensive Unterhaltung des „abgehängten“ Grabens, der neu anzulegenden Mulden/Vertiefungen einschließlich der Wiesen und Gehölze mit jährlicher Pflege/Mahd im Bereich der Maßnahme A 5a
- eine Umsetzung und Pflege gem. DIN 18915 - 18917 bezüglich Maßnahme A 6
- Unterhaltung und Pflege der vielfältigen Elemente entsprechend der jeweiligen Entwicklungsziele und Abstimmungen mit den fachlichen Stellen im Bereich der Maßnahme E 1

- extensive Unterhaltung/Pflege im Bereich der Maßnahme E 2.

Ein Zeitraum, zu dem die Flächen sich im Sinne eines stabilen Zielzustands sich selbst überlassen bleiben könnten, ohne ihre fachliche Eignung als Kompensationsmaßnahme zu verlieren, ist zeitlich kaum abzuschätzen. Dementsprechend wurde der Unterhaltungszeitraum nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens und in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger (vgl. Maßnahmenblätter zum LBP, Unterlage 12 b der Antragsunterlagen) für die Gesamtdauer des Eingriffs festgesetzt. Hinsichtlich der Anlage von Streuobstwiesen (Maßnahme A 6) wird berücksichtigt, dass eine Verpachtung der Flächen in Betracht kommt. Bezüglich der Maßnahme E 1 wird sinnvollerweise eine Pflege durch die Person angestrebt, die auch bezüglich der Nunnenmacher Teiche tätig ist.

Hinsichtlich der Maßnahmen A 2, A 3, A 7, A 8, A 9 und A 10.1 wurde berücksichtigt, dass die vorgesehenen Hecken, Gehölze, Landschaftsrasen und Wiesenflächen im Rahmen der Unterhaltungspflege mit zunehmendem Wachstum und damit einhergehender Robustheit fortschreitend weniger einer gesonderten Unterhaltung/Pflege bedürfen. Die Einzelheiten des Vorgehens bestimmen sich dabei nach den Erfordernissen im konkreten Einzelfall. Nach dem regelmäßig zu erwarten Gang der Dinge, werden sich im Lauf der Zeit Bestände entwickeln, die dem üblichen Straßenbegleitgrün entsprechen und solchem in ihrer Funktion und Unterhaltungsintensität gleichkommen. Vor diesem Hintergrund wurde ein Unterhaltungszeitraum von 5 Jahren (im Anschluss an die Herstellungs- und Entwicklungspflege bestimmt), weil davon ausgegangen werden kann, dass die danach folgende Pflege in die üblichen Unterhaltungsintervalle der Straßenbauverwaltung eingebunden werden kann. Zu Maßnahmen A 10.2 wird gegebenenfalls zu entscheiden sein, sobald sich die konkreten Modalitäten der Umsetzung zeigen.

Die Festsetzung eines Unterhaltungszeitraums für die Maßnahmen A 1 und A 11 kommt aus der Natur der Sache nicht in Betracht. Die Maßnahme A 1 erschöpft sich im Vorgang der Entsiegelung und Rekultivierung vormaliger Verkehrsflächen. Das vorrangige Ziel einer Reaktivierung von Bodenfunktionen wird damit unmittelbar erreicht. Als Folgenutzung ist eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung und bzw. eine Nutzung im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Der mit Maßnahme A 11 zu schaffende Gewässerrandstreifen wird künftig im Eigentum der Stadt Staufen und deren Unterhaltungslast stehen.

Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde einen Vorbehalt zur Anordnung weitergehender Maßnahmen in die Entscheidung mit aufgenommen, wenn der mit dem vorliegenden Konzept für Natur und Landschaft angestrebte Erfolg nicht eingetreten ist oder der Fortgang des gestatteten Eingriffs dies zwingend notwendig macht.

3.4.4.4 Sonstige Belange des Naturschutzes bzw. Begründung weiterer Auflagen

Der Anforderung nach Einbindung einer ökologischen Baubegleitung wurde entsprochen. Der Vorhabensträger hat dem zugestimmt. Überdies erachtet auch die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die Wertigkeit und Empfindlichkeit berührter Beständen, wie auch Art und Umfang von Eingriffen sowie des Maßnahmenkonzepts eine ökologische Baubegleitung für fachlich geboten. Es wird dabei insbesondere für erforderlich erachtet, dass die ökologische Baubegleitung so frühzeitig einbezogen wird, dass eine rechtzeitige Mitwirkung nach Maßgabe der in dieser Entscheidung getroffenen Anforderung und Zielvorgaben gewährleistet ist. Hierbei wurden insbesondere auch Aspekte des Artenschutzes einbezogen. In diesem Zuge wurden überdies weitere Anforderungen und Hinweise von fachgutachterlicher Seite berücksichtigt. Es wurden überdies Maßgaben getroffen, dass vor Baumsetzung eine Überprüfung darauf hin erfolgt, ob in der Zwischenzeit neue geschützte Arten in das Gebiet eingewandert sind, um hier erforderlichenfalls rechtzeitig reagieren zu können.

Im Übrigen wurden insbesondere Maßgaben zur ordnungsgemäßen Dokumentation und Wirkungskontrolle getroffen, die im Interesse einer dauerhaften und zielkonformen Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung bzw. zur Kompensation von Eingriffen liegen.

3.4.4.5 Vorbringen der Naturschutzverwaltung

3.4.4.5.1 Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald

Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald (Untere Naturschutzbehörde) hat mit Schreiben vom 09.01.2008, vom 28.07.2009 und vom 14.07.2010 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Hinsichtlich der Änderungen im Zuge der Anpassung insbesondere des LBP an den Bebauungsplan „Rundacker II“ der Stadt Staufen (1. Änderung; vgl. Unterlage 12 b und Unterlage 12.2, Plan 12 b der Antragsunterlagen) sowie die 2. Änderung vom März 2013 (Deckblatt (textliche Erläuterungen und Planausschnitt Nr. 1 - 9) zum LBP-Erläuterungsbericht und den Maßnahmenplänen (Unterlage 12b und 12.2 der Antragsunterlagen) vom 19.03.2013) hat sich die Untere Naturschutzbehörde überdies mit Stellungnahmen vom 11.12.2012 und vom 04.04.2013 geäußert.

Der Vorhabensträger hat die insbesondere die mit den Stellungnahmen der Jahre 2008 und 2009 vorgetragenen Bedenken und Anregungen aufgenommen. Durch Anpassungen, Optimierungen und Zusagen hat er den Anforderungen Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat überdies Anforderungen zu Fledermausvorkommen (Einholen einer Expertenabschätzung) und zu einem Vorkommen des Kiebitzes berücksichtigt. Es wurde ein

Fledermausgutachten in Auftrag gegeben und Maßnahmen zugunsten des Kiebitzes sowie von Fledermäusen im Kompensationskonzept berücksichtigt. Im Verlauf des Verfahrens hat die Untere Naturschutzbehörde daher zwischenzeitlich zum Ausdruck gebracht, dass die vorgenommenen Untersuchungen und Ausarbeitungen als fachgerecht und ausreichend erachtet werden, die Konzeption zur Vermeidung, Verminderung und zur Kompensation mitgetragen wird und das Vorhaben unter Berücksichtigung vorgenannter Aspekte auch unter Gesichtspunkten u. a. der FFH-Verträglichkeit und des Artenschutzes nicht zu beanstanden ist.

3.4.4.5.2 Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Freiburg

Die Referate 55/56 - Naturschutz und Landschaftspflege - haben mit Stellungnahmen vom 09.11.2007, Januar 2008 und 04.08.2009 mitgeteilt, dass eine weitere Beteiligung am Verfahren nicht geboten ist bzw. haben auf die Stellungnahmen der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde verwiesen. Das Referat 56 hat im Vorfeld des im Jahr 2013 beauftragten Fledermausgutachtens seine fachliche Expertise mit eingebracht.

3.4.4.6 Vorbringen der Privaten Naturschutzverbände

3.4.4.6.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Regionalverband südlicher Oberrhein; Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) - Arbeitskreis Nördliches Markgräfler Land, und Naturschutzbund Deutschland (NABU - Gruppe Müllheim sowie Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Baden-Württemberg

BUND, LNV und NABU haben mit gemeinsamen Schreiben vom 15.12.2007 und 13.08.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Der Landesverband des BUND hat überdies, vertreten durch seinen Rechtsbeistand, mit Schriftsatz vom 27.07.2009 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Dieser Stellungnahme haben sich die genannten Verbände mit ihrem Schreiben vom 13.08.2009 angeschlossen und verweisen insbesondere auf die dortige naturschutz- und FFH-rechtliche sowie raumordnerische und verkehrsplanerische Argumentation. Es wird übergreifend ausgeführt, das Vorhaben sei nicht erforderlich und überdies nicht mit Vorgaben des Naturschutzrechts vereinbar. Insbesondere mangle es an einer hinreichenden Würdigung naturschutzrechtlicher und -fachlicher Belange. Die geänderten Antragsunterlagen seien insbesondere bezüglich der Belange des Arten- und Habitatschutzes völlig unzureichend. Für eine fundierte Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens fehle es an der erforderlichen Datengrundlage. Weder die unterschiedlichen Tatbestände des Artenschutzes noch die diversen Wirkmechanismen des Vorhabens würden differenziert untersucht. Zudem seien die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fachlich unzureichend. Dies gelte sowohl für die Lage der Aus-

gleichsflächen relativ zum Eingriffsbereich als auch für die Eignung der vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz betroffener Tierarten.

Dem Vorbringen konnte nach eingehender Prüfung überwiegend nicht entsprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege mit den durch die Planung vorgesehen Maßnahmen sowie den aufgenommenen Zusagen und Nebenbestimmungen ausreichend Rechnung getragen wurde. Die darüber hinaus gehenden Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen.

Der umfangreiche und in Teilbereichen detaillierte Vortrag wird nachfolgend in seinen wesentlichen Punkten zusammengefasst. Zu den Einzelheiten wird auf die bei den Akten befindlichen Schreiben und weiteren Äußerungen Bezug genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich, wie bereits ausgeführt, jeweils ein differenziertes Bild von der Einwendungslage auch unter Gesichtspunkten der Präklusion sowie eines hinreichend substantiierten Vortrags gemacht und die Argumente - soweit geboten - in die Entscheidung einbezogen. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde bei Abfassung des Planfeststellungsbeschlusses von einer Vorgehensweise, die eine strenge Abgrenzung nach Maßgaben der oben genannten Kriterien vornimmt, abgesehen. So wurde im Interesse einer bürgerfreundlichen Verwaltung angestrebt, die vielfältigen Fragen, die in das Verfahren eingebracht worden waren, nicht unbeantwortet zu lassen, sondern diese im Interesse einer Befriedungsfunktion, die dem Verfahren zukommen kann, und zur ergänzenden Information in angemessenem Umfang aufzunehmen und zu behandeln.

Zur Frage von Erforderlichkeit und Planrechtfertigung einschließlich der insoweit relevanten Aspekte des Verkehrsgutachtens wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie zu den durch das Vorhaben berührten Belangen auf die jeweiligen Ausführungen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4. (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange) verwiesen. Eine Vielzahl von Argumenten von Vereinigungen und auch aus privaten Einwendungen, die an allgemeine Fragstellungen anknüpfen, sind hier bereits mit eingeflossen. Hierzu zählen auch allgemeine Anforderungen, die hinsichtlich einer ausreichenden Erfassung und Berücksichtigung von Auswirkungen des Vorhabens auf Flora und Fauna und deren Bewertung formuliert werden. Dies umfasst unter anderem auch nicht näher konkretisierte Hinweise auf Arten- und Strukturreichtum, die Bedeutung für bestimmte Artengruppen sowie die nachteiligen Folgen, die durch den Verlust von Biotopen, durch Lebensraumzerschneidung, Versiegelung und Verkehrsofener eintreten. Insbesondere wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Be-

lange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneueordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens) Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Ergänzend treten die Ausführungen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) hinzu.

Soweit auf die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 09.01.2008 verwiesen und die Argumentation auf die darin vorgetragenen Kritikpunkte gestützt wird, haben sich diese Kritikpunkte aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde zwischenzeitlich erledigt. Die Antragsunterlagen wurden entsprechend der Anforderungen der Unteren Naturschutzbehörde ergänzt und insbesondere das Kompensationskonzept in Abstimmung mit den fachlichen Stellen weiterentwickelt. Die Maßgaben dieser Entscheidung zu Naturschutz und Landschaftspflege haben der Unteren Naturschutzbehörde vorgelegen.

3.4.4.6.1.1 Grundlegende Aspekte

- Aspekte von Infrastruktur, Verkehrsfragen und Trassenalternativen

Kritisch hinterfragt wird die Erforderlichkeit des Vorhabens einschließlich des zugrunde liegenden Verkehrsgutachtens. Es wird auf wissenschaftliche Erkenntnisse verwiesen, die aufzeigten, dass ein hohes Potential an zu verlagernden Verkehrsmengen erforderlich sei, um eine Umfahrungslösung als sinnvollen Ansatz zu begründen. So würden Umgehungsstraßen von Verkehrswissenschaftlern inzwischen differenziert betrachtet. Die angestrebte Verlagerungswirkung werde häufig nicht erreicht. Primär in Betracht zu ziehen seien daher alternative Maßnahmen entlang des Bestandes für die zugleich Kostenvorteile sprächen. Solche alternativen Maßnahmen würden unter Umständen eine günstigere Wirkung entfalten als eine Ortsumfahrung. Es wird die Frage aufgeworfen, ob durch die erheblichen Eingriffe und Betroffenheiten, die mit der Ortsumfahrung verbunden seien, deren Vorteile nicht aufgehoben würden. Als in Betracht zu ziehende alternative Maßnahmen werden kontrollierte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Abbiegespuren, Kreisverkehrsplätze und weitere Maßnahmen aufgezeigt und auf diesbezügliche Arbeitsergebnisse kommunaler Gremien und Gruppierungen verwiesen. Die Maßnahmen würden sich zugleich günstig auf die Lärm- und Schadstoffsituation auswirken. Mit einer Verlangsamung des Verkehrs bei gleichzeitiger Verflüssigung würde der Verkehr gleichmäßiger, leiser und schadstoffärmer, vor allem aber sicherer und erträglicher. Gefordert wird daher, zunächst alle Möglichkeiten zu nutzen, um den Verkehr in der Ortsdurchfahrt verträglicher zu machen, bevor durch den Bau einer Umfahrung irreversibel neue Belastungen und Zerstörungen verursacht würden.

Falls sich herausstellen sollte, dass diese Maßnahmen nicht ausreichend effektiv sind, könne immer noch eine möglichst verträgliche (Teil-)Umfahrung gebaut werden. Angezweifelt wird insbesondere das Verkehrsgutachten (u. a. Entwicklung des Verkehrsaufkommens, Treibstoffpreise, Bevölkerungsentwicklung einschließlich der Altersstruktur, Dauerzählstelle Münstertal, Zählung durch Staufener Schüler). Auf Fallkonstellationen in anderen Bereichen wie auch die Ergebnisse der Zählstelle im Münstertal wird verwiesen. Es wird für erforderlich erachtet, die absehbaren Entwicklungen im ÖPNV im gebotenen Umfang einzubeziehen, insbesondere Verbesserungen auf der Münstertalbahn. Das Projekt wird unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit hinterfragt. Dies vor dem Hintergrund der Projektwirkungen insbesondere auf Umweltbelange wie auch der künftig anfallenden Kosten für die Instandhaltung. Auf Äußerungen des Nachhaltigkeitsbeirats Baden-Württemberg wird Bezug genommen und gefordert, dass sich die Planungsbehörde an den Zielsetzungen der Landesregierung orientiere. Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit seien Begriffe, die in der politischen Diskussion zwischenzeitlich weltweit einen hohen Stellenwert hätten. Entsprechende Ansätze seien auch beim Land Baden-Württemberg und seinen Behörden ersichtlich. Insbesondere ein sparsamer Umgang mit Ressourcen (beispielsweise: Flächen, unzerschnittene Landschaften, Orts- und Landschaftsbild) auch im Interesse künftiger Generationen sei geboten und verlange eine vorsichtige Vorgehensweise, um irreversible Schäden zu vermeiden. Diese sich durchsetzende Erkenntnis bei den Behörden des Landes lasse die begründete Erwartung bzw. Hoffnung entstehen, dass alte Planungen, welche heutigen Vorstellungen von Nachhaltigkeit nicht mehr entsprächen, auf den Prüfstand gestellt und ggf. modifiziert würden. Damit sei insbesondere eine Anpassung der Planung im Sinne eines „Abspeckens“ bzw. im Sinne einer bescheideneren Konzeption gemeint bis hin zu einem völligen Verzicht. Soweit eine Umfahrungslösung nicht gänzlich vermieden werden könne, werde der Lösungsansatz einer Westtangente in der Fassung einer Erweiterten Westtangente favorisiert. Deren Vorteile würden u. a. in einem geringeren Flächenverbrauch, geringerer Flächenzerschneidung, einem geringeren Umfang an nachteiligen Wirkungen auf die Erholungslandschaft – auch im Hinblick auf das konkrete Mosaik an Ausprägungen und Nutzungen sowie der markanten Kulisse des Schwarzwalds - mit ihren unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten und ihrer Bedeutung für den Tourismus gesehen. Dem stünde die Antragstrasse mit ihren jeweils nachteiligen Wirkungen gegenüber. Dies sei insbesondere mit Blick auf das Wegenetz und dessen örtliche und überörtliche Bedeutung, die Bedeutung des Landschaftsraumes für den Menschen aber auch für die Tier- und Pflanzenwelt gegeben. So gehe mit der Trassenalternative Erweiterte Westtangente eine günstigere Lärmsituation einher. Überdies werde das Kleingartengebiet Spitzäcker nicht tangiert und ein Flurneuerungsverfahren könne vermieden werden. So könne mit der aufgezeigten Trassenalternative auch ein langwieriger Rechtsstreit und unnötig hoher Finanzbedarf vermieden werden.

Den vorgetragenen Bedenken kann nicht gefolgt werden. Die Anforderungen, die nach den Grundsätzen des einschlägigen Fachplanungsrechts an die Erforderlichkeit des Vorhabens zu stellen sind, sind erfüllt. Der Vorhabensträger hat sich über das gesamte Verfahren eingehend mit den vorgetragenen Bedenken und Anregungen auseinandergesetzt. Verschiedene Anregungen zur Optimierung wurden aufgegriffen und umgesetzt. Zu einer Vielzahl von Punkten ist der Vorhabensträger jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass die Antragstrasse in der aktuell vorliegenden Fassung der geeignetste Ansatz zum Erreichen der Projektziele ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit sämtlichen Aspekten des Vorhabens, den vorgebrachten Argumenten, Bedenken, Anregungen, Hinweisen und Forderungen befasst, ergänzende Informationen eingeholt und eigene Recherchen durchgeführt. Das Vorhaben hat sich letztendlich als genehmigungsfähig erwiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen. Neben grundlegenden Fragen zur Erforderlichkeit und zur Planrechtfertigung setzt sich diese Entscheidung dort auch eingehend mit dem Verkehrsgutachten und weiteren hier angeführten Belangen auseinander. Dies umfasst auch Aspekte der jeweils betroffenen Siedlungsbereiche, dass Störungen im Verkehrsfluss der Ortsdurchfahrt eine temporäre Struktur aufweisen, Aspekte der künftigen baulichen Entwicklung, Bedeutung von Regionalem Grünzug, Landschaftsschutz, landwirtschaftlichen Belangen und der Naherholung wie auch die Forderung nach weiteren Gutachten in unterschiedlichen Zusammenhängen. Hierzu wird auf die Ausführungen im jeweiligen Sachzusammenhang verwiesen. Auch hier sind die Argumente im Wesentlichen im Sachzusammenhang eingeflossen. Es wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens) Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie die ergänzenden Ausführungen im jeweiligen Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

- Grundlegende Aspekte zu den ins Verfahren eingebrachten Gutachten

Es wird in unterschiedlichen Zusammenhängen bemängelt, dass die ins Verfahren eingebrachten Gutachten und gutachterlichen Einschätzungen zu Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes zu hinterfragen seien. In diesem Kontext wird u. a. auch eine qualifizierte Vorgehensweise infrage gestellt. Teilweise wurde ausgeführt, der vorhandene Struk-

turreichtum lasse auf einen vergleichsweise großen Artenreichtum schließen. Die Argumente werden insbesondere auch vorgebracht im Zusammenhang mit der Kritik an der Antragsstrasse. Hier vor allem im Hinblick auf den Abschnitt zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal. Der zu erwartende Artenreichtum betreffe die Vogelwelt, Kleinsäuger, Reptilien und seltene Insekten. Zu erwarten sei auch eine Funktion als Jagdgebiet für Tierarten, die in der Umgebung ihre Brutplätze oder Quartiere hätten. Das Gebiet werde als Biotop und Lebensraum durch das Vorhaben massiv entwertet. Neben seiner grundlegenden Bedeutung habe es jedoch auch Bedeutung für den Artenschutz. Der Bau der Ortsumfahrung bedeute hier eine deutliche Verschlechterung.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Kritikpunkte in die Betrachtungen einbezogen. Den fachlichen Aspekten wurde jeweils nachgegangen.

Im Übrigen und insbesondere bezüglich der beteiligten Fachbüros und Gutachter greifen sie jedoch nicht durch. Die beteiligten Büros und Gutachter sind seit geraumer Zeit vielfach in Projekten beteiligt, hinsichtlich ihrer Vorgehensweise und Arbeitsergebnisse daher bekannt und in Fachkreisen anerkannt. Zweifel an deren Qualifikation bestehen nicht. Über die Dauer des Verfahrens haben die Büros und Gutachter Fragen und Anregungen aufgenommen und in ihre Betrachtungen einbezogen. Sie haben dabei stets die Bereitschaft gezeigt, einmal gefundene Ergebnisse oder Einschätzungen kritisch zu hinterfragen und erforderlichenfalls zu korrigieren bzw. zu Optimierungen beizutragen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Vorgehen vielfach in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erfolgt ist.

Es wird überdies darauf hingewiesen, dass sich Art und Umfang von Erkenntnisquellen, Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung und die Standards zur Behandlung naturschutzfachlicher und –rechtlicher Fragen beständig in der Entwicklung befinden. Es liegt in der Natur von komplexen bzw. umstrittenen und daher Jahre andauernden Verfahren zu Infrastrukturprojekten, dass sich einmal erstellte Unterlagen immer wieder einer kritischen Überprüfung stellen müssen. Dies ist vorliegend erfolgt. Nicht notwendig ist hierbei eine fortwährende Überarbeitung ein und derselben Unterlagen, sondern kann erforderlichenfalls auch mit separaten Ausarbeitungen umgesetzt werden. Lediglich beispielhaft wird darauf hingewiesen, dass Nachkartierungen nicht in die UVS eingearbeitet, sondern unmittelbar und in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung in eine Fortentwicklung des LBP eingeflossen sind. Es entspricht dem Ansatz des Planfeststellungsverfahrens mit seiner umfassenden Beteiligung, die fachlichen Hinweise, Anregungen und Kritikpunkte der fachlichen Stellen und der Vereinigungen zu einem frühen Zeitpunkt einzuholen. All dies trägt zu einer breiten Basis in der Entscheidungsfindung bei. Hierzu zählt im weiteren Verfahren auch der intensive Austausch im Rahmen der Erörterung. Es wurden im vorliegen-

den Verfahren außerdem sämtliche Informationen, insbesondere auch von Vereinigungen und Interessengruppierungen, unabhängig von dem Zeitpunkt, zu dem sie eingebracht wurden, aufgenommen und in die Bearbeitung einbezogen. Soweit es sich als erforderlich gezeigt hat, wurden jeweils wiederum die fachlichen Stellen – allen voran die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald – und/oder Fachgutachter eingeschaltet. Weitergehende Aktualisierungen als die im Lauf des Verfahrens vorgenommenen werden nicht für geboten erachtet. Es ist eingeflossen, dass der maßgebliche Naturraum, wie von fachlicher Seite nachvollziehbar dargelegt, nicht durch eine größere Dynamik geprägt ist. Vielmehr haben sich über nicht unerhebliche Zeiträume keine deutlichen Veränderungen gezeigt.

In der Gesamtbetrachtung verfügt die Planfeststellungsbehörde daher über Unterlagen, die eine hinreichend genaue Beurteilung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege eröffnen. Die vorgetragenen naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Argumente sind im jeweiligen Sachzusammenhang eingeflossen. Auf die eingangs genannten, umfangreichen Verweisungen wird Bezug genommen und überdies auf die nachfolgenden ergänzenden Ausführungen verwiesen.

3.4.4.6.1.2 FFH-Vorprüfung

Soweit der FFH-Vorprüfung kritisch entgegengehalten wird, dass sie den direkten Eingriff in gebietszugehörige Flächen nicht zutreffend erfasse, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 – Gebietsnetzes), insbesondere Ziffer 3.4.4.1.2.1 (Lebensraumtypen) verwiesen. Einer u. a. im Erörterungstermin vertretenen Auffassung, eine Flächeninanspruchnahme des Lebensraumtyps innerhalb des FFH-Gebietes sei nicht zulässig, kann nicht gefolgt werden. Nach dem aktuellen Sachstand ist eine geringfügige randliche Betroffenheit des FFH-Gebietes an sich wie auch des Lebensraumtyps „Magere Flachland Mähwiese“ gegeben. Die Bagatellgrenze entsprechend der anerkannten fachlichen Konvention wird jedoch nicht überschritten. Nachteiligen (insbesondere auch bauzeitlichen) Wirkungen wird überdies durch entsprechende Vorkehrungen und Maßgaben vorgebeugt.

Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch Zerschneidung und Fragmentierung von Lebensräumen wurden in der FFH-Vorprüfung bezüglich Amphibien zutreffend ausgeschlossen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.1.2.2 (Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten) wird verwiesen.

Die Aussagen zu Auswirkungen des Verkehrs durch optische Reize, Verlärmung oder stofflichen Emissionen stützen sich zutreffend auf die zu erwartende Verkehrsbelastung.

Die jeweiligen Bewertungen bauen in nicht zu beanstandender Weise hierauf auf. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.1 (Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000 – Gebietsnetzes) verwiesen. Bezüglich akustischer Wirkungen des Vorhabens zu Lasten geschützter Vogelarten allgemein wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer (3.4.4.2.3 Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten) verwiesen. Zu stofflichen Emissionen wird zur Vermeidung von Wiederholungen sowohl auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe) wie auch Ziffer 3.4.4.1.2.3 (Critical Loads) Bezug genommen. Es sei auch in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen, dass gerade auch die Erweiterungsflächen im Bereich der „Nunnenmacher Teiche“ von Verbandsseite als sinnvoller und gewünschter Ansatz zur Kompensation eingebracht wurden. Die Flächen der „Nunnenmacher Teiche“ und ein Teil der Erweiterungsflächen liegen in den Grenzen des FFH-Gebiets. Teile der „Nunnenmacher Teiche“ weisen überdies wohl Merkmale von Mähwiesen auf. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die „Nunnenmacher Teiche“ im Zuge der vorgeschlagenen Erweiterung als Standort gestärkt und entsprechende Attraktivität für bestimmte Arten entfalten werden. Im Rahmen der Vorplanungsphase wie auch im Zuge der Anhörung zur ursprünglichen Planung wurden insbesondere unter Gesichtspunkten eines stofflichen Eintrags konkrete Bedenken nicht vorgebracht.

Im Rahmen einer gesonderten Begutachtung zu Fledermäusen wurde im Jahr 2013 u. a. geprüft, ob es zu Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets durch Zerschneidung und Fragmentierung von Lebensräumen kommt und das Ergebnis in die FFH-Vorprüfung einbezogen. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. nachteilige Projektwirkungen bezüglich Fledermäusen sind nicht zu besorgen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.4. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), insbesondere die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.1.2.2 (Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, Vögel, charakteristische Arten) sowie Ziffer 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten) wird verwiesen.

3.4.4.6.1.3 Artenschutz

Soweit eine spezifische artenschutzrechtliche Untersuchung gefordert wird, die über die vorliegenden Unterlagen einschließlich der weiteren Stellungnahmen und Recherchen hinausgeht, kann dem nicht gefolgt werden. Die vorhandenen Erkenntnisse reichen aus, um das Vorhaben unter Aspekten des Artenschutzes zu beurteilen.

Es wird dargelegt, den Unterlagen lasse sich nicht entnehmen, an welcher Stelle die Realisierung der Trasse zur Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten führe. Das Risiko

bestehe für bodenbrütende Vogelarten, für Vogelnester in den zu entfernenden Bäumen und hinsichtlich der Zauneidechse.

Dem kann nicht gefolgt werden. Es gilt zunächst zu bedenken, dass vorliegend in nicht zu beanstandender Weise der Ansatz von Erheblichkeitseinschätzungen verfolgt und konsequent auf Maßnahmen abgestellt wurde, die ungünstigen Entwicklungen wirksam begegnen. Dies wird flankiert durch ergänzende Bestimmungen (z. B. zur Sicherung in der Bauzeit). Unabhängig davon lassen sich den Antragsunterlagen (vgl. insbesondere: Unterlage 11 (UVS) der Antragsunterlagen, Blatt 2 und 3; Unterlage 12 b - Erläuterungsbericht zum LBP einschließlich des Anhangs 5 und Unterlage 12.1, Plan 1a – LBP Bestands- und Konfliktplan; Unterlage 14.1 (Grunderwerbspläne)) Tier- und Pflanzenbestände im direkten Eingriffsbereich der Trasse wie auch in deren Umfeld und die jeweils gegebenen Gefährdungspotentiale mit entsprechender Genauigkeit entnehmen. Die Grunderwerbsunterlagen weisen die trassenbegleitenden und sonstigen Flächen aus, die bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommen werden. Zu entnehmen sind auch die Flächen, die dauerhaft durch das Vorhaben belegt werden. Angaben zum räumlichen Vorkommen von Arten, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen, lassen sich überdies anhand der Abbildungen in den Ausarbeitungen zur naturschutzfachlichen Beurteilung der Fauna lokalisieren. Dies umfasst auch die unmittelbare Betroffenheit von bodenbrütenden Vogelarten und der Zauneidechse. Mit einbezogen wurden überdies die ins Verfahren ergänzend eingebrachten Hinweise und weiteren Erkenntnisquellen. Es gilt überdies zu bedenken, dass im Einverständnis mit dem Vorhabensträger eine ökologische Baubegleitung vorgesehen ist, die die Umsetzungsschritte bereits in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und erst Recht im Zuge der Umsetzungsschritte begleiten wird. Es gehört unbestritten zu den Aufgaben der ökologischen Baubegleitung für eine schonende Bauumsetzung Sorge zu tragen, was aus der Natur der Sache die Beachtung von Paarungszeiten und Zeiten des Brutgeschäfts von Vögeln oder das Berücksichtigen von sonstigen Nisthöhlen/Quartieren etwa in zum Wegfall kommenden Bäumen umfasst. Bereits mit den Antragsunterlagen ist vorgesehen, dass Brut- und Aufzuchtzeiten der Vogelarten durch Bauzeitenbeschränkungen beachtet und Zauneidechsen vor Baubeginn abgesammelt werden (vgl. LBP-Erläuterungsbericht, Unterlage 12b der Antragsunterlagen, S. 40f). Ergänzt wird dies unter anderem durch Vorgaben der Ausarbeitungen zur naturschutzfachlichen Bewertung der Fauna, die auch Anforderungen im Zuge der naturschutzfachlichen Bauüberwachung und zu einem Monitoring enthalten. Dies umfasst unter anderem das Kennzeichnen und Absperrn von hochwertigen Lebensräumen, die nicht beeinträchtigt werden dürfen. Die beschriebene Vorgehensweise ist damit bereits weitgehend Bestandteil des Antrags. Um deren Gewicht zu verdeutlichen, sind die entsprechenden Vorgaben überdies in den Maßgaben zu dieser Entscheidung berücksichtigt. Die Maßgaben zur Einbindung der ökologischen Baubegleitung und/oder der Unteren Naturschutzbehörde sind dabei umso engma-

schiger und strikter je schutzbedürftiger die jeweils betroffene Tierart ist. So sind gerade auch unter Gesichtspunkten des Artenschutzes vielfältige Auflagen formuliert und Sorge für eine entsprechende Umsetzung des Monitorings getragen. Auf den jeweils vorgefundenen Bestand in der Natur kann mit der Gesamtheit der vorliegenden Konzeption einschließlich der getroffenen Bestimmungen flexibel und passgenau reagiert werden. Welchen Nutzen eine räumlich noch weiter differenzierende Betrachtung vorliegend hätte, erschließt sich vor diesem Hintergrund nicht. Berücksichtigt ist mit dieser Entscheidung insbesondere auch, dass sich aufgrund der fortschreitenden Entwicklung bis zur Umsetzung des Vorhabens im Naturraum und trotz dessen eher untergeordneter Dynamik noch gewisse Veränderungen ergeben können. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es vor diesem Hintergrund als sinnvollen Beitrag, dass vor Umsetzung des Vorhabens u. a. eine Prüfung darauf hin durchgeführt wird, ob zwischenzeitlich Arten neu in das Gebiet eingewandert sind.

Es ist nicht schädlich, dass die schriftlichen Ausarbeitungen teilweise nicht explizit nach den Tatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG differenzieren. Eine hinreichend genaue Betrachtung ist dennoch eröffnet. Zur Verortung möglicher Eingriffe bzw. Gefährdungspotentiale wird auf vorstehende Ausführungen zu den Antragsunterlagen Bezug genommen. Zu den Einzelheiten, insbesondere zu den angesprochenen Arten (verschiedene Vogelarten, Fledermäuse, Reptilien, Libellen) wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.2 (Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze), insbesondere 3.4.4.2.3 (Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten) verwiesen. Die in Einwendungen und Stellungnahmen vorgetragene Aspekte sind im gebotenen Umfang bereits dort mit eingeflossen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ in den Untersuchungsraum im gebotenen Umfang einbezogen war. Hinweise auf ein Vorkommen von Amphibien haben sich dabei nicht gezeigt. Bei der Kubatur und Gestaltung des Querungsbauwerks wurden Aspekte der Durchgängigkeit in Abstimmung mit den Fachbehörden einbezogen. Insbesondere auch das Vorkommen an Libellen im Bereich des Tunseler Grabens wird mit der Planung berücksichtigt. Für den Bereich der Kleingärten wird bezüglich des Kompensationskonzepts vor allem auf Maßnahme A 5a verwiesen. Zusammen mit den – aufeinander abgestimmten – Maßnahmen im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen entstehen vorliegend Lebensräume, die multifunktional angelegt sind und sich als Standort für vielfältige Arten gegenseitig stärken. Der Kiebitz als Vogelart, die aufgrund ihrer Auffälligkeit leicht erkannt und erfasst werden kann, hat sich seinerzeit weder mit einem Brutvorkommen noch als Nahrungsgast gezeigt. Spätere Hinweise auf ein Vorkommen wurden aufgenommen und in die Planung mit einbezogen.

Feldlerche und Neuntöter wurden mit ihren Vorkommen bzw. als Nahrungsgast zutreffend erfasst und sind in die Überlegungen zur Konzeption von Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen eingeflossen. Es wurde ein Fledermausgutachten erstellt. Die dort ausgesprochenen Empfehlungen zur Errichtung von Hop-Over sowie von flankierenden Maßnahmen werden vom Vorhabensträger in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Maßnahmen sind in die Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung aufgenommen worden. Dem Vorkommen der Zauneidechse wurde mit einem detaillierten Konzept Rechnung getragen. Zu Rebhühnern und Wachteln wie auch zu weiteren eher allgemein benannten Arten fehlt es regelmäßig an hinreichend konkreten Hinweisen. Es wird darauf hingewiesen, dass mit den vorliegenden Maßnahmen zur Kompensation (insbesondere A 5a und E 1) multifunktionale Flächen eingerichtet werden, die einer Vielzahl von Arten zugutekommen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf sämtliche vorgenannten Verweisungen sowie auf Ziffer 3.4.4.3 (Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft) verwiesen.

3.4.4.6.1.4 Kompensationskonzept

Soweit ausgeführt wird, die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Lage der Ausgleichsflächen relativ zum Eingriffsbereich; Eignung der vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz betroffener Tierarten) seien fachlich unzureichend, kann dem nicht gefolgt werden.

Die Fragestellungen knüpfen im Detail jeweils an den fachlichen Bezug zur FFH-Erheblichkeitsprüfung, Aspekte des Artenschutzes oder der Konzeption zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Eingriffen allgemein an. Die Eignung der Maßnahmen ist daher jeweils im Sachzusammenhang eingeflossen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) sowie die jeweils weiteren benannten Verweisungen wird Bezug genommen. Unter anderem haben sich die Maßnahmen E 1 und E 2 im räumlich funktionalen Zusammenhang als geeignet erweisen. Sie werden von der Unteren Naturschutzbehörde als sachgerecht erachtet. Dies auch im Hinblick auf Schwarzkehlchen und Dorngrasmücke (Maßnahme E 1).

3.4.4.6.2 Weiteres Vorbringen von Naturschutzverbänden

Folgende Verbände haben sich der Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes (LNV) angeschlossen bzw. mitgeteilt, dass sie vom LNV mitvertreten werden:

- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald mit Stellungnahmen vom 20.11.2007, 26.08.2009 und 13.12.2012

- Schwarzwaldverein e. V. (Eingang der Stellungnahme am 25.01.2008) und Stellungnahme vom 31.08.2009
- Arbeitsgemeinschaft „Die Naturfreunde“ Baden-Württemberg mit Stellungnahme vom 12.12.2012

Teilweise wurde dies mit einer allgemein kritischen Haltung verbunden, die gegen das Vorhaben zum Ausdruck gebracht wurde und/oder auf eine der im Verfahren behandelten Trassenalternativen verwiesen. Der NABU Baden-Württemberg hat mit Stellungnahme vom 20.07.2007 mitgeteilt, dass aus Gründen der personellen Kapazität von einer Stellungnahme abgesehen werde. Dies komme jedoch nicht einer generellen Zustimmung zum Vorhaben gleich. Der Landesjagdverband hat mit Schreiben vom 19.11.2007 von einer Stellungnahme abgesehen.

Soweit in den Stellungnahmen inhaltliche Aspekte angesprochen wurden, sind diese mit den in dieser Entscheidung im Sachzusammenhang jeweils behandelten Argumenten bereits erfasst. Auf die Ausführungen insbesondere zu den Stellungnahmen des BUND, des LNV und weiterer Vereinigungen unter Ziffer 3.4.4.6.1 (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Regionalverband südlicher Oberrhein; Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) - Arbeitskreis Nördliches Markgräfler Land, und Naturschutzbund Deutschland (NABU - Gruppe Müllheim so-wie Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Baden-Württemberg) wird ergänzend verwiesen.

3.4.4.7 Ergebnis zu Naturschutz und Landschaftspflege

Sowohl in der UVS wie auch in der FFH-Vorprüfung und dem LBP einschließlich der ergänzenden Unterlagen und Stellungnahmen sind ausführliche Darstellungen von Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die relevanten Schutzgüter enthalten. Die jeweiligen Einschätzungen der Eingriffserheblichkeit sind plausibel. Sie können unter Berücksichtigung der weiteren, im Lauf des Verfahrens gewonnenen Erkenntnisse bestätigt werden. Den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege ist unter Berücksichtigung des Vorbringens der Naturschutzverwaltung und der Privaten Naturschutzverbände im notwendigen und erforderlichen Umfang durch die vom Vorhabensträger vorgesehenen Maßnahmen und die getroffenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Im Hinblick auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Planung mit dem randlich berührten Natura-2000-Gebiet verträglich ist, nicht zu Eingriffen führt, die aufgrund von Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze nicht gestattet werden dürften, insbesondere nicht den Zugriffsverboten für beson-

ders geschützte Tierarten zuwiderläuft und den Anforderungen der Eingriffsregelung gemäß § 15 BNatSchG entspricht.

3.4.5 Landwirtschaft

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die landwirtschaftlichen Belange mit der genehmigten Planung gewahrt. Auf die nachfolgenden Ausführungen sowie ergänzend die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Einwendungen) wird verwiesen.

Landwirtschaftliche Belange sind vorliegend dadurch betroffen, dass für das Vorhaben sowie für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht werden. Diese Nachteile sind jedoch unvermeidbar und im öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens, wie es insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) dargelegt ist, hinzunehmen. Insbesondere bei der Trassenwahl, den insoweit vorgenommenen Optimierungen und mit der Konzeption der Kompensationsmaßnahmen wurde der Flächenverbrauch und damit u. a. der Verlust an landwirtschaftlicher Fläche soweit als möglich minimiert. Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind vom Gesetzgeber zum Ausgleich der Eingriffe in Natur- und Landschaft zwingend vorgegeben. Insbesondere im Rahmen des Kompensationskonzepts sind landwirtschaftliche Belange im gebotenen Umfang eingeflossen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4.3.4 (Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) wird Bezug genommen.

Das Vorhaben ist somit vor allem unter Gesichtspunkten des Flächenverbrauchs, der Versiegelung von Flächen und mit deutlichen Veränderungen des lokalen Netzes an Straßen- und Wegeverbindungen mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft verbunden. Der Trassenverlauf führt über nahezu die gesamte Strecke zu einer erheblich nachteiligen Zerschneidungswirkung bezüglich einer größeren Zahl landwirtschaftlich genutzter Grundstücke, die durch die Trasse angeschnitten bzw. durchschnitten werden. Für die landwirtschaftlichen Betriebe treten in unterschiedlichem Umfang Erschwernisse wegen veränderter Wegebeziehungen hinzu, weil die Trasse in verschiedenen Teilbereichen auch das für die Landwirtschaft bedeutsame Wegenetz unterbricht. Je nach individueller Situation kommt es dabei in nicht wenigen Fällen auch zu einer Aufsummierung ungünstiger Effekte. Einzelne Betriebe sind in besonderer Weise betroffen, weil etwa eine günstige betriebliche Situation (z. B.: Nähe der Hofstelle zu den bewirtschafteten Flächen und deren leichte Erreichbarkeit über das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz) gerade durch die Trasse erheblich nachteilig beeinflusst wird. Hinzu treten in unterschiedlichem Umfang bauzeitliche Inanspruchnahmen und Inanspruchnahmen im Zuge des Kompensationskonzepts. Durch Änderungen in Straßen- und Wegenetz kann sich

überwies die Erreichbarkeit von Hofläden verändern, was Auswirkungen auf deren wirtschaftlichen Erfolg haben kann. Die Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe sind unter anderem auch tangiert über die teilweise angegliederten Ferienwohnungen oder sonstigen Beherbergungsbetriebe bzw. sonstige Einrichtungen, die sich an Touristen wenden.

Aus der objektiven Situation wie auch den zahlreich vorgetragenen Argumenten aus Stellungnahmen und Einwendungen wird insbesondere ein Interesse Betroffener ersichtlich, von nachteiligen Folgen des Vorhabens ganz bzw. so weit wie möglich verschont zu bleiben. Im Ergebnis überwiegen jedoch die Gründe, die für das Vorhaben sprechen, die damit verbundenen Nachteile. Die Inanspruchnahmen im Zuge des Kompensationskonzepts bieten sich in ihren konkreten Ausprägungen jeweils fachlich an und sind zumutbar. Zu den grundlegenden Aspekten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie zu den durch das Vorhaben berührten Belangen auf die jeweiligen Ausführungen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4. (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange), vgl. insbesondere Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange; insbesondere Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern)), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Zur eingehenderen Betrachtung der Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe allgemein sowie bezüglich verschiedener Einzelfälle (insbesondere bei vorgetragener Existenzgefährdung) wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Einwendungen) verwiesen.

3.4.5.1 Wegenetz

In Einwendungen und Stellungnahmen werden vielfach nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das Wegenetz vorgetragen. In besonderer Weise seien landwirtschaftliche Betriebe durch geänderte Wegebeziehungen betroffen, was mit erheblichen Umwegen einherginge. Teilweise wird vorgetragen, dass auch durch die Veränderungen am Wegenetz eine Existenzgefährdung eintrete.

Die Planung verfolgt ein weitgehend eigenständiges Wegenetz, das es den schwächeren Verkehrsteilnehmern und dem landwirtschaftlichen Verkehr ermöglicht, sich weit überwiegend auf separate Verkehrswege zu stützen und nicht die Ortsumfahrung zu nutzen. Dies ist sinnvoll im Interesse der schwächeren bzw. langsameren Verkehrsteilnehmer wie auch im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt. Für kurze Wegestrecken nimmt die Planung in Kauf, dass die geplante Ortsumfahrung auch vom landwirt-

schaftlichen Verkehr genutzt wird. Damit wird den örtlichen Gegebenheiten, die durch die Trasse bereichsweise eine mehr oder minder ausgeprägte Durchschneidung erfahren, im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabens-träger zutreffend darauf geachtet hat, dass sämtliche Grundstücke durch das angepasste bzw. ergänzte Wegenetz erschlossen sind.

Darüber hinausgehende Anpassungen des Wegenetzes sind nicht geboten. Die entstehenden Umwege sind im Interesse einer Umsetzung des Vorhabens hinzunehmen. Mit der Planung hat der Vorhabensträger die gebotenen Anstrengungen unternommen, um im Rahmen der gebotenen Problembewältigung wieder ein geeignetes Wegenetz zur Verfügung zu stellen. Hierbei wurde neben Aspekten der Erschließung mit einbezogen, dass in möglichst geringem Umfang bislang unbelastete Flächen in Anspruch genommen werden, die sonst regelmäßig als zusätzliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche zu Buche geschlagen hätten. Eine weitere Ergänzung des Wegenetzes wäre jedoch mit einer zusätzlichen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verbunden. Dem stünde teilweise jedoch kein bzw. kein angemessener Erschließungsvorteil gegenüber. Die Zielsetzung eines sparsamen Umgangs mit Flächen folgt überdies auch aus Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes, wasserwirtschaftlichen und kleinklimatischen Belangen und weiteren Aspekten. Die teilweise sehr erheblichen Nachteile, die in verschiedenen Bereichen und je nach der konkreten Lage bzw. Zufahrtssituation dennoch verbleiben, werden im überwiegenden Interesse an einer Umsetzung des Vorhabens hingenommen. Auf die nachfolgenden Ausführungen sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), vgl. insbesondere Ziffer 3.4.2.1.1.1 (Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)), Ziffer 3.4.2.1.1.2 (Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke), Ziffer 3.4.2.1.1.11 (Rückbau der Straße "Im Steiner"), Ziffer 3.4.2.1.1.12 (Geh- und Radwegunterführung (Bau-km 2+743); Ausrüstung der Pumpenanlage mit einer Notstromversorgung), Ziffer 3.4.2.1.1.13 (Gestaltung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer und Reiter im Bereich des Reiterhofs), Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)), Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) wird verwiesen. Ergänzend kann auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.6 (BLHV), 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen werden. Ergänzend sind überdies die Ausführungen im jeweiligen Sachzusammenhang und hier insbesondere auch zu den betrachteten Einzelfällen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen; vgl. Ziffer 3.4.19.2.5 (Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange

eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe), Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen), Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle)) von Interesse.

Von einer direkten Zu- bzw. Abfahrtsmöglichkeit aus dem landwirtschaftlichen Wegenetz zwischen Staufen und Grunern, wie sie mit der ursprünglichen Planung im Interesse betroffener Betriebe noch vorgesehen war, wurde mit der geänderten Planung wieder Abstand genommen. Dies erfolgte auf Anforderung der Polizeidirektion Freiburg im überwiegenden Interesse der Verkehrssicherheit, somit unter den Aspekten von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer. Ein in diesem Fall nicht hinnehmbares Risiko für die Verkehrsteilnehmer folgt aus dem Umstand von langsam fahrendem Verkehr, der auf freier Strecke auf die Landesstraße einbiegt. So haben die Fachbehörden sachlich nachvollziehbar ein Konzept verfolgt, das eine Zufahrt bzw. eine plangleiche Querung der Ortsumfahrung ausschließlich im Bereich der Knotenpunkte vorsieht. Dort kann von einer generell erhöhten Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer ausgegangen werden. Die Geschwindigkeiten sind in der Tendenz geringer und es wird aus der typischen Verkehrssituation heraus eher mit der Zufahrt bzw. dem Abbiegen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer gerechnet.

Im Hinblick auf die kleinteiligen landwirtschaftlichen Strukturen und teilweise sehr günstigen Konstellationen für einzelne Betriebe insbesondere zwischen Staufen und Grunern wurde geprüft, ob die Unterführung bei Bau-km 2+743 so gestaltet werden könnte, dass sie für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar wäre. In diesem Fall wären die typischen Fahrzeugmaße zu berücksichtigen, was mit einem entsprechend größer dimensionierten Bauwerk verbunden wäre. Der Vorhabensträger hat hierzu nachvollziehbar aufgezeigt, dass die Mehrkosten in diesem Fall ca. 300.000 € betragen würden. Dem erheblichen Mehraufwand steht ein lediglich überschaubarer Nutzen gegenüber, nachdem eine Querung der Trasse für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit nur geringfügig weiteren Zufahrtswegen über den Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 125 möglich ist. Hinzu treten unter anderem Belange der Wasserwirtschaft. Ein für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignetes Bauwerk würde weiter als das mit der Planung vorgesehene Bauwerk in grundwasserführende Schichten hineinreichen und dessen mögliche Wirkung als Querriegel im Grundwasserstrom verstärken. Wie unter Ziffer 3.4.9.5 (Errichtung von Kreuzungsbauwerken für Geh- und Radwegverbindungen bei Bau-km 0+ 320 und bei Bau-km 2+744) aufgezeigt kann die Problematik im Fall der konkret vorgesehenen Ausführung mit einer unter dem Bauwerk einzubringenden Kiesschicht mit überschaubarem Mehraufwand beherrscht werden. Darüber hinausgehende Eingriffe in grundwasserführende Schichten werden vor dem Hintergrund der Bedeutung des Schutzguts Wasser und des bereits dargelegten, eher

überschaubaren zusätzlichen Nutzens eines landwirtschaftstauglichen Bauwerks als nicht angemessen erachtet.

Der Überlegung einer weiteren Unterführung etwa auf halber Strecke zwischen L 125 und der Anbindung an den Bestand in Richtung Münstertal begegnet, wie bereits dargestellt, Bedenken im Hinblick auf Belange der Wasserwirtschaft. Insbesondere wären jedoch die erheblichen Mehrkosten zu bedenken. Bereits eine weitere Unterführung für Fußgänger und Radfahrer wäre mit Mehrkosten in Höhe von ca. 500.000 € verbunden. Hinzu kämen die Mehrkosten für eine landwirtschaftstaugliche Ausführung in Höhe von ca. 300.000 €. Auch in Anbetracht der teilweise erheblich betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe, hat deren Zahl sowie deren Art und Umfang an Betroffenheit letztlich nicht ein so großes Gewicht, dass sich dies gegen die ebenfalls sehr erheblichen Mehrkosten durchsetzen könnte. Es wird berücksichtigt, dass mit einer zusätzlichen Querung zwar einem Teil der Landwirte hinsichtlich der Zufahrtssituation gedient wäre. Der Zerstückelung von einer großen Zahl landwirtschaftlicher Flächen wäre damit jedoch nicht abgeholfen, sondern nur in einem Teilbereich, wie ausgeführt, die Erreichbarkeit verbessert. Es wird überdies berücksichtigt, dass gerade eine Lage, die von den Siedlungsschwerpunkten abgerückt ist, eine deutlich geringere Verkehrsfunktion für weitere Verkehrsteilnehmer entfalten würde als eine Querungsmöglichkeit, die unmittelbar zwischen den Siedlungsschwerpunkten angeordnet ist (vgl. Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)).

Auch eine Absenkung der Trasse bzw. eine Tieflage kommt letztlich nicht in Betracht. Eine entsprechende Ausgestaltung der Trasse könnte zwar grundsätzlich die Voraussetzung für eine mehr oder weniger ebenerdige Brückenkonstruktion bzw. Überdeckelung schaffen, die dem landwirtschaftlichen Verkehr, aber auch weiteren Verkehrsteilnehmern zugutekäme. Neben den hier zu erwartenden, sehr erheblichen Mehrkosten, würden sich zugleich wieder Fragen etwa zu Aspekten der Wasserwirtschaft und des Umgangs mit (belastetem) Erdaushub stellen. Hinzu treten trassierungstechnische Randbedingungen und Zwangspunkte. Zugleich gilt es die weiteren mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen im Blick zu behalten, einschließlich der mit der Antragsplanung vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Milderung von Projektwirkungen bzw. zu deren Bewältigung. In der Gesamtschau haben sich die mit dem Vorhaben verbundenen Problemkonstellationen als beherrschbar erwiesen bzw. sind diese zwar nicht unerheblich, sie sind jedoch im Interesse einer Umsetzung des Vorhabens hinzunehmen. Auf die vorstehend genannten Verweisungen sowie die nachfolgenden Ausführungen in diesem Kapitel wird ergänzend Bezug genommen (vgl. u. a. Ziffer 3.4.2.1.1.7 Forderung nach einer Absenkung der Dammlage)).

Nachfolgend werden die Änderungen, die durch das Vorhaben in verschiedenen Bereichen eintreten, differenziert betrachtet. Es wird darauf hingewiesen, dass über das hier einbezogene Grundgerüst an Wegebeziehungen hinaus in nicht unerheblichem Umfang ergänzende Wegebeziehungen bzw. Zuwegungen bestehen. Es handelt sich dabei unter anderem um Graswege oder Feldüberfahrten, die nicht selten nur jahreszeitlich oder nutzungsabhängig befahren werden bzw. befahrbar sind. Sie bleiben wegen ihrer häufig lokal begrenzten verkehrlichen Bedeutung, ihrer oft nur temporären Nutzbarkeit und der zumeist wohl nicht gegebenen Widmung außer Betracht geblieben. Mit dem in die Betrachtung einbezogenen Grundgerüst an Wegebeziehungen werden die grundlegenden Rahmenbedingungen für Nutzer des Wegenetzes gewährleistet. Ergänzende (hier nicht eingehender einbezogene) Wege tragen zumindest temporär dazu bei, dass das Wegenetz faktisch kleinmaschiger und damit in der Tendenz etwas günstiger aufgestellt ist, als es dieser Betrachtung zugrunde liegt. Diese strengere Betrachtung ist im Interesse der Betroffenen, weil mögliche Konflikte früher und deutlicher in Erscheinung treten. Es wird einbezogen, dass Nutzer, die ihren Standort nahe an der Trasse der Ortsumfahrung haben, durch eine zerschneidende Wirkung in der Tendenz stärker betroffen sind, weil sie aus der Natur der Sache Wegstrecken weniger flexibel wählen können. Es wird überdies einbezogen, dass Nutzer, die ihre Standorte in größerer Distanz zur Ortsumfahrung haben, grundsätzlich mit zunehmender Distanz auch zunehmend flexibel und vorausschauend eine günstige Strecke in Bezug auf den jeweiligen Zielpunkt finden können. Hinzu kommt, dass bei den Betroffenen, wenn mehrere Grundstücke, insbesondere auch in günstiger Weise arrondierte Grundstücke; nachteilig berührt sind, eine Summenwirkung von Umwegen eintreten kann, die die Betroffenen erheblich belastet. Die nachfolgenden Ausführungen nehmen insbesondere die markanten und hier insbesondere deutlich nachteiligen Veränderungen in typisierender Betrachtung in den Blick. Auf die verbale Darstellung sämtlicher Einzelheiten wurde auch aus Gründen der Übersichtlichkeit und hinreichenden Lesbarkeit verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde hat sich gleichwohl eingehend mit den vielfältigen Details des Wegenetzes auseinandergesetzt. So wurde die bei den Unterlagen befindlichen Informationen zum besseren Verständnis des Wegenetzes herangezogen. Der Vorhabensträger wurde aufgefordert, Übersichtskarten zur gegenwärtigen und künftigen Situation des Wegenetzes zu erstellen und ist dem nachgekommen. Auf die bei den Akten befindlichen Übersichtspläne, die hierzu erstellt wurden, wird Bezug genommen.

Soweit im Verfahren, insbesondere auch im Erörterungstermin, vorgetragen wurde, dass bestimmte Grundstücke nicht erschlossen seien bzw. gefordert wurde, dass alle Grundstücke weiterhin erschlossen sein müssten, hat der Vorhabensträger jeweils aufgezeigt, dass die Erschließung auch nach Umsetzung des Vorhabens gegeben ist. Dies umfasst auch Flächen im Bereich „Im Steiner“. Einzelne untergeordnete Teilflächen, für die eine Erschließung nicht hinreichend ermittelt werden konnte, wurden im Rahmen der Einzelfallbe-

trachtung bewältigt (Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle). Der Vorhabens-träger hat dargelegt, dass unter anderem auch wegen der langen Wege (Um- und Mehrwege) die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens angestrebt werde. Hierzu wird, wie auch bereits in anderem Zusammenhang, darauf hingewiesen, dass ein Flurbereinigungs-verfahren nicht als Ansatz zur Problemlösung einbezogen wurde.

3.4.5.1.1 Bereich des Bauanfangs (östlich des Neumagens)

Im Bereich des Bauanfangs (östlich des Neumagens) treten keine wesentlichen Änderungen ein. Der Zulauf von L 123, L125 und Krozinger Straße bleibt unverändert erhalten. Lediglich der Kreuzungsbereich wird zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut. Der Weg, der parallel zur Bahnlinie verläuft, ist nicht betroffen. Der Weg, der östlich entlang des Neumagens verläuft, wird wie bisher in einem kleinen Bogen über den westlichen Ast des Knotenpunkts geführt.

3.4.5.1.2 Bereich westlich des Neumagens (zwischen Neumagen und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebiets Gaisgraben)

Westlich des Neumagens (zwischen Neumagen und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebiets Gaisgraben) wird die Wegbeziehung parallel zum Neumagen im Bereich der Trasse unterbrochen. Im Bestand schließt nördlich der Brücke über den Neumagen an den gewässerparallelen Weg eine Verbindung an, die nördlich entlang der Neumagenstraße in Richtung Gewerbegebiet verläuft (sie wird durch die geplante Trasse auf Höhe des Anwesens Stöckle unterbrochen). Am nördlichen Rand des Gewerbegebiets biegt sie nach Westen ab. Der Weg erstreckt sich nördlich entlang der Grenze des Gewerbegebiets und schließt mit zwei Querspangen an die „Großmattenstraße“ an. Die Wegverbindung schafft auf Höhe des Anwesens Stöckle nach Norden einen Anschluss an das Anwesen Stöckle und etwa auf Höhe von Bau-km 0+500 eine weitere Anbindung an das Wegenetz in nördliche Richtung (Bad Krozingen). Beide Anbindungen werden durch die geplante Trasse unterbrochen.

Der Weg entlang des Neumagens wird nach der vorliegenden Planung für Fußgänger und Radfahrer künftig mit einer geringfügig längeren Wegstrecke über die Unterführung bei Bau-km 0+320 geführt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.1 Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle) wird verwiesen. Zur Nutzung des Wegs zu Zwecken der Gewässerunterhaltung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9.4 (Errichtung von Zufahrten auf Neumagen-Dämme Bau-km 0+205) verwiesen. Nördlich der L 123 neu sieht die vorlie-

gende Planung einen begleitenden Weg vor, der die aus nördlicher Richtung zulaufenden Verbindungen aufnimmt und auch das Anwesen Stöckle anschließt. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.1 (Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle) Bezug genommen. Zwischen dem Anwesen Stöckle und der Anbindung in nördliche Richtung bei Bau-km 0+500 verkürzt sich die Wegstrecke im Verhältnis zum Bestand geringfügig. Die Zufahrt vom Anwesen Stöckle zu Flächen südlich der L 123 neu erfolgt über die neue Zufahrt zur Ortsumfahrung, eine kurze Wegstrecke über die Ortsumfahrung selbst und den Anschluss über die Neumagenstraße. Der entstehende Umweg liegt bei ca. 100 - 150 m und hält sich damit in einem sehr überschaubaren und damit zumutbaren Rahmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Flächen zwischen L 123 neu und Gewerbegebiet in diesem Bereich als Kompensationsflächen vorgesehen sind, die damit einer eher extensiven Bewirtschaftung unterliegen. Als Restflächen zwischen Verkehrswegen und Gewerbegebiet bieten sie sich in besonderer Weise für Kompensationsmaßnahmen an, was sich auf die künftige Nutzung auswirkt (vgl. Ziffer 3.4.4.3.3 (Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe) und Ziffer 3.4.4.3.4 Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)).

Der von Norden zulaufende Wirtschaftsweg auf Höhe des geplanten Kreisverkehrsplatzes zur Anbindung des Gewerbegebiets „Gaisgraben“ (in Verlängerung der Gewerbestraße) wird durch die Planung zwar unterbrochen, bleibt über Verknüpfung mit den Anschlussästen des geplanten Kreisverkehrsplatzes mit Ausnahmen weniger zusätzlicher Abbiegevorgänge weitgehend unverändert erhalten. Zur künftigen Situation des Reiterhofs, der Erreichbarkeit von dessen Nutzflächen wie auch der freien Landschaft nördlich von Staufen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.10 (Anbindung des Gewerbegebiets „Gaisgraben II/III“), unter Ziffer 3.4.2.1.1.13 (Gestaltung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter im Bereich des Reiterhofs) und Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle; vgl. Einwendung Nr. 66) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort). Die Anbindung der Flächen nördlich der Ortsumfahrung ist über den straßenbegleitenden Wirtschaftsweg eröffnet.

3.4.5.1.3 Bereich zwischen Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebiets Gaisgraben und dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 129

Der Bereich zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen wird im Bestand durch Wirtschaftswegen geprägt, die in der Tendenz in Nord-Süd-Richtung sowie Ost-West-Richtung

verlaufen und insbesondere zwischen Bau-km 1+200 und den Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 129 an den Verknüpfungspunkten nahezu rechtwinklig aneinander anschließen. Im Einzugsbereich der Kreisverkehre überwiegen schmale Grundstückszuschnitte. Dazwischen befindet sich ein Bereich mit großflächigen Grundstücken, die mitbestimmend sind für den Verlauf des Wegenetzes. Der Zulauf zum Wegenetz aus Richtung Stadtgebiet Staufen erfolgt überwiegend über das örtliche Straßennetz. Die L 129 stellt zugleich eine Verbindung als auch eine Zäsur dar, die teilweise Querungen erforderlich macht, wenn zwischen Bereichen nördlich und südlich der L 129 gewechselt werden soll. Die Zufahrt zu einzelnen Flurstücken aus der freien Landschaft um Staufen erfordert teilweise bereits heute eine vorausschauende Vorgehensweise, um Umwege zu vermeiden. In anderen Fällen sind die Verbindungen günstig und nahezu umwegfrei. Dies betrifft etwa Grundstücke im Einzugsbereich des Tunseler Grabens.

Die Trasse der Ortsumfahrung zeigt in dem hier betrachteten Teilabschnitt eine nicht unerhebliche Zerschneidungswirkung bezüglich Grundstücken und dem Wegenetz. Durchschnitten werden insbesondere drei nicht unbedeutende Verbindungen in Nord-Süd-Richtung und eine Verbindung in Ost-West-Richtung, die zugleich als Querspange zwischen Nord-Süd-Verbindungen dient. Überschaubar sind hierbei die Auswirkungen im näheren Bereich der Kreisverkehrsplätze. Zur künftigen Führung des Verkehrs bezüglich des Wirtschaftswegs in Verlängerung der Gewerbestraße wurde im vorangegangenen Kapitel bereits ausgeführt. Der durchlaufende Weg im Bereich des Tunseler Graben wird sich künftig geringfügig verlängern. Er führt dann westlich der Ortsumfahrung bis zum Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 129 und schafft hierüber Anschlussmöglichkeiten an das Wegenetz in allen umliegenden Bereichen. Mögliche Umwege halten sich im Rahmen von wenige hundert Metern. Aus Richtung des Stadtgebiets eröffnen sich über das vorhandene und künftige Wegenetz insgesamt mehrere sinnvolle Zufahrtsmöglichkeiten zu Grundstücken, die sich künftig östlich der L123 befinden. So sind auch hier die Auswirkungen der geplanten Trasse überschaubar. Ungünstiger zeigt sich die Situation, wenn die Trasse der L 123 gequert werden muss, um Grundstücke auf der jeweils anderen Seite der L 123 zu erreichen, die von den Kreisverkehrsplätzen weiter entfernt liegen. Durch Wegverlängerungen/Mehrwege über die Kreisverkehre könnten hierbei insbesondere in den Bereichen zwischen ca. Bau-km 1+100 bis ca. Bau-km 1+650 deutlichere Wegverlängerungen/Mehrwege entstehen. In südwestliche Richtung schließen an den Kreisverkehrsplatz beim Gewerbegebiet Gaisgraben künftig trassenbegleitende Wege an, die sich bis ca. Bau-km 1+280 erstrecken und die Lücke schließen, die durch einen durchtrennte Nord-Süd-Verbindung geschaffen wird. Mit diesen Wegen wird insbesondere auch die Erschließung einer größeren Zahl schmalerer Grundstücke gewährleistet, die nördlich des Gewerbegebiets liegen und durch die Trasse zumindest teilweise in zwei Teilflächen zerfallen. Umwege zum Wechsel zwischen den Teilflächen können bis zu mehr als 600 m betragen.

Im weiteren Trassenverlauf schließen großflächigere Grundstücke an, die teilweise ebenfalls in Teilflächen zerschnitten werden. Auch hier ist künftig ein Wechsel zwischen den Teilflächen mit nicht unerheblichen Umwegen verbunden. Ungeachtet der Größe der jeweiligen Restflächen, die eventuell für die Eigentümer bzw. Bewirtschafter künftig nicht mehr von Interesse sind, sind in der beschriebenen Weise ca. 17 Grundstücke betroffen. Im Bereich der Kleingartenanlage stellt sich diese nachteilige Wirkung nicht in diesem Maße ein. Die insgesamt günstigere Wegesituation wurde bereits beschrieben. Es wird überdies berücksichtigt, dass die Flächen zwischen Trasse und Tunseler Graben aufgrund ihrer besonderen Eignung als Kompensationsfläche vorgesehen sind. Es fließt ebenfalls ein, dass Flächen im Bereich des Bebauungsplans „Rundacker II“ für Wohnbebauung herangezogen werden. Die Umsetzung ist bereits fortgeschritten.

3.4.5.1.4 Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 129 und dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 125

Der Bereich zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen wird im Bestand durch Wirtschaftswege geprägt, die als „Querspangen“ zwischen den Landesstraßen verlaufen und mit dem weiter vorhandenen Wegenetz relativ direkte Zuwegungen zu den Grundstücken erlauben.

Die bebauungsnahen Teile des Wegenetzes einschließlich der Übergänge über die beiden Landesstraßen und der Übergang im Bereich des Tunseler Grabens bleiben bei Umsetzung des Vorhabens weitgehend unverändert erhalten. Gleiches gilt für die Verbindung parallel zur L 129. Nachteilig betroffen sind insbesondere die beiden Wege, die bei ca. Bau-km 2+080 und ca. Bau-km 2+540 Verbindungen zwischen den „Querspangen“ herstellen. Hinzu kommt, dass die Wegeverbindung parallel zur bestehenden Straße zwischen L 125 und L 129 entfällt. Großräumige Auswirkungen zeigen sich in eher überschaubarem Maß, weil mit größerem Abstand zur Trasse die Zufahrt jeweils in geeigneter Form gewählt werden kann. So ist über die Landesstraßen und die sie begleitenden Wege grundsätzlich ein leichter Wechsel zwischen den Flächen diesseits und jenseits der neuen Trasse eröffnet. Nachteile im Zuge des Vorhabens konzentrieren sich insbesondere auf den trassennahen Bereich der Grundstücke, die durch die Trasse in Teilflächen zerschnitten werden. Durch das vorhandene Wegenetz und den geplanten Wirtschaftsweg westlich entlang der Trasse ist eine Erreichbarkeit der Teilflächen an sich unschwer eröffnet. Der geplante trassenbegleitende Weg ersetzt zugleich die Funktion der Wegeverbindung entlang der zu rekultivierenden Straße. Ein Wechsel zwischen den Teilflächen, die künftig durch die Trasse getrennt sind, ist jedoch mit Mehrwegen verbunden, die bis zu ca. 700 – 800 m betragen können. Hinzu tritt eine nachteilige Veränderung für die Erreichbarkeit der Grundstücke zwischen der zu rekultivierenden Straßenverbindung und dem Tunseler Eschbach. Aus

Richtung Staufen sind die Grundstücke künftig nicht mehr über den straßenbegleitenden Weg (Bestand) erreichbar, sondern nur noch über den Weg entlang des Tunseler Eschbachs. Insbesondere in der Anfahrt aus östlicher Richtung können damit Mehrwege auftreten, weil statt der durchschnittenen Ost-West-Verbindungen nun der Weg über die Landstraße genommen werden muss und überdies die zusätzliche Wegstrecke bis zum Tunseler Eschbach anfällt. Auch hier sind in ungünstig gelagerten Fällen Mehrwege von mehreren hundert Metern nicht auszuschließen.

3.4.5.1.5 Bereich zwischen dem Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 125 und dem Bauende

Der genannte Bereich ist im Bestand zwischen der L 125 und ca. Bau-km 3+100 durch mehrere Ost-West-Verbindungen geprägt, die zusammen mit dem weiteren Straßen- und Wegenetz, insbesondere auch der Straße „Im Steiner“, eine Mehrzahl günstiger Zuwegungen in dem insgesamt durch eher kleinteilige Parzellen geprägten Gesamtbereich bereitstellen. Im weiteren Verlauf finden sich Wege, die in unterschiedlichem Abstand parallel zur geplanten Trasse verlaufen und teilweise an das öffentliche Straßennetz anschließen. Eine Anbindung besteht u. a. an das Straßennetz des Ortsteils Grunern, an die Münstertäler Straße in Staufen und an die L 123 südlich des Bauendes.

Die Planung beinhaltet mit den vorgesehenen Ergänzungen im bestehenden Wegenetz insbesondere östlich der Trasse und mit der (künftig teilweise rückgebauten) Straße „Im Steiner“ leistungsfähige Anbindungen auf Relationen, die trassenparallel verlaufen. Östlich der Trasse entsteht zwar ein Streckenabschnitt im Wirtschaftswegenetz, der sich durch mehrere Kehren als etwas umständlich erweist (Bereich zwischen ca. Bau-km 2+700 und ca. Bau-km 3+200). Es handelt um eine Streckenlänge, die mit ca. 450 - 550 m Luftlinie und näherungsweise 650 - 750 m tatsächlicher Streckenlänge jedoch als zumutbar erachtet wird. Als Folge der kleinteiligen Parzellengestaltung weist das Wegenetz bereits im Bestand verschiedene Anschlüsse und Abbiegebeziehungen auf. Mit der nun gewählten Wegführung, die sich auf einen gezielten Lückenschluss beschränkt, wird zugleich erreicht, dass landwirtschaftliche Flächen in möglichst geringem Umfang in Anspruch genommen werden. Von ca. Bau-km 3+200 bis zum Bauende erfährt das Wegenetz selbst keine markanten Änderungen.

Erheblicher als die eben angesprochenen Anpassungen wirkt sich hingegen die zerschneidende Wirkung der Trasse insbesondere in der Kombination von betroffenem Wegenetz und durchschnittenen Grundstücken aus. Während auch hier bei einer Anfahrt aus größerer Distanz grundsätzlich die Möglichkeit besteht, eine günstige Zuwegung zu wählen, zeigt sich die wesentliche nachteilige Wirkung des Vorhabens bei Betroffenen im trassennahen Bereich, wenn Wechsel zwischen Wirtschaftsflächen beidseits der Trasse erforderlich

sind. Dies kann unter anderem Hofstellen mit angrenzenden Flächen im Bereich der Trasse, arrondierte Flächen mehrerer Grundstücke oder durchschnittene Einzelgrundstücke betreffen. Im Einzugsbereich der L 125 und im Bereich des Bauendes fallen die Nachteile weniger ins Gewicht, weil hier beim Wechsel zwischen (Teil-)Flächen umso geringere Umwege anfallen, je näher die Parzellen an den Verkehrswegen mit Verbindungsfunktion liegen. Zwischen Staufen und dem Ortsteil Grunern sind im Bestand hingegen auf einer Strecke von ca. Bau-km 2+700 bis ca. Bau-km 3+200 rund 5 Wegeverbindungen betroffen, die für Bewirtschafter eine sehr günstige Situation schaffen. Das engmaschige Wegenetz ermöglicht vielfältige Optionen einer zeitsparenden und ökonomischen Vorgehensweise. Der ungünstigste Fall tritt dann ein, wenn Flächen im mittleren Bereich liegen und ein Wechsel von einer Seite der Trasse zu anderen erforderlich wird. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich hier im Einzelfall Streckenlängen bis über 1 km ergeben können. Zugleich gilt es zu berücksichtigen, dass sich die Umwege je nach Zahl der Flächen und der Lage von Hofstellen in nicht unerheblichem Umfang aufsummieren können.

3.4.5.1.6 Zusammenfassung

Im Ergebnis zeigt sich, dass das Vorhaben mit seiner zerschneidenden Wirkung über die unmittelbaren Grundstücksbetroffenheiten hinaus nachteilige Wirkung entfaltet. Unmittelbar Betroffene können durch die Bewirtschaftung von Teilflächen einschließlich zusätzlicher Strecken durch Umwege betroffen sein. Hinzu treten mögliche mittelbare Betroffenheiten bezüglich Nutzern von Grundstücken, die durch einen künftig ungünstigeren Zufahrtsweg zu Umwegen gezwungen sein können. Die Betroffenheiten können sowohl jeweils für sich alleine als auch im Zusammentreffen direkter und mittelbarer Projektwirkungen gegeben sein. Aus dem Blickwinkel der Berechtigten (z. B. Pächter) kommen Betroffenheiten lediglich einzelner Grundstücke, aber auch bezüglich einer Mehrzahl von Grundstücken in Betracht. Vor diesem Hintergrund können sich Betroffenheiten in unterschiedlichem Umfang aufsummieren und auf die betriebliche Situation einwirken. Je nach Lage des Einzelfalls kommen Auswirkungen durch eine erschwerte Bewirtschaftung, insbesondere aber auch über Umwege hinzu.

Mit seiner Konzeption eines ergänzten Wegenetzes und Verknüpfungspunkten über die Trasse hinweg im Bereich der Kreisverkehrsplätze und im Bereich des Bauendes ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich eine Wegesituation gegeben, die die Erreichbarkeit von Flächen in zumutbarer Weise sicherstellt. So sind die Entfernungen zwischen den Querungsmöglichkeiten jeweils nicht so groß, dass die entstehenden Umwege für sich bereits völlig unannehmbar wären. Es wird berücksichtigt, dass grundsätzlich kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Qualität von verkehrlicher Anbindung besteht und nicht jegliche Unterbrechung von Wegebeziehungen einen Entschä-

digungsanspruch auslösen kann (vgl. u. a. Ziffer 3.4.19.1 (Einführung), Ziffer 3.4.19.2.5.3 (Straßenanlieger), Ziffer 3.4.19.2.5.4 (Umwegeentschädigung)). Die gilt insbesondere für Änderungen bezüglich des öffentlichen Wegenetzes. Es kann zwar erforderlich werden, dass Kfz, die im Betrieb eingesetzt werden, künftig einer Straßenzulassung bedürfen, weil das öffentliche Straßen- und Wegenetz genutzt werden muss und ein Einsatz ausschließlich auf privaten Grundstücken und Wegen künftig nicht mehr möglich ist. Es handelt sich hier, auch nach Einschätzung des Fachbereichs Landwirtschaft beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, jedoch um überschaubaren Mehraufwand, der insgesamt nur gering ins Gewicht fällt. Es handelt sich nach Lage der Dinge auch allenfalls um eine überschaubare Zahl möglicher Einzelfälle, nachdem das Wegenetz im Bestand bereits weitestgehend Teil des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes ist, also ohnehin eine Straßenzulassung von Kfz erfordert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den gegebenen Betroffenheiten anhand verschiedener Fälle, in denen Einwendungen erhoben wurden, eingehend befasst (vgl. Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle)). Diese haben teilweise exemplarischen Charakter. Zugleich werden Fälle behandelt, die eine weitergehende Betroffenheit aufweisen, weil es sich um arrondierte Flächen - teilweise im unmittelbaren Einzugsbereich der Trasse - handelt und sich Mehrwege, Betriebserschwernisse und/oder sonstige Nachteile der Planung in besonderer Weise ungünstig auswirken bzw. aufsummieren. Behandelt wurden in diesem Zusammenhang insbesondere auch Fälle, in denen eine Existenzgefährdung vortragen ist. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass in einer weiteren Zahl von Fällen, Erschwernisse und sonstige Nachteile eintreten können, die eine Existenzgefährdung begründen. Dies kann je nach Lage des Einzelfalls auch alleine durch Umwege begründet sein. Einbezogen in die Überlegungen wurde sämtlicher Vortrag, der sich auf entsprechende Nachteile bezieht. Es wird jedoch auch einbezogen, dass eine nicht näher zu bestimmende Zahl von Betrieben ebenfalls existenzgefährdend betroffen sein kann, ohne dies als Einwendung in das Verfahren eingebracht zu haben. Vor dem Hintergrund der gewichtigen Gründe, die für eine Umsetzung des Vorhabens im Interesse des Wohls der Allgemeinheit streiten (vgl. Ziffer 2. (Erforderlichkeit, Planziele), kommt die Planfeststellungsbehörde auch in Ansehung der teilweise nicht unerheblichen Auswirkungen des Vorhabens zu dem Ergebnis, dass diese Belange gegenüber dem Interesse an der Umsetzung des Projekts zurückstehen. Dies gilt auch für den Fall, dass es in einer nicht völlig untergeordneten Zahl von Fällen zu einer Existenzgefährdung kommt bzw. diese nicht ausgeschlossen werden kann.

3.4.5.2 Landwirtschaftsverwaltung

3.4.5.2.1 Stellungnahme zur ursprünglichen Planung

Die Landwirtschaftsverwaltung beim Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald hat mit Stellungnahme vom 09.01.2008 zur ursprünglichen Planung auf die Stellungnahme vom 15. 04. 2005 verwiesen, die zu einem früheren Planungsstand ergangen war.

Die Stellungnahme vom 15. 04. 2005 befasst sich mit Aspekten der Variantenauswahl. Nach Einbindung der Landwirte und unter Einbeziehung verschiedener Gesichtspunkte, so auch des Flächenverbrauchs, wurde im nördlichen Bereich die Variante 5, im südlichen Bereich der Verlauf der Varianten 1, 2, 5 und 6 bevorzugt. Dem kann nur in Teilen gefolgt werden. Die Variante 5 entspricht im nördlichen Bereich der Antragstrasse. Im südlichen Bereich wurde jedoch insbesondere aus überwiegenden Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes der Variante „A“ der Vorzug gegeben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), insbesondere Ziffer 3.1.1 (Lösungsansätze des Vorhabensträgers) Bezug genommen.

In der Stellungnahme vom 15. 04. 2005 wird überdies auf eine Besprechung beim Straßenbauamt Freiburg vom 25.10.2001 Bezug genommen, die sich auf den damaligen Planungsstand zum Wegenetz bezieht. So nimmt die Stellungnahme vom 15. April 2005 einen Ansatz zur Wegeführung zwischen Bau-km 0+900 und Bau-km 1+600 auf und formuliert einen Vorschlag für einen straßenparallelen Erdweg entlang der Böschungsunterkante. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Planung in verschiedenen Schritten weiterentwickelt hat; teilweise konnten deshalb erste Ansätze nicht voll umfänglich fortgeführt werden. Unter anderem wurde im Interesse einer größtmöglichen Schonung von Flächen das Wirtschaftswegenetz in der Folge schrittweise optimiert und auf das zur Erschließung der Grundstücke nötige Maß reduziert. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.5.1 (Wegenetz) wird Bezug genommen.

Ergänzend wird mit Stellungnahme vom 09.01.2008 ausgeführt, dass in Bezug auf den landschaftspflegerischen Begleitplan begrüßt wird, dass dort keine neuen landwirtschaftlichen Flächen gefordert werden, sondern auf freiwerdende Areale von anderen Maßnahmen zurückgegriffen wird. Die neu gewählte Trassenkombination werde deshalb mitgetragen. Gegen planerische Verbesserungen, welche von der Gemeinde gewünscht würden, bestünden nur dann Bedenken, wenn weitere Flächen, die letztendlich durch landwirtschaftliche kompensiert werden müssten, dabei verbraucht würden oder wenn andere landwirtschaftliche Nachteile entstünden. Es kann in diesem Zusammenhang insbesondere festgehalten werden, dass die LBP-Maßnahme E 1, die in erheblichem Umfang auf in der Nutzung befindliche Flächen zugreift, bereits Bestandteil der ursprünglichen Planung war. Diesbezüglich wurden keine Bedenken vorgetragen.

3.4.5.2.2 Stellungnahme zur geänderten Planung

Mit Stellungnahme vom 28.07.2009 hat sich die Landwirtschaftsverwaltung beim Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald zur geänderten Planung geäußert. Zur überwiegenden Zahl der vorgenommenen Änderungen werden keine Bedenken vorgetragen bzw. werden diese begrüßt. Soweit Bedenken und Anregungen in das Verfahren eingebracht wurden, werden diese nachfolgend behandelt.

3.4.5.2.2.1 Wirtschaftswegenetz - Oberbau

(1) Hinsichtlich verschiedener Abschnitte des Wirtschaftswegenetzes wird gefordert, diese nicht als Schotterweg, sondern als Spurweg auszuführen, weil eine Ausbildung mit Schotter nicht mehr den modernen Anforderungen und dem zu erwartenden landwirtschaftlichen Verkehr entspreche:

- Bau-km 0+910 links
- Bau-km 1+700 – 1+870 links
- Bau-km 1+875 – 2+650 rechts

Den Anforderungen eines leistungsfähigen Wirtschaftswegenetzes ist im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.2 (Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke) Bezug genommen. Sämtliche Wege verlaufen in der Ebene und sind insoweit den typischen Belastungen ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund kommt grundsätzlich eine Ausbildung als Weg mit wassergebundener Decke in Betracht. Ein Spurweg sieht regelmäßig zwar eine Ausbildung von (etwa mit Beton) befestigten Fahrspuren vor. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass das landwirtschaftliche Wegenetz (Schotter) zugleich der Nutzung insbesondere von Radfahrern dient. Unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit ist eine über die gesamte Breite geschlossene Fahrbahndecke hier günstiger, was sich vor allem bei der Begegnung von Verkehrsteilnehmern realisiert. Wie auch im Erörterungstermin durch den Vorhabensträger nachvollziehbar aufgezeigt, sind Spurweges deshalb allenfalls zur Erschließung angrenzender Grundstücke sinnvoll. Hinzu kommt die bessere landschaftliche Einbindung von Wegen mit wassergebundener Decke, die sich ähnlich wie Erdwege in die Landschaft einfügen. Ihre Versiegelungswirkung ist geringer als Asphalt - oder Betonoberflächen, was sich günstig auf den Bedarf an Kompensationsflächen auswirkt und auch insoweit indirekt einen Beitrag zur Schonung landwirtschaftlicher Flächen leistet.

(2) Bezüglich des Weges zwischen Bau-km 0+320 – 0+535 rechts wird ebenfalls gefordert, den Weg nicht als Schotterweg, sondern als Spurweg anzulegen. Darüber hinaus müsse der Weg 3,50 m breit ausgeführt werden, um der Breite moderner landwirtschaftlicher

Fahrzeuge Rechnung tragen zu können. In gleicher Weise wird zum Rückbau der Straße „Im Steiner“ (Bau-km 3+230 – 3+900 rechts) dargelegt, dass der Rückbau der Bedeutung des Weges für die Landwirtschaft nicht gerecht werde, da es sich um einen zentralen Erschließungsweg handele. Der Weg sei 3,50 m breit und asphaltiert zu belassen.

Zur Ausführung als Schotterweg mit wassergebundener Decke wird zunächst auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen. Zum Rückbau der Straße „Im Steiner“ wird zudem auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.1.1.11 (Rückbau der Straße „Im Steiner“) Bezug genommen. Es wird berücksichtigt, dass Wirtschaftswege nach den gültigen Vorschriften eine Breite von 3,0 m umfassen. Neben den Anforderungen, die sich aus der Nutzung im landwirtschaftlichen Verkehr ergeben, fließen zudem Aspekte eines schonenden Umgangs mit Flächen ein. Hierbei gilt es zu bedenken, dass sich eine weitere Überformung von Flächen auf die Flächenbilanz auswirkt und entsprechenden Kompensationsbedarf nach sich zieht. Dieser kann sich wiederum in der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen niederschlagen. Hinsichtlich der Straße „Im Steiner“ wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger mit Blick auf die konkret dargelegte Nutzung zugesagt hat, den Weg auf der Strecke von ca. Bau-km 3+731 und der Brücke über den Entwässerungsgraben auf Höhe von Bau-km 3+900 zu asphaltieren und einen Rückbau auf eine Breite von 3,00 m hier nicht vorzunehmen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.11 (Verbindungsweg auf Höhe von Bau-km 3+731 und der Brücke über den Entwässerungsgraben auf Höhe von Bau-km 3+900) wird verwiesen.

(3) Zu den Erdwegen bei Bau-km 0+900 links (Bauwerks-Verzeichnis 112a), die der Erschließung der Flurstücke Nr. 3319 – 3321 dienen, und Bau-km 0+960 – 1+270 rechts (Bauwerks-Verzeichnis 115) wurde ebenfalls gefordert, diese als Spurweg auszubilden.

Der Anforderung kann nicht gefolgt werden. Die Konzeption des Vorhabensträgers zum Wegenetz differenziert in nicht zu beanstandender Weise nach der Verkehrsbedeutung und der Nutzung. Wirtschaftswege insbesondere mit überörtlicher Bedeutung und Relevanz für den Radverkehr werden mit Schottertragschicht und wassergebundener Decke ausgeführt. Bei entsprechender Verkehrsbedeutung wurde über Teilstrecken eine Asphaltierung zugesagt (vgl. Ziffer 3.4.12.1.5 Gestaltung des straßenbegleitenden Weges auf der Nordseite der Ortsumfahrung zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes Gaisgraben). Zum straßenbegleitenden Weg auf der Nordseite der Ortsumfahrung zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes Gaisgraben wurde überdies zugesagt, auch diesen in asphaltierter Form ausführen. Erdwege sind für solche Anbindungen vorgesehen, die keine Bedeutung für das Radwegenetz haben, in erster Linie also der Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke dienen. Überdies gilt es zu

bedenken, dass sich eine stärkere Befestigung, wie bereits dargelegt, nachteilig auch auf die Flächenbilanz auswirken kann.

3.4.5.2.2 Absenken der Gradiente

Für den Bereich von ca. Bau-km 2+800 bis ca. Bau-km 3+750 wird ein Absenken der Gradiente auf Geländeneiveau angeregt. Zur Begründung wird ausgeführt, dass bei mit der geplanten Böschung von 60-70 cm ein Höhenversatz zwischen landwirtschaftlicher Fläche und der Straße gegeben sei. Also müssten Wirtschaftswege angelegt werden, um die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen sicherzustellen. Wenn es gelinge, die Trasse abzusenken, könnten Wirtschaftswege eingespart werden, da die Landwirte direkt von der Straße auf ihre Felder gelangen könnten.

Dem kann nicht gefolgt werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage) Bezug genommen. Neben den dort dargelegten Gründen, die gegen eine weitere Absenkung der Trasse sprechen, gilt es überdies zu berücksichtigen, dass mit der Planung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und im Einklang mit den Anforderungen der Straßenverkehrsbehörden eine möglichst weitgehend getrennte Führung der langsameren Verkehre (Radfahrer, landwirtschaftlicher Verkehr) geachtet wurde. So sind alle Flurstücke über das bestehende bzw. im Zuge der Planung ergänzte Wegenetz erschlossen. Überdies ist es auf einer schnell befahrenen Ortsumfahrung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erwünscht, dass die Flurstücke direkt von der Straße aus angefahren werden. Neben der Bremswirkung für den schneller fahrenden Verkehr können Verschmutzungen der Fahrbahn auftreten, was sich ebenfalls ungünstig auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Insbesondere mit Blick auf die Anforderungen der Verkehrssicherheit wurde von einer im Rahmen der ursprünglichen Planung vorgesehenen Zufahrtmöglichkeit im Bereich zwischen L 125 und der Siedlung „Im Steiner“ wieder Abstand genommen.

3.4.5.2.2.3 Weitere Anregungen

Es wird gefordert, die bestehenden Querungen zwischen der Grunerner Straße und dem Campingplatz zu erhalten, weil die vorliegende Planung der Landwirtschaft zu große Umwege zumute. Überdies wird vorgeschlagen, bei der Anbindung der Münstertaler Straße einen Kreisverkehrsplatz vorzusehen. Dies würde den von Münstertal kommenden Verkehr abbremsen. So könnten sich die Landwirte mit ihren – langsamen – Zügen leichter in den Verkehr einfädeln. Außerdem böte der Kreisverkehr eine gute Möglichkeit, um vom „Rebstock“ auf den landwirtschaftlichen Weg, der noch geplant werden müsse, zu kommen.

Den ergänzenden Anforderungen kann nicht gefolgt werden. Zu Aspekten weiterer Querungsmöglichkeiten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in diesem Kapitel nebst der genannten Verweisungen sowie insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) und Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Soweit ein Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anbindung an die Münstertäler Straße gefordert wird, wird - ebenfalls zur Vermeidung von Wiederholungen - auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)) Bezug genommen. Im Hinblick auf den langsameren landwirtschaftlichen Verkehr wurde einbezogen, dass die Einsehbarkeit der Strecke an der betreffenden Stelle sehr gut ist. Es werden überdies Umfang und zeitliche Verteilung der Verkehre berücksichtigt. Diese lassen zu Zeiten, in die ein großer Teil des landwirtschaftlichen Verkehrs fällt, größere Lücken im Verkehrsgeschehen erwarten. Zu einer noch größeren Sicherheit in der Verkehrsabwicklung auch des landwirtschaftlichen Verkehrs trägt die vorgesehene planerische Optimierung des Knotenpunkts bei (vgl. Ziffer 3.4.12.1.12 Gestaltung des Knotenpunkts im Bereich von Bau-km 3+731).

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die eintretenden Veränderungen im Wegenetz überwiegend das öffentliche Straßen- und Wegenetz betreffen. Es besteht hier grundsätzlich kein Anspruch auf die Beibehaltung einer als günstig angesehenen Situation. Durch Veränderungen in den Zuwegungen insoweit eintretende Änderungen/Belastungen für die Betroffenen sind grundsätzlich zumutbar. Sie sind vorliegend im Interesse der Umsetzung des Vorhabens hinzunehmen. Zu Entschädigungsfragen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.19.2.5 (Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe) und Ziffer 3.4.19.1 (Einführung) verwiesen. Es wird überdies berücksichtigt, dass weitere Querungen Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Attraktivität der Ortsumfahrung mindern könnten. Dies stünde im Widerspruch zu der angestrebten Entlastungswirkung. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger eine Tiefenlockerung insbesondere von bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen zugesagt hat. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) wird ergänzend verwiesen.

3.4.6 Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e. V., Bezirksgeschäftsstelle Müllheim

Der Badische Landwirtschaftliche Hauptverband e. V. hat mit Schreiben vom 21.12.2007 und 17.09.2009 zum Vorhaben Stellung genommen. Soweit Anregungen und Forderungen nicht durch Anpassungen der Planung, Nebenbestimmungen bzw. Zusagen des Vorhabensträgers entsprochen wurden, werden sie zurückgewiesen.

Im Rahmen der Stellungnahme zur ursprünglichen Planung hat sich der Badische Landwirtschaftliche Hauptverband (BLHV) zu verschiedenen grundlegenden Fragen des Vorhabens wie auch zu einer Mehrzahl von Aspekten mit direktem Bezug zur Landwirtschaft geäußert. Mit Schreiben vom 17.09.2009 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Darstellungen zum Flächenverbrauch, zur Flurbereinigung und zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiterhin Gültigkeit haben. Die Vorschläge der betroffenen Bürger bezüglich einer Westtangente unter weitestgehender Nutzung bereits vorhandener Straßen würden ausdrücklich unterstützt. Es wird ausgeführt, dass auf die Straße "Im Steiner" bereits verwiesen worden sei. Mit dem Schreiben vom 17.09.2009 wird im Übrigen auf die Stellungnahme der Landwirtschaftsverwaltung beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald zur geänderten Planung Bezug genommen und darauf hingewiesen, dass die Erläuterungen zu den einzelnen Baukilometern in Zusammenarbeit mit einem der BLHV - Ortsvereinsvorsitzenden erstellt worden seien und somit Gültigkeit hätten. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der BLHV den Neubau der Straße ablehnt. Die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe würden durch die jetzige Straßenführung unzumutbare Nachteile erleiden. Ebenso wenig seien die landwirtschaftlichen Belange vom Planungsträger bei der Erstellung von Unterlagen berücksichtigt. Die Landwirtschaft werde vielmehr zu einem reinen Flächenlieferanten degradiert.

Zu landwirtschaftlichen Belangen und weiteren angesprochenen Aspekten wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft) einschließlich der dort benannten Verweisungen Bezug genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass ein Flurbereinigungsverfahren, das zu einer Milderung der Vorhabensfolgen beitragen kann, beantragt ist. Da es aller Voraussicht nach der Planfeststellung zeitlich nachfolgt, liegen damit keine hinreichend konkretisierten Ergebnisse vor, die in das vorliegende Verfahren einbezogen werden könnten. Die Planfeststellungsbehörde legt ihren Überlegungen deshalb die konkrete Planung mit den jeweils damit einhergehenden Eingriffen, Belastungen und sonstigen Folgen zugrunde. Sie fließen mit ihrem vollen Gewicht in die Abwägung ein. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) verwiesen. Soweit Hinweise und Anforderungen zu einem Flurneuordnungsverfahren vorgetragen werden, wird darauf hingewiesen, dass diese Aspekte in dem genannten Verfahren geltend zu machen wären. Der Gegenstand der Planfeststellung erstreckt sich hierauf nicht. Unabhängig davon wird da-

rauf hingewiesen, dass im Verfahren so weit wie möglich eine Abstimmung (Antragserfordernis, Aspekte der räumlichen Abgrenzung) mit den für die Flurneuordnung zuständigen Stellen erfolgt ist. Auch hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) verwiesen.

Soweit Aspekte der Erforderlichkeit des Vorhabens einschließlich des zugrunde gelegten Verkehrsgutachtens, der maßgeblichen Verkehrszahlen und deren Erhebung, die Berücksichtigung von Ziel- und Quellverkehr, Fragen der Bevölkerungsentwicklung und Einflüsse der wirtschaftlichen Situation angesprochen wurden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen. Vor dem Hintergrund kann einem Lösungsansatz, der auf der Straße „Im Steiner“ aufbaut, nicht gefolgt werden. Die Straße „Im Steiner“ ist nicht zuletzt aufgrund ihres Ausbauzustandes nicht geeignet, die entsprechenden Verkehre aufzunehmen. Nach dem aktuellen Kompensationskonzept ist vielmehr vorgesehen, die Straße im südlichen Bereich teilweise rückzubauen und zu rekultivieren. Damit gelingt es, die mit dem Vorhaben verbundene Flächeninanspruchnahme abzumildern. Soweit Bedenken zu Aspekten der Rekultivierung vorgebracht wurden, wird auf die weiteren Ausführungen in diesem Kapitel verwiesen.

Soweit Planungsalternativen einschließlich der Westtangente bzw. der Erweiterten Westtangente und Kostenaspekte angesprochen wurden, wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen. Gleiches gilt für die Zielsetzung, das Vorhaben insbesondere im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Flächen so weit wie möglich im Bereich bereits vorhandener Verkehrsflächen umzusetzen.

Zu Aspekten des Eingemeindungsvertrages wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern), insbesondere Ziffer 3.4.2.1.2.1 (Eingemeindungsvertrag) verwiesen.

Zu den Aspekten, die in der Stellungnahme der Landwirtschaftsverwaltung beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald zur geänderten Planung aufgezeigt wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.5.2 (Landwirtschaftsverwaltung), insbesondere Ziffer 3.4.5.2.2 (Stellungnahme zur geänderten Planung) verwiesen.

Es trifft zu, dass das Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange verbunden ist. Hierbei sind die Belange sämtlicher möglicherweise betroffener Standorte (Kernort von Staufen, Grunern, Im Steiner, weitere Standorte) sowohl hinsichtlich der Betroffenheit bezüglich landwirtschaftlich genutzter Flächen, der Betriebsstellen wie auch hinsichtlich der gegenwärtigen und künftigen Wegebeziehungen eingeflossen. Es

trifft überdies zu, dass mit dem Vorhaben in verschiedenen Fällen arrondierte Flächen, teilweise und gerade in Hofnähe, zerschnitten werden. In einigen Fällen kommt hinzu, dass mit der Trasse zugleich vorhandene Zufahrten zu (arrondierten) Flächen jenseits der Straße entfallen. Über nicht unerhebliche Strecken werden vorhandene Schläge quer durchschnitten und dadurch günstige wirtschaftliche Einheiten zerstört oder zumindest beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass in dem maßgeblichen Gebiet Ende der 80er Jahre eine Flurbereinigung stattgefunden hat. So fließt in die Betrachtungen mit ein, dass sich Landwirte seinerzeit auch mit erheblichen Leistungen eingebracht haben. Entstanden sind hierdurch vielfach günstige landwirtschaftliche Bewirtschaftungseinheiten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.2.5 (Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe), insbesondere Ziffer 3.4.19.2.5.5 (Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb; Landwirtschaft) sowie ergänzend Ziffer 3.4.19.1 (Einführung) wird verwiesen.

Die Erforderlichkeit des Vorhabens vor dem Hintergrund der fachplanerischen Zielsetzungen ist gegeben. Das Interesse an einer leistungsfähigen Umfahrung von Staufen zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Durchgangsverkehr und die damit eröffneten städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten überwiegt das Interesse, von nachteiligen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange verschont zu bleiben. Die damit verbundenen Belastungen sind zumutbar bzw. sind sie in den dafür vorgesehenen Verfahren zu entschädigen. Der Vorhabensträger hat die Belange der Landwirtschaft in der Planung berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den betroffenen Belangen eingehend auseinandergesetzt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf sämtliche vorgenannten Verweisungen, die im Sachzusammenhang selbst wiederum umfangreiche Verweisungen beinhalten, Bezug genommen. Trotz erheblicher Auswirkungen kann damit insbesondere keine Rede davon sein, dass die Landwirtschaft im Zuge des Verfahrens zu einem reinen Flächenlieferanten degradiert worden sei. Planungen zur Straßeninfrastruktur im Außenbereich stehen regelmäßig in einem Spannungsverhältnis zwischen dem Erfordernis einer leistungsfähigen und attraktiven Straßenverbindung, die den Anforderungen der gültigen technischen Standards und der Verkehrssicherheit entspricht, auf der einen Seite und insbesondere den widerstreitenden Belangen des Bodenschutzes, der Landwirtschaft sowie des Natur- und Landschaftsschutzes auf der anderen Seite. Im vorliegenden Fall hat der Vorhabensträger das Potential zur Minderung von Flächeninanspruchnahmen ausgeschöpft. So werden Böschungen entlang der Trasse durchgehend ausgerundet ausgeführt. Damit wird die Fläche, die am Böschungsfuß künftig für Nutzungen Dritter zur Verfügung steht, so groß wie möglich gestaltet. Querschnitt und Gradienten wurden auch unter Gesichtspunkten eines verringerten Flächenverbrauchs entwickelt. Günstig wirkt sich hier unter anderem der reduzierte Querschnitt im Bereich ab der L 125 bis zum Anschluss an den Bestand sowie die möglichst geländenahe Führung der Trasse aus (soweit wie dies unter

Gesichtspunkten der Wasserwirtschaft - Wasserschutzgebiete - und mit Blick auf Zwangspunkte sowie weitere Aspekte eröffnet war). Das Wirtschaftswegenetz wurde schrittweise optimiert und auf das zur Erschließung der Grundstücke nötige Maß beschränkt. Alle Flurstücke werden durch das Wegenetz wieder erschlossen. Einzelne untergeordnete Teilflächen, für die eine Erschließung nicht hinreichend ermittelt werden konnte, wurden im Rahmen der Einzelfallbetrachtung bewältigt (Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle)). Ergänzungen des Wegenetzes sind im Interesse eines sparsamen Umgangs mit Flächen nur im erforderlichen Umfang erfolgt. Vor dem eben dargestellten Hintergrund scheiden zusätzliche Strecken oder Wendemöglichkeiten, wie dies zum Teil angeregt wurde, aus. Im Rahmen des Kompensationskonzepts wurde darauf geachtet, so weit wie möglich Flächen zu verwenden, die ohnehin durch das Vorhaben benötigt werden. Darüber hinaus wurde angestrebt Flächen heranzuziehen, denen unter Nutzungs- und Bewirtschaftungsgesichtspunkten der Landwirtschaft keine gesteigerte Bedeutung zukommt und die sich für eine Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen in besonderer Weise anbieten (vgl. insbesondere Ziffer 3.4.4.3.4 (Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)). Hierbei wurde auch darauf geachtet, private Fläche so gering wie möglich in Anspruch zu nehmen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der geänderten Planung die Anbindung an die Münstertäler Straße verbessert wurde, was auch zu einem geringeren Flächenverbrauch beigetragen hat. Eine Reduzierung der Kreisverkehrsinne Durchmesser kommt hingegen nicht in Betracht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.8 (Reduzierung der Kreisverkehrsinne Durchmesser) verwiesen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird ergänzend verwiesen.

Wie bereits ausgeführt, werden Flächen im Zuge des Rückbaus der Straße „Im Steiner“ rekultiviert. Hinzu kommen Flächen im Bereich der Querspange zwischen der L 129 und der L 125. Soweit hier vorgetragen wurde, dass rekultivierte Flächen im Vergleich mit gut aufgebauten landwirtschaftlichen Böden nicht selten dauerhaft im Ertrag gemindert seien, kann dies dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegengehalten werden. Es trifft zu, dass sich rekultivierte Flächen in der Nutzung zunächst als nachteilig erweisen können. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die rekultivierte (rückgebaute) Fläche entlang der Straße „Im Steiner“ nach den örtlichen Gegebenheiten nicht einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeschlagen, sondern als Gewässerrandstreifen des dort befindlichen Gewässers dienen wird. Hinzu kommt eine Schutz- und Pufferfunktion im Hinblick auf das gegenüberliegende, gesetzlich geschützte Biotop. Die Fläche der im Bestand vorhandenen Verbindung zwischen der L 129 und der L 125 dient nach Durchführung der Neubaumaßnahme als Kompensationsfläche (LBP-Maßnahmen E 2). Es wird hierbei nicht verkannt, dass vorgesehen ist, die Kompensationsfläche rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme in entferntere Bereiche zu verlegen (vgl. zu Maßnahme E 2 unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen)). Dies ist

zur Umsetzung artenschutzrechtlicher Anforderungen erforderlich. Überdies wird mit der Verlegung ein Beitrag geleistet, um die Bildung günstiger Grundstückszuschnitte (in der wohl nachfolgenden Flurneuordnung) zu begünstigen. Es wurde insbesondere eröffnet, an Stelle einer Gesamtfläche eine Summe von Einzelflächen für Feldlerche und Kiebitz zu schaffen und ein eventuell gegebenes Flächendefizit durch eine Ersatzzahlung auszugleichen. Im Zuge der hier vorgenommenen Fortentwicklungen des Kompensationskonzepts wurden insbesondere auch Belange der Landwirtschaft mit in den Blick genommen.

Es wird kritisch vorgetragen, dass bedingt auch durch fehlende Querungshilfen, ein leistungsfähiges landwirtschaftliches Wegenetz zerstört werde. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Landwirte nicht nur Flächen im näheren Umkreis hätten, sondern auch in angrenzenden Ortschaften. Es entstünden unzumutbare Umwege und erheblicher nicht ausgeglichener Arbeitsmehrbedarf für die Betriebe.

Die vorgetragenen Argumente wie auch die Auffassung, dass im Schwerpunkt aus Kostengründen an Querungshilfen und begleitenden Wirtschaftswegen gespart wurde, stehen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen. Sie haben sich letztlich nicht bestätigt. Es wird darauf hingewiesen, dass das Wegenetz im Anschluss an die ursprüngliche Planung nochmals überprüft und im Kontakt mit den fachlichen Stellen optimiert wurde. Anregungen insbesondere der Landwirtschaftsverwaltung, der Flurbereinigung, der Polizei- und Verkehrsbehörden wie auch der Stadt Staufen sind hierbei eingeflossen. Wie ausgeführt, wurde darauf geachtet, dass Grundstücke nach Umsetzung der Maßnahme erschlossen sind. Zugleich wurde angestrebt, die Ergänzungen des Wegenetzes, die selbst nicht selten mit der Inanspruchnahme von Flächen verbunden sind, auf das notwendige Maß zu beschränken. Mit der jeweiligen Gestaltung des Oberbaus wurde im gebotenen Umfang auf eine gute Befahrbarkeit geachtet. So handelt es sich weit überwiegend um Schotterwege mit wassergebundener Decke. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2.4.5 (Landwirtschaft) und die dort benannten weiteren Verweisungen wird Bezug genommen. Das Wegenetz ist so gestaltet, dass der landwirtschaftliche Verkehr, die Trasse der Ortsumfahrung nicht zwangsläufig nutzen muss, sondern überwiegend unabhängig davon operieren kann. Sichere Querungs- und Zufahrtsmöglichkeiten bezüglich der Ortsumfahrung sind im Bereich der Kreisverkehrsplätze und der weiteren Anschlüsse gegeben (z. B. im Bereich der Anbindung der Münstertäler Straße). Es ist zwar nachvollziehbar, dass insbesondere im Bereich zwischen Grunern und Staufen ein Wunsch nach weiteren Querungsmöglichkeiten besteht. Dies wurde geprüft, hat sich jedoch als mit zumutbarem Aufwand und mit Blick auf die weiteren Aspekte des konkreten Einzelfalls nicht als sachangemessen erwiesen. Auf die vorgenannte Verweisung sowie in diesem Zusammenhang insbesondere auch auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrs-

teilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) und Ziffer 3.4.5.1 (Wegenetz) wird ergänzend verwiesen.

Unzumutbare Lärmbelastungen sind nicht zu erwarten. Vielmehr werden mit dem Vorhaben die Lärmgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten und teilweise sogar deutlich unterschritten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) wird verwiesen. Lärmschutzmaßnahmen sind vor diesem Hintergrund nicht erforderlich. Eine weitere Reduzierung der Dammlage wurde geprüft, kommt im Ergebnis aber nicht in Betracht. Spielräume für eine Absenkung der Trasse wurden insbesondere auch im Zuge der geänderten Planung ausgelotet und so weit wie möglich genutzt. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage) und unter Ziffer 3.4.5.2.2.2 (Absenken der Gradienten) wird verwiesen.

Zum Kompensationskonzept wird vorgetragen, das Vorhaben fordere eine überdimensional große Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, für die wiederum angrenzende wertvolle Grundstücke herangezogen würden. Dies werde nicht als geeigneter Ansatz erachtet. Vielmehr werde angeregt innerhalb der Trasse, zum Ortskern hin, Naturschutz- und Landschaftselemente einzubauen, um so die ohnehin schon sehr stark in Anspruch genommenen wichtigen Ackerflächen zu schonen. Angeregt wird überdies, die Fachkompetenz der Flurneuordnung einholen und auch insbesondere auf die Bodenqualitäten zu achten und nicht beste Böden für immer aus der Produktion zu nehmen.

Den Forderungen und Anregungen kann nicht gefolgt werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf vorstehende Ausführungen und Verweisungen Bezug genommen. Das Kompensationskonzept in seiner konkreten Ausgestaltung folgt insgesamt aus nachvollziehbaren naturschutzfachlichen Anforderungen. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) wird verwiesen. Die Belange der Landwirtschaft wurden hierbei im gebotenen Umfang einbezogen (vgl. u. a. Ziffer 3.4.4.3.4 (Rücksichtnahmegebot bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)). Vorhabensträger, Fachgutachter und Naturschutzverwaltung haben sich eingehend mit den naturräumlichen Gegebenheiten und dem Dargebot möglicher Kompensationsflächen befasst. Flächen, die mehr zum Ortskern orientiert sind, haben sich wegen der eingeschränkten Aufwertbarkeit der Flächen nicht als sinnvoller Ansatz erwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger eine Tiefenlockerung insbesondere von bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen zugesagt hat. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) wird ergänzend verwiesen.

3.4.7 Flurneuordnung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Flurneuordnung vereinbar. Für den Bau der Ortsumfahrung einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen werden in erheblichem Umfang landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Das Vorhaben ist verbunden mit Flächenverlusten, Zerschneidungswirkungen sowie mit Auswirkungen auf das landwirtschaftliche Wegenetz.

Die Flurneuordnungsverwaltung beim Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 09.01.2008 und 28.07.2009 zur Planung Stellung genommen. Das Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Flurneuordnung bzw. das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung hat sich mit Stellungnahmen vom 21.12.2007 und 31.07.2009 zu dem Vorhaben geäußert. Die Stellungnahmen der genannten Behörden zur ursprünglichen und zur geänderten Planung sind in ihren Aussagen bzw. durch Bezugnahme weitgehend inhaltsgleich. Sie werden deshalb zusammengefasst behandelt.

Zu Argumenten, die in Einwendungen vorgetragen wurden, wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange), hier insbesondere unter Ziffer 3.4.19.3.8 (Landwirtschaft, Flurneuordnung) verwiesen.

3.4.7.1 Flurbereinigungsverfahren

Soweit ein Flurbereinigungsverfahren empfohlen wurde, ist das Regierungspräsidium Freiburg dem nachgekommen. Die Enteignungsbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg hat mit Schreiben vom 02.07.2009 gemäß § 87 Abs. 1 FlurbG die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach §§ 87 ff FlurbG beantragt. Dem sind verschiedene Abstimmungen vorausgegangen. Die Flurbereinigungsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Stellungnahme vom 28.07.2009 dargelegt, dass vorgesehen sei, die entsprechende Teilfläche aus dem laufenden Verfahren Bad Krozingen (B3) auszuschließen und dadurch die gesamte Trasse der L123 in einem neu anzuordnenden Flurbereinigungsverfahren zu realisieren, falls für den Bau der L123 um Staufen ein Flurbereinigungsverfahren angeordnet würde. Die Vorgehensweise folgt aus Überlegungen zum zeitlichen Ablauf sowie mit Blick auf die klare Abgrenzbarkeit der örtlichen Gegebenheiten und der Betroffenen. Die Flurbereinigungsbehörde hat im Erörterungstermin im Jahr 2010 und im weiteren Verlauf des Verfahrens bestätigt, dass auch weiterhin beabsichtigt ist, die Ortsumfahrung Staufen und die Flurbereinigung Bad Krozingen in zwei getrennten Verfahren zu führen.

Da das Flurbereinigungsverfahren der Planfeststellung, wie dies regelmäßig der Fall ist, zeitlich nachfolgt, liegen in diesem Planfeststellungsverfahren keine so hinreichend konkre-

tisierten Ergebnisse vor, als dass diese in die Planfeststellung im Sinne einer Problembewältigung einbezogen werden könnten. Die Planfeststellungsbehörde legt ihren Überlegungen deshalb die konkrete Planung mit den jeweils damit einhergehenden Eingriffen, Belastungen und sonstigen Folgen zugrunde. Sie fließen mit ihrem vollen Gewicht in die Abwägung ein.

3.4.7.2 Anforderungen der Flurbereinigungsbehörden im Planfeststellungsverfahren

Anforderungen der Flurbereinigungsbehörden bezüglich der ursprünglichen Planung wurden nach erfolgter Abstimmung in der geänderten Planung berücksichtigt. Gegen die Planung wurden keine grundlegenden Bedenken erhoben.

3.4.7.2.1 Rekultivierung von Flächen und Ausgleichsmaßnahmen

Soweit gefordert wird, dass sämtliche vorübergehend in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen sowie nicht mehr benötigte Wege- und Böschungsflächen zu rekultivieren sind und hierbei zu beachten ist, dass diese Flächen tiefengelockert und mit einer Humusüberdeckung von mind. 30 cm an die Bewirtschafter zurückzugeben sind, hat der Vorhabensträger dies zugesagt.

Zur geänderten Planung wird ausdrücklich ausgeführt, dass dies eine künftige Zuteilung, Bewirtschaftung oder Erschließung nicht beeinflusst. Insbesondere wird die Rekultivierung der Straße zwischen der L129 und der L125 und damit die Änderung der Ersatzmaßnahme E 2 begrüßt. Es werde damit ermöglicht, diese Maßnahme im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens an eine geeignete Stelle zu verlegen. Dies ist durch die aktuelle Fassung der Ersatzmaßnahme E 2 weiterhin eröffnet und überdies ergänzt um die Option an Stelle einer Gesamtfläche eine Summe von Einzelflächen für die Feldlerche und den Kiebitz umzusetzen. Auf die Ausführungen zur Ersatzmaßnahme E 2 unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen) wird verwiesen.

3.4.7.2.2 Wegenetz

Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger zutreffend darauf geachtet hat, dass sämtliche Grundstücke durch das angepasste bzw. ergänzte Wegenetz erschlossen sind (einzelne untergeordnete Teilflächen, für die eine Erschließung nicht hinreichend ermittelt werden konnte, wurden im Rahmen der Einzelfallbetrachtung bewältigt (Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle)). Darüber hinausgehende Anpassungen des Wegenetzes sind nicht geboten. Die entstehenden Umwege sind im Interesse einer Umsetzung des Vorhabens hinzunehmen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die

Ausführungen unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft) und die dort benannten weiteren Verweisungen Bezug genommen.

Zu verschiedenen Anregungen zu weiteren Verbesserungen kann deshalb lediglich auf die Option eines nachfolgenden Flurbereinigungsverfahrens verwiesen werden, dem mit der Planfeststellung jedoch nicht vorgegriffen werden kann. Zugleich bleibt festzuhalten, dass es sich hierbei in der Tendenz wohl eher um flankierende Maßnahmen handeln wird. Die markanten Änderungen des Wegenetzes, die insbesondere auf die zerschneidende Wirkung der Ortsumfahrung und die künftige Konzeption zur sicheren Querung der Trasse zurückzuführen sind, werden nach dem derzeit überschaubaren Stand der Dinge die Rahmenbedingungen auch im Zuge eines Flurneuordnungsverfahrens prägen.

3.4.7.2.2.1 Bereich zwischen Bau-km 1+270 bis 1+650

Für den Bereich zwischen Bau-km 1+270 bis 1+650 wird gefordert, parallel der Westseite der L123 den geplanten Erdweg (Maßnahme Nr. 1008) bis zu dem geplanten Schotterweg (Maßnahme Nr. 117a) weiter zu verlängern; dieser Weg werde den dort wirtschaftenden Landwirten als Wendemöglichkeit dienen.

Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Die im Umkreis befindlichen Grundstücke sind mit der vorliegenden Planung erschlossen. Da eine Wendemöglichkeit auch bislang nicht vorhanden ist, ist das Erfordernis zu deren Herstellung nicht ersichtlich. Überdies ist eine möglichst flächensparende Vorgehensweise geboten. Eine straßenparallele Weiterführung des Weges würde zu einer weiteren Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen führen. Dem stünde jedoch kein Erschließungsvorteil gegenüber. Zugleich würde eine weitere Querung des Tunseler Grabens erforderlich.

3.4.7.2.2.2 Bereich zwischen Bau-km 1+280 bis 1+740

Für den Bereich zwischen Bau-km 1+280 bis 1+740 wird gefordert, parallel der Ostseite der L123 den geplanten Erdweg (Maßnahme Nr. 115) als Begleitweg bis zum Tunseler Graben weiter zu verlängern, entlang der Nordseite des Tunseler Grabens zu führen und an den geplanten Schotterweg (Maßnahme Nr. 1009b) anzuschließen; auch dieser Weg werde den dort wirtschaftenden Landwirten als Wendemöglichkeit dienen.

Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7.2.2 (Wegenetz) und Ziffer 3.4.7.2.2.1 (Bereich zwischen Bau-km 1+270 bis 1+650) wird sinngemäß verwiesen.

3.4.7.2.2.3 Bereich zwischen Bau-km 1+900 - 2+650

Auf der Ostseite der neuen L123 im Bereich Bau-km 1+900 - 2+650 wird ein 3 m breiter Erdweg gefordert, der den dort wirtschaftenden Landwirten als Wendemöglichkeit dienen solle. Der Erdweg sei sowohl an die L129 als auch an die L125 (Maßnahme Nr. 127a) anzuschließen.

Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.7.2.2 (Wegenetz) und Ziffer 3.4.7.2.2.1 (Bereich zwischen Bau-km 1+270 bis 1+650) wird sinngemäß verwiesen.

3.4.7.2.2.4 Bereich bei Bau-km 2+550

Soweit für Bau-km 2+550 südlich der L123 (Maßnahmen Nr. 130a) gefordert wird, den geplanten Schotterweg durch einen Erdweg zu ersetzen, da dieser Weg nur vorübergehend bis zur Neueinteilung der Flurstücke benötigt werde, kann dem mit Blick auf die Funktion der Wegeverbindung und die entsprechende Qualität der nachfolgenden Wegestrecke gefolgt werden. Die Anforderung wurde im Zuge der Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

3.4.7.2.2.5 Bereich bei Bau-km 2+750

Es wird gefordert, das bei Bau-km 2+750 geplante Unterführungsbauwerk für Fußgänger und Radfahrer auf seine Lage zu überprüfen, da auf den verbleibenden Restflächen der Flurstücke Nr. 2250 bis 2255 keine sinnvolle landwirtschaftliche Verwendung mehr möglich sei. Nach Möglichkeit solle sich die Unterführung im nördlichen Teil deshalb näher an die L125 anschmiegen.

Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) wird Bezug genommen. Die Lage der Unterführung folgt demnach aus der Lage des Kernorts und des Ortsteils Grunern zueinander. Sie berücksichtigt und bündelt das maßgebliche Verkehrsaufkommen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich die Lage des Bauwerks im Verhältnis zur ursprünglichen Planung nicht geändert hat und seinerzeit diesbezüglich keine Bedenken vorgetragen wurden.

3.4.7.2.2.6 Bereich bei Bau-km 2+800

Es wird gefordert bei Bau-km 2+800 zu überprüfen, ob der vorhandene Weg, Flst.-Nr. 2187/1, entlang des Sportplatzes vom landwirtschaftlichen Verkehr mitbenutzt werden könne, sodass die geplante Maßnahme Nr. 135 entfallen könnte.

Eine entsprechende Anpassung kommt nicht in Betracht, weil sich in dem genannten Bereich eine Zuwegung zum Sportplatz befindet und deshalb Gründe der Verkehrssicherheit entgegenstehen. Überdies wäre die nordwestliche Anbindung an das Wegenetz mit ungünstigen Radien verbunden. Das Wegenetz in dem maßgeblichen Bereich war im Übrigen ausführlich Gegenstand der Erörterung. Es hat sich hierbei gezeigt, dass weitere Anpassungen nur unter Mitwirkung Dritter und unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, so auch des landwirtschaftlichen Verkehrs, eröffnet wären. Mit der vorliegenden Planung ist hingegen Vorsorge getroffen, dass die Grundstücke erschlossen sind. Zugleich werden erhebliche Auswirkungen im Einzugsbereich der Sportanlagen vermieden.

3.4.7.2.2.7 Bereich bei Bau-km 2+800

Es wird gefordert, die bei Bau-km 2+800 nördlich der L123 geplante Erschließung (Maßnahme Nr. 1011) nur als Erdweg vorzusehen, da dieser nur vorübergehend benötigt werde. Der Vorhabensträger hat dies nach erfolgter Prüfung zugesagt.

3.4.7.2.2.8 Bereich bei Bau-km 2+850 bis Bau-km 3+130

Es wird gefordert, bei Bau-km 2+850 bis Bau-km 3+130 die vorgesehenen Schotterwege nördlich der L123 (Maßnahmen Nr. 136a und 139) als Begleitwege entlang der L123 zwischen den vorhandenen Wegen Flst.-Nr. 2190 (gedachte Verlängerung des Weges) und 2279 vorzusehen. Zwischen dem Wegflurstück Nr. 2257 und der gedachten Verlängerung des Wegflurstücks Nr. 2190 solle überdies ein Erdweg zur vorübergehenden Verbindung hergestellt werden.

Der Anforderung kann nicht entsprochen werden, da bei einer straßenparallelen Ausführung Flächen auf der Gemarkung Staufen ohne Erschließung wären. Einer Berücksichtigung als zusätzliche Verbindung würde der Aspekt einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme entgegenstehen, die überdies wohl einen Bedarf an weiteren Ausgleichsflächen auslösen würde. Dies könnte die Belastungen für die Landwirtschaft weiter erhöhen. Hingegen ist mit dem vorliegend vorgesehenen Wegenetz eine Erschließung sämtlicher Grundstücke gewährleistet. Einzelne untergeordnete Teilflächen, für die eine Erschließung nicht hinreichend ermittelt werden konnte, wurden im Rahmen der Einzelfallbetrachtung bewältigt (Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen - Einzelfälle). Ergänzend wird darauf hin-

gewiesen, dass die Wegeverbindung über Flurstück - Nr. 2279 mit der geänderten Planung entfallen ist. Zur Konzeption des Wegenetzes wird auf vorstehende Ausführungen sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft) einschließlich der dort genannten Verweisungen Bezug genommen.

3.4.7.2.2.9 Verbindungsweg zwischen der L123 und der Straße „Im Steiner“ bei Bau-km 2+800

Es wird ausgeführt, der derzeit bestehende Verbindungsweg zwischen der L123 und der Straße „Im Steiner“ südlich der L123 bei Bau-km 2+800 werde durch den Bau der neuen L123 nur noch vorübergehend benötigt. Dadurch könne die Anbindung an die Straße „Im Steiner“ (Maßnahme Nr. 134) entfallen.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Die Maßnahme Nr. 134 ist für eine ordentliche Anbindung des bestehenden Wirtschaftsweges an die Straße "Im Steiner" erforderlich. Der Weg wird überdies benötigt, um die verbleibenden Restflurstücke zwischen der geplanten Unterführung und dem Wirtschaftsweg zu erschließen.

3.4.7.2.2.10 Berücksichtigung möglicher Maßnahmen der Flurneuordnung in der Bauumsetzung

Es wird vorgetragen, dass in der Flurneuordnung ein neues Wegenetz entwickelt und hergestellt werde. Deshalb seien die Weganschlüsse oder Wegabschnitte, welche einem vorübergehenden Erschließungszweck dienten, nur als Graswege herzustellen. Generell seien befestigte Wege prioritär als Begleitwege zur neuen Trasse anzulegen, da sie so eine großzügige Gestaltung des Flurneuordnungsgebietes erlaubten. Zudem dienten diese Wege auch als Wendewege für die wirtschaftenden Landwirte.

Die Planfeststellungsbehörde kann nachvollziehen, dass es grundsätzlich im Interesse der Flurneuordnung ist, Spielräume u. a. für sinnvolle Gestaltungen auch des Wegenetzes wie auch des Flurneuordnungsgebietes insgesamt für ein nachfolgendes Flurbereinigungsverfahren zu erhalten. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, weist die Flurneuordnung derzeit noch keinen verfestigten Verfahrensstand auf, der in der Planfeststellung im Sinne von Lösungsansätzen berücksichtigt werden könnte. Aus Rechtsgründen legt die Planfeststellungsbehörde ihren Überlegungen insbesondere auch unter Gesichtspunkten der Problembewältigung deshalb die konkrete Planung des Vorhabensträgers mit den jeweils damit einhergehenden Eingriffen, Belastungen und sonstigen Folgen zugrunde. Diese gilt es im Planfeststellungsverfahren zu bewältigen. Sie fließen mit ihrem vollen Gewicht in die Abwägung ein. Im Interesse der Flurneuordnung wurden jedoch Änderungen bezüglich des Wegenetzes in einem nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren vorbehalten, soweit die ver-

folgten Anforderungen und Zielsetzungen zur Verkehrsfunktion, zur Erschließung und gegebenenfalls einem ökologischen Kontext weiterhin erfüllt sind. Gewisse Spielräume haben sich überdies zur Ersatzmaßnahmen E 2 eröffnet (vgl. zu LBP-Maßnahme E 2 unter Ziffer 3.4.4.3.3.2 (Ersatzmaßnahmen)).

3.4.8 Forstwirtschaft

Ausweislich der Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Freiburg, Referat 83, vom 28./29.11.07 und vom 06.07.2009 ist durch die Baumaßnahme und die Ausgleichsmaßnahmen kein Wald betroffen. Forstwirtschaftliche Belange sind insoweit nicht berührt.

Es wird in der Stellungnahme vom 06.07.2009 überdies davon ausgegangen, dass die bisher bestehenden Wegeanschlüsse in den Stadtwald Staufen (südlich Grunern in den Kropbach) bestehen bleiben und die Einmündungen die Langholzabfuhr gewährleisten. Der Vorhabensträger hat dies bestätigt. Den zum Ausdruck gebrachten Belangen ist somit Rechnung getragen.

Die Forstbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat sich mit Stellungnahme vom 28.07.2009 der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg, Referat 83, angeschlossen.

3.4.9 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar.

Belange der Wasserwirtschaft werden vorliegend insbesondere durch Querungsbauwerke im Zuge von Gewässern, durch Bauwerke im Bereich grundwasserführender Schichten sowie durch das Ableiten von Niederschlagswasser berührt. Das Vorhaben liegt über nahezu seine gesamte Ausdehnung im Thermalquellschutzgebiet „Thermalquelle IV Bad Krozingen“ (Zone III). Vom Bauanfang bis ca. Bau-km 1+500 liegt der geplante Verkehrsweg am Rande bzw. jeweils in Zone IIIB der Wasserschutzgebiete „Krozinger Berg“ und „badenova“. Die Wasserschutzgebiete grenzen bei ca. Bau-km 0+960 aneinander.

Durch die im Verfahren getroffenen Auflagen und die vom Vorhabensträger vorgesehenen Maßnahmen wird sichergestellt, dass nachteilige Auswirkungen insbesondere auf Oberflächengewässer, das Grundwasser sowie die Grundwasserneubildung vermieden bzw. in Übereinstimmung mit den fachlichen Anforderungen verträglich gestaltet werden. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 09.01.2008 und 28.07.2009 zum Vorhaben Stellung genommen. Die vorgebrachten Anregungen, Beden-

ken und Anforderungen sind nachfolgend jeweils im Sachzusammenhang eingeflossen. Soweit die Beteiligung weiterer Stellen angeregt wurde, ist dem im Verlauf des Anhörungsverfahrens Rechnung getragen worden.

Änderungen im Zuge des Kompensationskonzepts sind berücksichtigt. So ist die ursprünglich vorgesehene Verlegung des Tunseler Grabens entfallen. Nicht mehr Gegenstand des Verfahrens ist damit unter anderem auch der Bereich der bestehenden Wasserentnahmestelle der Kleingartenanlage „Spitzäcker“.

Die Maßnahme E 1 des Kompensationskonzepts, die die abkürzende Bezeichnung „Erweiterung der Nunnenmacher Teiche“ trägt, erfordert wegen deren untergeordneter wasserwirtschaftlicher Bedeutung keine Gestattung nach den wasserrechtlichen Bestimmungen. Nach § 2 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) können die Länder kleine Gewässer von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung, insbesondere Straßenseitengräben als Bestandteil von Straßen, Be- und Entwässerungsgräben, sowie Heilquellen von den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnehmen. Dies ist für Be- und Entwässerungsgräben von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung mit § 2 Abs. 3 Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG) vom 03.12.2013 (GBl. für Baden-Württemberg Nr. 17 vom 12.12.2013; S. 389ff) erfolgt, der diese von den Bestimmungen der §§ 39 bis 42 und 67 bis 71 WHG sowie § 28 WG ausnimmt. Nach § 2 Abs. 2 WG (n.F.) werden überdies Fischteiche, Feuerlöschteiche, Eisweiher und ähnliche kleine Wasserbecken, die mit einem oberirdischen Gewässer nur durch künstliche Vorrichtungen verbunden sind, von den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und dieses Gesetzes ausgenommen (mit Ausnahme der §§ 89 und 90 WHG). Nach Sinn und Zweck der Vorschrift umfasst dies erst recht kleine Tümpel und Mulden, die keine Verbindung mit einem oberirdischen Gewässer aufweisen. Ziel der Maßnahmen E 1 ist die räumliche Erweiterung des vorhandenen Gesamtbiotops, das unter der Bezeichnung „Nunnenmacher Teiche“ bekannt ist. Das Kompensationskonzept sieht keine Erweiterung der vorhandenen Teiche oder Maßnahmen vor, der wasserrechtliche Relevanz zukommt. Die Biotopfläche wird zwar im Rahmen des Kompensationskonzepts auf benachbarte Flächen ausgedehnt. Auf der Erweiterungsfläche werden jedoch lediglich zwei Tümpel mit einer Fläche von jeweils 50-100 m² (Tiefe jeweils 0,5 – 1,0 m) angelegt. Sie sind unterhalb der hangablaufenden Gräben vorgesehen, in denen das Wasser aufgefangen wird. Im Bereich einer Nasswiese wird zusätzlich eine vorhandene Mulde als Flutmulde punktuell vertieft. Mit der Maßnahme E 1 wird somit die örtliche Charakteristik aufgenommen und Bereiche geschaffen, in denen sich temporär Niederschlagswasser sammelt und die sich durch eine vielfältige Habitatqualität auszeichnen. Eine Entnahme von Wasser aus im dortigen Bereich vorhandenen Gewässern, um etwa die Tümpel/Mulde dauerhaft zu speisen, ist mit der Maßnahme nicht verbunden. Im Ergebnis sind damit auch

bestehende Rechte zur Wasserentnahme (etwa für die im Bestand vorhandenen Teiche) wie auch der jeweils Begünstigte nicht betroffen.

Zu Argumenten, die in Einwendungen vorgetragen wurden, wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange) verwiesen.

3.4.9.1 Zulässigkeit des Vorhabens im Geltungsbereich eines Thermalquellschutzgebiets sowie von Wasserschutzgebieten

Wie bereits ausgeführt, liegt das Vorhaben über nahezu seine gesamte Ausdehnung im Thermalquellschutzgebiet und tangiert zudem jeweils die Zone IIIB der Wasserschutzgebiete „Krozinger Berg“ und „badenova“.

3.4.9.1.1 Verordnung des Regierungspräsidiums Freiburg zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Grundwasserfassungen des Freiburger Energie- und Wasserversorgungs-AG auf Gemarkung Hausen, Gemeinde Bad-Krozingen vom 13. Dezember 1990 („badenova“).

Nach § 4 der Verordnung ist in der Zone IIIB die Errichtung bzw. Änderung von Verkehrsanlagen nicht ausgeschlossen. Nach § 4 Abs. 1 Ziffer 6 ist jedoch punktuell gezieltes Versickern von Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers sowie von Kühlwasser über Sickerschächte oder ähnliche Anlagen verboten. Gleiches gilt nach § 4 Abs. 1 Ziffer 10 der Verordnung für Maßnahmen, die eine wesentliche Verminderung der Grundwasserneubildungsrate zur Folge haben.

3.4.9.1.2 Rechtsverordnung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald in Freiburg zum Schutze des Grundwassers im Einzugsgebiet der Tiefbrunnen I und II Tunsel sowie des Tiefbrunnens Bremgarten des Zweckverbandes Gruppenwasserversorgung Krozinger Berg vom 15.03.1993 („Krozinger Berg“).

Nach § 4 der Verordnung ist in der Zone IIIB die Errichtung bzw. Änderung von Verkehrswegen nicht ausgeschlossen. Nach § 4 Abs. 1 Ziffer 6 ist jedoch punktuell gezieltes Versickern von Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers sowie von Kühlwasser über Sickerschächte oder ähnliche Anlagen verboten. Gleiches gilt nach § 4 Abs. 1 Ziffer 7 der Verordnung für das Einleiten von Abwasser in oberirdische Gewässer, wenn das Abwasser nicht ausreichend gereinigt ist sowie nach § 4 Abs. 1 Ziffer 11 der Verordnung für Maßnahmen, die eine wesentliche Verminderung der Grundwasserneubildung zur Folge haben, z. B. durch großflächiges Versiegeln von Oberflächen.

3.4.9.1.3 Feststellungsbeschlüsse zum Schutz der heißen Quellen auf Gemarkung Krozingen

Über den Schutzbereich der heißen Quellen auf Gemarkung Krozingen erging mit Datum vom 28.12.1914 aufgrund § 6 des Berggesetzes vom 22.06.1890 i.V.m. § 4 der Verordnung vom 03.01.1981 den Schutz der Mineral- und Thermalquellen betreffend ein Feststellungsbeschluss. Darin werden unter Ziffer 1 bis 3 drei Schutzbereiche festgelegt; die Festlegung des äußeren Schutzbezirks wurde geändert mit Feststellungsbeschluss vom 12.02.1935. Die Ziffer 4 des Feststellungsbeschlusses vom 28.12.1914 regelt für den äußeren Schutzbezirk, dass Schürfungen, sonstige Ausgrabungen und unterirdische Arbeiten einer besonderen Genehmigung bedürfen, wenn sie in einer Tiefe unter der Oberfläche von mehr als 50 m zu anderen Zwecken als zur Aufsuchung der in §§ 1, 2 des Berggesetzes bezeichneten Mineralien erfolgen. Mit Rechtsverordnung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald zum Schutze des Thermalwassers im Bereich der Thermalquelle IV der Thermalbad Krozingen GmbH, 7812 Bad Krozingen vom 20.05.1981 wurden Regelungen ausschließlich zum Fassungsbereich getroffen. Dieser ist durch das Vorhaben nicht berührt.

3.4.9.1.4 Zusammenfassende Bewertung

Die zum Schutz der genannten Gebiete getroffenen Feststellungen und Rechtsverordnungen stehen der Umsetzung des Vorhabens nicht entgegen; so ist die Errichtung bzw. Änderung von Verkehrsanlagen nicht ausgeschlossen. Im Hinblick auf die beiden Wasserschutzgebietsverordnungen ist zum Schutz des Grundwassers jedoch ein Augenmerk auf die bauliche Umsetzung der Maßnahmen, insbesondere das Trogbauwerk im Bereich der Geh- und Radwegunterführung bei Bau-km 0+320 zu richten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9.5 (Errichtung von Kreuzungsbauwerken für Geh- und Radwegverbindungen bei Bau-km 0+ 320 und bei Bau-km 2+744) wird verwiesen. Hinzu tritt das Erfordernis für einen sachgerechten, am Schutz des Grundwassers und einer Rückführung in den Wasserkreislauf orientierten Umgang mit Niederschlagswasser im Zuge der L 123 und insbesondere der Unterführungen Sorge zu tragen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9.7 (Beseitigung des Niederschlagswassers) verwiesen. Die Versickerung über Mulden unterfällt nicht § 4 Abs. 1 Ziffer 6 der Schutzgebietsverordnungen, weil Mulden in ihrer Funktion und (technischen) Gestaltung keine vergleichbaren Anlagen darstellen, die der Begrifflichkeit „Sickerschächte oder ähnliche Anlagen“ unterfallen könnten.

3.4.9.2 Durchlass im Zuge der L 123 bei Bau-km 0+200

Der Durchlass bei ca. Bau-km 0+200 bedarf nach übereinstimmender Auffassung der Unteren Wasserbehörde und der Planfeststellungsbehörde keiner wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 28 WG (n.F.), weil es sich hierbei um einen Be-/Entwässerungsgraben von

wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung im Sinne von § 2 Abs. 3 WG (n.F.) handelt. Er ist daher von den Bestimmungen der §§ 39 bis 42 und 67 bis 71 WHG sowie § 28 WG ausgenommen. Grundlage hierfür ist § 2 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), der die Länder ermächtigt, kleine Gewässer von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung, insbesondere Straßenseitengräben als Bestandteil von Straßen, Be- und Entwässerungsgräben, sowie Heilquellen von den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnehmen. Dies ist mit § 2 Abs. 3 WG (n.F.) erfolgt.

Der in dem genannten Bereich vorhandene Graben ist Bestandteil des Entwässerungssystems der Stadt Staufen mit anschließendem Entwässerungsgraben. Der Bestand wird aufgrund veränderter Grundstückszufahrten verlegt und der Durchlass in seinem Durchmesser auf Wunsch der Stadt Staufen vergrößert. Zu den Einzelheiten wird auf das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 6001) Bezug genommen. Die Untere Wasserbehörde hat mit Stellungnahme vom 28.07.2009 mitgeteilt, dass der Graben nur nach Regenereignissen Wasser führt und gegen dessen Verlegung und Verdolung mit einem Rohr DN 1200 aus fachlicher Sicht, insbesondere unter Gesichtspunkten des Hochwasserschutzes, keine Bedenken bestehen.

3.4.9.3 Überquerung des Neumagens von ca. Bau-km 0+205 bis ca. Bau-km 0+260

Im Zuge des Vorhabens bleibt die bestehende Brücke über den Neumagen (Gewässer 1. Ordnung) in ihrer Dimensionierung bestehen. Dies betrifft insbesondere das Tragwerk. Lediglich die Fahrbahndecke wird erneuert und die Fahrbahnmarkierungen den neuen Gegebenheiten angepasst (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 501). Auf der Nordseite der Neumagenbrücke wird jedoch die bestehende Brückenkappe um 1 m in Richtung Süden verbreitert, sodass insgesamt ein Gehweg von 1,5 m Breite entsteht. Der Gehweg wird an die südlich der L 123 gelegenen Dammwege angeschlossen (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b. der Antragsunterlagen, Ziffer 1001).

Die untere Wasserbehörde begrüßt die Antragstrasse (Trasse 5A) unter dem Gesichtspunkt Gewässerökologie, weil die derzeit vorhandene Brücke über den Neumagen genutzt wird. In der Folge ergibt sich für den Neumagen an dieser Stelle keine zusätzliche Beeinträchtigung in Form einer weiteren Brücke.

Soweit die untere Wasserbehörde zunächst unter dem Gesichtspunkt des Hochwasserschutzes Bedenken vorgetragen hat, konnte dies einer Klärung zugeführt werden. Es hat sich gezeigt, dass eine Verbreiterung des Brückenkörpers nicht vorgesehen ist und deshalb auch keine negativen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss zu besorgen sind. Die mit der Planung vorgesehene bauliche Änderung betrifft nicht das Tragwerk der Brücke.

cke, sondern deren oberen Bereich, der seitlich an die Teile der Brücke anschließt, die unmittelbar die Fahrbahn tragen; ergänzende Unterlagen des Vorhabensträgers zum Bemessungsabfluss bzw. zu Veränderungen des Abflussquerschnitts sind nicht erforderlich. Dieses Ergebnis wird gestützt durch die Stellungnahmen des Referats 53.1 beim Regierungspräsidium Freiburg vom 17.01.2008 und 27.10.2009, die bestätigen, dass durch das Bauvorhaben der hydraulische Durchflussquerschnitt nicht verändert wird.

3.4.9.4 Errichtung von Zufahrten auf Neumagen-Dämme Bau-km 0+205

Auf der östlichen Seite des Neumagens verlaufen im Dammbereich Wege parallel zum Gewässer. Die bestehenden Einmündungen der Wege in die L 123 werden in ihrer Lage so verändert, dass zukünftig abgesenkte Schutzplanken gem. RPS vorgesehen werden können (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b. der Antragsunterlagen, Ziffer 105a). Sichtbeziehungen und Verkehrssicherheit werden hierdurch verbessert. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.4 (Unterführung bei Bau-km 0+320) zu einer optimierten Gestaltung der Schutzeinrichtung im Bereich der Brücke über den Neumagen (Südseite) wird verwiesen.

Der Anregung der Unteren Wasserbehörde, das Regierungspräsidium Freiburg (Abteilung 5/Referat 53.2) als Unterhaltungspflichtiger der Neumagen-Dämme zu beteiligen, wurde nachgekommen. Mit Stellungnahme vom 20.03.2012 wurde von dort mitgeteilt, dass aus Sicht des Bau- und Unterhaltungspflichtigen des Neumagen (Gewässer I. Ordnung) gegen die vorgelegte Planung grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Aus Sicht der Gewässerunterhaltung werde jedoch angeregt, den in Fließrichtung sich auf der linken Seite befindlichen Unterhaltungsweg am Neumagen mit einer Wendemöglichkeit auf dem Flurstück Nr. 1580 für Unterhaltungsfahrzeuge (Schlepper, Mähtraktor) zu versehen. Da künftig keine Auffahrmöglichkeit zur Straße mehr vorgesehen sei, sei es sonst erforderlich, mit wenig wendigen Fahrzeugen (beispielsweise Schlepper mit Ladewagen/Hänger) auf dem schmalen Weg bis zum Weg 1004 rückwärts zu fahren/zu rangieren.

Der Vorhabensträger hat dem Anliegen Rechnung getragen und von der Stadt Staufen als Eigentümerin des Grundstücks Flst.-Nr. 1580, Gemarkung Staufen, eine schriftliche Einverständniserklärung zu einem Wenderecht für Fahrzeuge der Gewässerdirektion auf Grundstück Flst.-Nr. 1580 der Gemarkung Staufen eingeholt. Sie liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

3.4.9.5 Errichtung von Kreuzungsbauwerken für Geh- und Radwegverbindungen bei Bau-km 0+ 320 und bei Bau-km 2+744

Zur Errichtung der Ortsumfahrung Staufen ist an zwei Stellen vorgesehen, dass Geh- und Radwege unter der L 123 hindurchgeführt werden. Zur Überführung der L 123 neu über die Geh- und Radwegunterführung wird jeweils ein Rahmenbauwerk errichtet. Zu den Einzelheiten wird auf das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffern 5001 und 502) Bezug genommen. Zur Sicherung der Geh- und Radwegunterführung gegen Grundwasser wird ein Trogbauwerk errichtet. Die Ableitung des Oberflächen- und Drainagewassers erfolgt mittels einer Pumpenanlage. Das anfallende Wasser wird jeweils in eine Versickerungsmulde geleitet. Zu den Einzelheiten wird auf das Bauwerksverzeichnis und die Hydraulische Berechnung (Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffern 5002 und 503, und Unterlage 13.1a der Antragsunterlagen, insbesondere Ziffer 3.3 und Ziffer 3.4) Bezug genommen.

Zur genaueren Klärung der Grundwasserstände wurde ein bestehender Pegel im Bereich des Sportgeländes des Faust-Gymnasiums reaktiviert, um in räumlicher Nähe zu der bei Bau-km 2+744 geplanten Unterführung über einen längeren Zeitraum Messungen vornehmen zu können. Für das Bauwerk bei Bau-km 0+320 wurde in Absprache mit dem der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald ein Rammpegel bei ca. Bau-km 0+300 geschlagen, dessen Messergebnisse ebenfalls über einen längeren Zeitraum ermittelt und dessen Grundwasser-Abmessung mit der Grundwassermessstelle GWM 113/071/-9 verglichen und interpretiert wurden. Insbesondere für das zuletzt genannte Bauwerk wurde damit zugleich der Anforderung der RiStWag Rechnung getragen, nach der für die Straßenplanung innerhalb von Wasserschutzgebieten die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse genau festzustellen sind. Die Lage der Grundwasserpegel, die Ergebnisse der Ermittlungen zu den Grundwasserständen im Bereich der Pegel und die Unterführungsbauwerke waren mehrfach Gegenstand von Abstimmungsgesprächen mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald.

Die Unterführung bei Bau-km 0+320 verläuft nur leicht schräg zur Fließrichtung des Grundwassers. Sie tangiert den mittleren Grundwasserstand mit einer Tiefe von ca. 0,30 m. Nach fachlicher Einschätzung sind deshalb nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser und sein Strömungsverhalten nicht zu erwarten.

Die Unterführung bei Bau-km 2+743 verläuft quer zur Fließrichtung des Grundwassers. Sie tangiert den mittleren Grundwasserstand mit einer Tiefe von ca. 0,50 m und über eine längere Strecke als die Unterführung bei Bau-km 0+320. Nach fachlicher Einschätzung sind nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser und sein Strömungsverhalten durch diesen Eingriff nicht zu erwarten, wenn unterhalb des Bauwerks eine gut durchlässige Kies-schicht eingebaut wird. Zur Problembewältigung genügt es hierbei, wenn die Bestimmung

der weiteren Einzelheiten in der Ausführungsplanung erfolgt. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesagt, dass er diesen Anforderungen nachkommen wird.

Es wird für beide Unterführungen überdies für erforderlich erachtet, dass die Ausführungsplanung jeweils mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt wird. Hierdurch wird im Interesse des bedeutenden Schutzguts Wasser (Grundwasser) gewährleistet, dass die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte im Einklang mit den fachlichen Anforderungen bewältigt werden.

Bauzeitlich eventuell erforderlich werdende Grundwasserhaltungen bzw. -ableitungen können nicht selten erst im Rahmen der weiteren Ausführungsschritte genauer bestimmt werden. So ist es auch hier. Dies hat sich in der Prüfung als unschädlich erwiesen. Die überschaubaren Eingriffe in grundwasserführende Schichten lassen keine Bedingungen/Auswirkungen erwarten, die eine vertiefende Untersuchung im Vorfeld der Planfeststellung zur Problembewältigung erforderlich machen würden. Entsprechend der vorliegenden Erkenntnisse ist vielmehr davon auszugehen, dass die nötigen Prüfungen und Maßnahmen schritthaltend mit den vertieften Kenntnissen aus den Erkundungen im Zuge der Umsetzungsphase durchgeführt werden können. Der Vorhabensträger wird in Abstimmung mit den fachlichen Stellen daher verpflichtet, rechtzeitig vor der baulichen Umsetzung der Geh- und Radwegunterführungen bei Bau-km 0+320 und 2+743 bei der Unteren Wasserbehörde die erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen insbesondere bezüglich möglicher Grundwasserhaltungen oder -ableitungen unter Vorlage geeigneter Unterlagen zu beantragen.

Zur Beseitigung des anfallenden Niederschlags- und Drainagewassers wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9.7 (Beseitigung des Niederschlagswassers) verwiesen.

3.4.9.6 Überquerung des Tunseler Grabens im Zuge der L 123 bei ca. Bau-km 1+667

Im Zuge des Vorhabens ist der Tunseler Graben als Gewässer II. Ordnung im Bereich von Bau-km 1+667 von einem Querungsbauwerk im Zuge der L 123 betroffen. Zu den Einzelheiten wird auf das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10.1b. der Antragsunterlagen, Ziffer 701a) Bezug genommen. Die Anlage bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 5, 6, 8, 36, 100 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) i.V.m. §§ 28, 78, 82, 93 WG (n.F.) vom 03.12.2013 (GBl. für Baden-Württemberg Nr. 17 vom 12.12.2013; S. 389ff). Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Untere Wasserbehörde - hat sich zu der Maßnahme geäußert. Danach zeigt die Überdeckung des Tunseler Grabens mit 26,60 m zwar ein nicht unerhebliches Ausmaß. Das Bauwerk wird jedoch in

der Gesamtschau als materiell zulassungsfähige Anlage im Sinne der §36 WHG und 28 WG (n.F.) errichtet.

Die Kubatur und die wesentlichen Gestaltungselemente der aktuellen Planung sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt. In die Prüfung sind überdies Aspekte der Verlegung und Aufwertung des Tunseler Grabens im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ der Stadt Staufen eingeflossen.

Soweit in Verlängerung des Maulprofils außerhalb des Durchlasses errichtet es das Landratsamt für erforderlich, dass die Körnung deutlich größer als das natürlich vorkommende Sohlsubstrat sein wird. Aus diesem Grund wird gefordert, die Steinschüttung ca. 0,1 m tiefer einzubauen und mit Sohlsubstrat (Mächtigkeit 0,10 m) in geeigneter Körnung zu überschütten. Der Vorhabensträger hat erklärt, dass er dies berücksichtigen wird. Die Anforderung wurde überdies in den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt und dem Vorhabensträger aufgegeben, die Einzelheiten im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landratsamt - Untere Wasserbehörde - abzustimmen. Hierdurch wird eine Umsetzung im Einklang mit den fachlichen Anforderungen der Wasserwirtschaft gewährleistet.

In der Stellungnahme des Landratsamtes wird überdies ausgeführt, dass die Böschungssicherung mit Steinschüttung nur im unmittelbaren Nahbereich des Durchlasses (ca. 2 m) durchgeführt und im weiteren Verlauf, soweit erforderlich, mittels naturnaher Bauweisen (z. B. Weidenspreitlagen) erfolgen soll. Der Vorhabensträger hat dies positiv zur Kenntnis genommen. Da eine Bestimmung der umzusetzenden Maßnahmen im Detail erst im Zuge der weiteren Planungsschritte bzw. in Ansehung der konkreten Verhältnisse vor Ort im Rahmen der Umsetzungsphase erfolgen kann, wurde in diese Entscheidung die Maßgabe aufgenommen, dass die Einzelheiten im Zuge der Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald vorzunehmen sind.

Nach erfolgter Prüfung kommt die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit der Unteren Wasserbehörde zu dem Ergebnis, dass für das genannte Bauwerk die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden kann, da insbesondere mit dessen abgestimmter Gestaltung und den in dieser Entscheidung getroffenen Auflagen eine Beeinträchtigung wasserwirtschaftlicher Belange, des Wohls der Allgemeinheit bzw. schutzbedürftiger und -würdiger Belange nicht zu erwarten ist. Insbesondere sind Ausführungsplanung und Bauausführung in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald vorzunehmen. Hierdurch wird, wie im Sachzusammenhang bereits ausgeführt, eine Umsetzung im Einklang mit den fachlichen Anforderungen der Wasserwirtschaft gewährleistet.

3.4.9.7 Beseitigung des Niederschlagswassers

Die Niederschlagswasserbeseitigung für das Straßenbauvorhaben erfolgt im vorliegenden Fall überwiegend dezentral und gewährleistet eine Rückführung in den Wasserkreislauf. Gemäß §§ 1, 5, 6, 25, 26, 27, 46, 55, 60, 100 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) i.V.m. §§ 46 Abs. 2 und 3, 128 Abs. 3 WG (n.F.) i.V.m. der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 darf im vorliegenden Fall das anfallende Oberflächenwasser erlaubnisfrei dezentral versickert werden. Das Oberflächenwasser der L 123 fließt breitflächig über die seitlichen Bankette und Böschungsflächen ab und versickert in der Dammböschung und dem vorhandenen Gelände. Im Wasserschutzgebiet - betroffen ist jeweils die Zone III B - erfolgt die Entwässerung auf der Grundlage der RiStWag. Das Entwässerungskonzept ist mit dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald abgestimmt. Das Konzept wird dort insbesondere unter dem Aspekte des Gewässerschutzes begrüßt, weil eine Einleitung der Straßenabwässer in Oberflächengewässer vermieden wird. Zu den Einzelheiten der Planung wird auf die Antragsunterlagen, insbesondere die Hydraulische Berechnung (Unterlage 13.1a der Antragsunterlagen) Bezug genommen (vgl. nachfolgend Ziffer 3.4.9.7.1 (Oberflächenwasser der L 123) dieser Entscheidung).

Die Entwässerung der Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer wird in Versickerungsbecken geleitet. Der auf den Oberflächen im Einschnittsbereich anfallende Niederschlag und evtl. anfallendes Drainagewasser des Grundwassertrogs wird mittels Gräben und Rohrleitungen zu Pumpensumpfen geleitet und durch Pumpenanlagen Versickerungsmulden zugeführt. Zu den Einzelheiten der Planung, insbesondere zur Ermittlung der Einzugsgebietsfläche, des Oberflächenabflusses, der Dimensionierung der Pumpenanlagen und der erforderlichen Pumpensumpfvolumen wie auch der Dimensionierung der Versickerungsmulden wird auf die Ausführungen in Unterlage 13.1a der Antragsunterlagen (Hydraulische Berechnungen, insbesondere Ziffer^o 3. 2) sowie Unterlage 10.1b (Bauwerksverzeichnis, Ziffer 5001, 5002 sowie 502, 503) und Unterlage 10.2 (Bauwerksskizze Plan 1 a und 3a) Bezug genommen (vgl. nachfolgend Ziffer 3.4.9.7.2 (Geh-/ Radwegunterführungen bei Bau-km 0 + 320 und Bau-km 2+744) dieser Entscheidung).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Entwässerungskonzeption dazu beiträgt, eine wesentliche Verminderung der Grundwasserneubildung zu vermeiden und zugleich die notwendigen Schutzvorkehrungen trifft. Die vorliegende Planung ist damit im Hinblick auf die insoweit bestehenden Anforderungen von Wasserschutzgebietsverordnungen nicht zu beanstanden.

3.4.9.7.1 Oberflächenwasser der L 123

Bei der geplanten Ortsumfahrung handelt es sich um eine öffentliche zweistreifige Straße außerhalb der geschlossenen Ortslage im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22.03.1999 (GBl. Nr.7 S. 157). Demnach ist die Versickerung von Niederschlagswasser, welches von einer solchen Straße stammt, grundsätzlich erlaubnisfrei. Das Oberflächenwasser der L 123 soll breitflächig über die seitlichen Bankette und Böschungflächen abfließen und im Gelände versickern.

Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat in seinen Stellungnahmen zutreffend darauf hingewiesen, dass bezüglich der Streckenteile, die im Wasserschutzgebiet liegen, die Vorgaben der RistWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) für die Planung und den Bau von Straßen in Zone III B einzuhalten sind. Insbesondere ist es im vorliegenden Fall erforderlich, dass anfallendes Versickerungswasser zeitverzögert in den Untergrund geleitet wird. In Abstimmung mit dem Landratsamt - Untere Wasserbehörde - wurde deshalb festgelegt, dass auf dem Planum des Dammkörpers (Abflussbereich) ein Boden aufgetragen wird, der eine entsprechend verzögerte Versickerung über straßenbegleitende Mulden mit einer mindestens 30 cm mächtigen bewachsenen Bodenschicht gewährleistet. Dies dient einem verbesserten Schutz im Havariefall, weil bei einem Unfall austretende Flüssigkeiten nur langsam versickern können; überdies wird die Reinigungswirkung der Bodenschichten durch eine verlängerte Aufenthaltszeit unterstützt. Der Aufbau der Mulden ist in der Unterlage 6 der Antragsunterlagen (Regelquerschnitte, Plan 3a) dargestellt. Ergänzend wird auf den Erläuterungsbericht, Unterlage 1 c der Antragsunterlagen, Ziffer 5.2, S. 69, Bezug genommen. Zwischenzeitlich weisen aktuelle Erkenntnisse darauf hin, dass der Untergrund im Bereich des Vorhabens eine deutlich geringere Durchlässigkeit haben könnte als auf Grundlage der zuvor verfügbaren Erkenntnisse anzunehmen war. Insbesondere der Bewuchs in den trassenbegleitenden Mulden, dem eine Funktion zur schadlosen Beseitigung von Niederschlagswasser zukommt, kann Schaden nehmen, wenn Niederschlagswasser wegen geringer Versickerungsleistung des Untergrunds zu lange in den Mulden stehen bleibt. Vor diesem Hintergrund muss sichergestellt sein, dass die auf das Planum aufzubringende Bodenschicht und der Untergrund so aufeinander abgestimmt sind, dass eine Versickerung von Niederschlagswasser in einem Zeitraum erfolgt, der einerseits keine Schädigung der Vegetation befürchten lässt und andererseits eine ausreichende Reinigungsleistung gewährleistet ist. Von fachlicher Seite wird die Problematik grundsätzlich als beherrschbar erachtet und kann in der Umsetzung über Auflagen der Ausführungsplanung zugewiesen werden. In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald wurde dem Vorhabensträger deshalb mit dieser Entscheidung aufgegeben, den Nachweis der Entleerungszeit für die trassenbegleitenden Mulden zu erbringen. In einem zweiten Schritt

soll der Durchlässigkeitsbeiwert des auf das Planum aufzutragenden Bodens entsprechend angepasst werden. Soweit das nicht ausreicht, wird über ergänzende Maßnahmen bezüglich des Untergrunds (beispielsweise: teilweises Abtragen und/oder Ersetzen) zu befinden sein. Zielsetzung ist es, den Untergrund im Trassenbereich so zu gestalten, dass bei Niederschlagsereignissen der Häufigkeit $n = 1/a$ eine Entleerungszeit von 24 Stunden regelmäßig nicht überschritten wird. Erforderlich werdende Anpassungen sind mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald abzustimmen. Die abgestimmten Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde in geeigneter Form vorzulegen, damit diese über eine Anpassung der Planfeststellungsentscheidung befinden kann.

Es kann damit zusammenfassend festgehalten werden, dass durch eine entsprechende bauliche Gestaltung und eine breitflächige Versickerung über bewachsene Bodenschichten eine Rückführung in den Wasserkreislauf gewährleistet ist. Mit einer Umsetzung des Vorhabens einschließlich der getroffenen Abstimmungen und ergänzenden Regelungen, die in dieser Entscheidung berücksichtigt wurden, sind schädliche Auswirkungen auf das Grundwasser nicht zu besorgen.

Die Untere Wasserbehörde hat darauf hingewiesen wird, dass nach Ziffer 6.2.3 der RiStWag gem. der DIN EN 1317 Schutzeinrichtungen der Aufhaltstufe H1 anzuordnen sind. Es wird bemängelt, dass derartige Schutzeinrichtungen in den Planunterlagen nicht dargestellt sind und eine Begründung, weshalb auf diese verzichtet werden könnte, mit den Antragsunterlagen nicht gegeben worden sei. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme hierzu klarstellend ausgeführt, dass das Einzeichnen von Schutzplanken in die Pläne regelmäßig in der Ausführungsplanung erfolgt. Er hat die Einhaltung der RistWag zugesagt. Damit und mit der getroffenen Maßgabe, die Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen, ist für eine fachgerechte Umsetzung des Vorhabens Sorge getragen.

3.4.9.7.2 Geh-/Radwegunterführungen bei Bau-Km 0 + 320 und Bau-Km 2+744

Zur schadlosen Ableitung des im Bereich der Geh- und Radwegunterführungen anfallenden Oberflächenwassers wird dieses jeweils einer Versickerungsmulde zugeleitet.

Für die Unterführung bei Bau-km 0+320 erfolgt dies über eine neu anzulegende Versickerungsmulde zwischen der L 123 neu und der Zufahrt zum Anwesen Stöckle. Die Mulde hat ein Volumen von 52 m^3 . Zu den Einzelheiten wird auf die Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen (Bauwerksverzeichnis Nr. 7001) verwiesen. Der Vorhabensträger hat unter Verweis auf die Planunterlagen zugesagt, dass die Mächtigkeit der bewachsenen Bodenschicht mindestens 30 cm betragen wird.

Für die Unterführung bei Bau-km 2+744 erfolgt die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers über eine neu anzulegende Versickerungsmulde zwischen der Unterführung und der L 125 alt. Die Mulde hat ein Volumen von 50 m^3 . Zu den Einzelheiten wird auf die Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen (Bauwerksverzeichnis Nr. 702a) verwiesen. Der Vorhabensträger hat unter Verweis auf die Planunterlagen auch hier zugesagt, dass die Mächtigkeit der bewachsenen Bodenschicht mindestens 30 cm betragen wird.

Bei plangemäßer Ausführung und unter Berücksichtigung der von der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald formulierten Nebenbestimmungen und Hinweisen, die der Vorhabensträger zugesagt bzw. zustimmend zur Kenntnis genommen hat, bestehen gegen Errichtung Betrieb der Versickerungsmulden keine Bedenken unter Aspekten der ordnungsgemäßen Abwasserentsorgung. Die Zusagen und Nebenbestimmungen wurden in diese Entscheidung aufgenommen.

In Übereinstimmung mit der Unteren Wasserbehörde wird deshalb die wasserrechtliche Genehmigung (§ 48 Abs. 1 und 3 WG n.F.) zum Bau und Betrieb der Versickerungsmulden mit einem Versickerungsvolumen von 52 m^3 (für den Bereich der Rad/Gehwegunterführung bei Bau-km 0 + 320 auf Gemarkung Staufen) und einem Versickerungsvolumen von 50 m^3 (für den Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 2+734 auf Gemarkung Grunern) erteilt.

Gleichermaßen erteilt wird die wasserrechtliche Erlaubnis (§§ 2, 3, 8 WHG, 14 WG n.F.), das im Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 0 + 320 anfallende Oberflächenwasser von max. 52 m^3 (max. Muldenvolumen bei $r 10/0,1$) über eine Muldenversickerung auf den Grundstücken Flst.-Nr. 1581, 1583 u. 1674/3 auf Gemarkung Staufen in das Grundwasser einzuleiten. Gleiches gilt für das im Bereich der Rad-/Gehwegunterführung bei Bau-km 2+734 anfallende Oberflächenwasser von max. 50 m^3 (max. Muldenvolumen bei $r 5/0,1$) über eine Muldenversickerung auf den Grundstücken Flst.-Nr. 2247, 2249 u. 2250 auf Gemarkung Grunern.

Beide wasserrechtliche Erlaubnisse werden auf Anregung der Unteren Wasserbehörde befristet erteilt. Mit der entsprechend langen Dauer wird der langfristig angelegten Infrastrukturmaßnahme Rechnung getragen. Zugleich wird mit der Befristung gewährleistet, dass in größeren zeitlichen Abständen eine Prüfung erfolgt, ob die Einrichtungen weiterhin dem Stand der Technik entsprechen oder Anpassungen (etwa im Zuge von Sanierungsmaßnahmen am Straßenkörper) mit zumutbarem Aufwand möglich und entsprechend der dann aktuellen Standards angezeigt sind.

3.4.9.8 Weitere Aspekte zu Belangen der Wasserwirtschaft

3.4.9.8.1 Gewässerrandstreifen im Außenbereich

Insbesondere mit baulichen Maßnahmen im Zuge des Tunseler Grabens sind Eingriffe in den Gewässerrandstreifen im Außenbereich verbunden. Diese sind nach § 38 Abs. 4 WHG i.V.m. § 29 WG (n.F.) grundsätzlich verboten. Gemäß § 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 29 Abs. 4, 82 Abs. 1 WG (n.F.) kann die Wasserbehörde für einen betroffenen Gewässerrandstreifen im Außenbereich hiervon jedoch insbesondere aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit eine widerrufliche Befreiung erteilen.

Im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine Entscheidung im Zuge dieses Verfahrens. Die Untere Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald ist als zuständige Behörde im Verfahren beteiligt worden. Sie hat sich intensiv mit dem Vorhaben, insbesondere auch mit den Maßnahmen im Bereich des Tunseler Grabens, befasst. Die Anforderungen und Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde wurden im Verfahren berücksichtigt.

Es hat sich überdies gezeigt, dass das Vorhaben und daher auch die damit im Bereich von Gewässerrandstreifen abzusehenden Eingriffe und Tätigkeiten erforderlich sind, um die unzuträglichen verkehrlichen Zustände in der bestehenden Ortsdurchfahrt von Staufen im Interesse des Wohls der Allgemeinheit einer wirksamen Lösung zuzuführen. In Anbetracht der gegebenen Missstände ist das Straßenbauvorhaben dringend geboten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) wird Bezug genommen. Das Interesse des Wohls der Allgemeinheit an einer Umsetzung des Vorhabens überwiegt vorliegend das öffentliche Interesse an einem unbeschadeten Fortbestand der betroffenen Gewässerrandstreifen mit deren wasserwirtschaftlicher und gesamtökologischer Funktion. Es werden hierbei insbesondere Art und Umfang des Eingriffs, die erfolgte Abstimmung mit den Fachbehörden sowie die vorgenommenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen sowie weitere Optimierungen unter wasserwirtschaftlichen und sonstigen ökologischen bzw. naturschutzrechtlichen und -fachlichen Belangen berücksichtigt. So ist u.a. Sorge für eine schonende Umsetzung des Vorhabens wie auch zur Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe getroffen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insbesondere auf die Ausführungen zu Aspekten der Umweltverträglichkeit unter Ziffer 3.2 sowie zu den durch das Vorhaben berührten Belangen auf die jeweiligen Ausführungen im Sachzusammenhang insbesondere unter Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Nach übereinstimmender Auffassung der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Wasserbehörde wird die erforderliche Befreiung daher erteilt.

3.4.9.8.2 Sonstige Belange

Soweit die Untere Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald darauf hinweist, dass über alle Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere über solche, die mit einem Gewässerausbau verbunden seien, eine verbindliche Entscheidung getroffen werden solle, ist dem Rechnung getragen. Im Rahmen der geänderten Planung ist im Jahr 2012 die geplante Verlegung des Tunseler Grabens als Gegenstand der Planfeststellung entfallen. Mit der Maßnahmen E 1 sind, wie ausgeführt, wasserrechtlich relevante Tatbestände nicht verbunden. Auf die einführenden Darstellungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird Bezug genommen. Im Übrigen ist das Kompensationskonzept auf Grundlage einer umfassenden Betrachtung des Bestandes und möglicher Konfliktpotentiale erfolgt. Das Konzept ist in sich stimmig und im Übrigen mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Ergänzend wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen. Den Belangen der Wasserwirtschaft ist im Übrigen dadurch Rechnung getragen, dass der Vorhabensträger im gebotenen Umfang verpflichtet wurde, verschiedene Maßnahmen in der Ausführungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Auf die Ausführung jeweils im Sachzusammenhang wird Bezug genommen.

Das Landratsamt Breisgau Hochschwarzwald - Untere Wasserbehörde - hat in seiner Stellungnahme zur ursprünglichen Planung vom 09.01.2008 für einen naturschutzrechtlichen Ausgleich angeregt, die Situation am Wehr im Tunseler Graben (im Bereich der Kleingartenanlage "Spitzäcker" auf Gemarkung Staufen) bzw. das dortige Wasserverteilungssystem so abzuändern, dass hier dauerhaft eine Durchgängigkeit im Gewässer ermöglicht wird. Diese Anforderung hat sich im Zuge der geänderten Planung erledigt. Wie bereits ausgeführt, ist die Verlegung des Tunseler Grabens als Gegenstand der Planfeststellung entfallen. Davon umfasst sind auch Aspekte der Entnahmestelle. Die Einrichtung einer neuen Entnahmestelle und die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Verfahren sind im Rahmen des Bebauungsplans „Rundacker II“ durch die Stadt Staufen veranlasst und in der Folge auch durchgeführt worden. Erledigt hat sich in diesem Zuge auch die Überlegung Leerrohre vorzusehen.

Im Interesse eines wirksamen Gewässerschutzes, insbesondere in der Phase der Bauumsetzung, wurden ergänzende Bestimmungen getroffen, die dazu beitragen, nachteilige Wirkungen so weit wie möglich zu vermeiden bzw. auf ein verträgliches Maß zu mindern. Mit Blick auf Bedeutung wie auch Empfindlichkeit des Schutzgutes begründet sich überdies der Vorbehalt, der bezüglich weiterer bzw. ergänzender Maßgaben getroffen wurde.

3.4.10 Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Bodenschutz, Altlasten bzw. der Abfallwirtschaft vereinbar. Zu den Einzelheiten der Inanspruchnahme wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), insbesondere Ziffer 3.2.2.3.2 (Anlagebedingte Wirkungen) sowie Ziffer 3.2.2.4.3 (Schutzgut Boden), verwiesen.

Belange des Bodenschutzes werden vorliegend insbesondere durch die Errichtung des Straßenbauwerks und die damit einhergehende bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen berührt. Eine Massenbilanz oder Verwertungskonzepte oder weitergehende Maßnahmen hierzu haben sich nicht als erforderlich erwiesen, weil das Vorhaben nicht mit Massenüberschüssen verbunden ist. Anfallende Massen werden im Zuge der Maßnahmen wieder eingearbeitet. Der Vorhabensträger hat sich mit der vermuteten Kontamination des Bodens mit Schwermetallen befasst und mit den Antragsunterlagen zutreffend zum Gegenstand des Antrags gemacht, dass während der Bauarbeiten gegebenenfalls entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen sind. Er sieht vor, die Schutzmaßnahmen und erforderlichen Erdbewegungen mit dem Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald - Fachbereich Bodenschutz - abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Vorgehensweise als sachgerecht, weil regelmäßig erst in der konkreten Umsetzungsphase über die jeweils sachgerechten Maßnahmen und in der Abstimmung mit den fachlichen Stellen entschieden werden kann. (vgl. Unterlage 1 c der Antragsunterlagen, Erläuterungsbericht, Ziffer 4.4)

Das Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 09.01.2008 und 28.07.2009 zu Aspekten des Bodenschutzes Stellung genommen. Das Landratsamt begrüßt die Antragstrasse (Vorschlagstrasse 5 A) aus Sicht des Bodenschutzes, weil diese nach dortiger Beurteilung neben allgemeinen Vorteilen für den Naturraum auch den vergleichsweise geringsten Eingriff in die Böden zur Folge hat. Den Hinweis zur Umweltverträglichkeitsstudie auf zu erwartende erhöhte Schwermetallgehalte im Boden und die insoweit heranzuziehende Datengrundlage, wie auch die vorgenommene Bodenbewertung hat der Vorhabensträger bestätigt bzw. zur Kenntnis genommen. Den Hinweis auf zu erwartende erhöhte Schwermetallgehalte im Boden und die insoweit heranzuziehende Datengrundlage wurde in diese Entscheidung aufgenommen.

Es wird ausgeführt, dass dem Eingriff in Flächen im Umfang von rund 6,88 ha, was eine vollständig versiegelte Flächen von ca. 3,79 ha umfasst, mit den Maßnahmen des Kompensationskonzepts (A 1 und E 1) als ausgeglichen erachtet werden. Zur Maßnahme E 1 wird zutreffend ausgeführt, dass es sich um eine schutzgutübergreifende, multifunktional angelegte Maßnahme handelt, die das notwendige Maß von Bezug zum Schutzgut Boden

aufweist. Es wird berücksichtigt, dass die mit der Maßnahme einhergehende Nutzungsex-tensivierung zu einer Verringerung der Hermerobiestufe führt, wodurch die Böden ihr vor-handenes Potential als Naturstandort besser ausschöpfen können.

Zum Umgang mit Aushubmaterial wird nachvollziehbar auf die Antragsunterlagen Bezug genommen. So ist wegen der an das bestehende Gelände angepassten Höhenlage der Ortsumfahrung nicht mit zusätzlichen Aushubmassen zu rechnen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass anfallende Erdmassen im Massenausgleich innerhalb der Baumaßnah-me verwertet werden.

Die Anforderungen und Hinweise, die für den Fall eingebracht wurden, dass es dennoch zu einer anderweitigen Verwertung von Erdmassen kommen sollte, hat der Vorhabensträger positiv zur Kenntnis genommen. Sie sind in den Nebenbestimmungen zu dieser Entschei-dung berücksichtigt. Gleiches gilt für die Anforderungen und Hinweise zur Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und von Rückbauflächen. Der Vor-habensträger hat im Erörterungstermin zugesagt, im gebotenen Umfang Tiefenlockerun-gen vorzunehmen. Dies wurde in diese Entscheidung aufgenommen.

Zum weiteren fachbehördlichen Vortrag wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.14 (Geologie, Rohstoffe und Bergbau) sowie die Stellungnahme des Referats 54.2 des Regie-rungspräsidiums Freiburg (Schwerpunkt Abfall) unter Ziffer 3.4.18.2 (Weitere Träger öf-fentlicher Belange) Bezug genommen.

Soweit insbesondere in Einwendungen u. a. ein sparsamer Umgang mit Boden ange-mahnt wurde, ist diesem Belang mit der Planung im gebotenen Umfang Rechnung getra-gen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingangs zu Ziffer 3.4.19.4 (Pri-vate Einwendungen - Einzelfälle) aufgezeigten Verweisungen sowie ergänzend auf Ziffer 3.4.19.3.9 (Wasserwirtschaft, Bodenschutz) Bezug genommen.

3.4.11 Belange des Fischereiwesens

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Fischereiwesens vereinbar.

3.4.11.1 Fischereibehörde beim Regierungspräsidium Freiburg

Die Fischereiverwaltung hat mit Schreiben vom 22.01.2008 und 24.06.2010 zum Vorhaben Stellung genommen; es wurden keine grundlegenden Bedenken vorgetragen. Es wird dar-gelegt, dass beim Neubau der Ortsumfahrung Staufen als einziges Oberflächengewässer nur der Tunseler Graben unmittelbar betroffen ist. Die geplante Ausführung der Gewässer-

kreuzung mit Ausstattung des Maulprofils mit Sohlsubstrat und der Ausbildung einer Niedrigwasserrinne wird von der Fischereiverwaltung begrüßt.

Um eine Beeinträchtigung der Gewässerfauna im Tunseler Graben während des Einbaus des Maulprofils so gering wie möglich zu halten, wird es für erforderlich erachtet, die Baumaßnahme außerhalb der Laichzeiten der standorttypischen Fischfauna und der sich daran anschließenden Zeit der Ei- und Brutentwicklung durchzuführen. Insbesondere Eintrübungen des Tunseler Grabens dürfen daher nicht zwischen dem 01. November und dem 31. Mai erfolgen. Ergänzend wird dargelegt, dass auch außerhalb dieser Frist zur Vermeidung von gewässerökologischen Beeinträchtigungen Eintrübungen des Gewässers durch entsprechende Vorkehrungen so gering wie möglich gehalten werden sollten.

Der Vorhabensträger hat dies zu Kenntnis genommen und erklärt, dass die Baudurchführung in Abstimmung mit dem Fischereisachverständigen erfolgt.

Es wird überdies gebeten, die Fischereiverwaltung bei der Detailplanung der Ersatzmaßnahme E1 weiterhin zu beteiligen. Der Vorhabensträger hat dies zugesagt. Die Planfeststellungsbehörde geht überdies davon aus, dass diesem Aspekt keine weitergehende Bedeutung mehr zukommt, weil mit der aktuellen Planung die Maßnahme E 1 nicht mehr mit Auswirkungen auf Gewässer verbunden ist. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird verwiesen.

3.4.11.2 Landesfischereiverband Baden e. V.

Der Landesfischereiverband Baden e. V. hat mit Stellungnahmen vom 13.11.2007 und 05.08.2009 mitgeteilt, dass fischereiliche und gewässerökologische Belange nicht betroffen sind. Es wurden daher keine Einwendungen und Bedenken vorgetragen bzw. von einer Stellungnahme abgesehen.

Die Anforderungen der Fischereiverwaltung wurden im Rahmen der Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt. Es ist damit insgesamt Sorge getragen, dass die Belange des Fischereiwesens insbesondere in der Bauphase im gebotenen Umfang Beachtung finden.

3.4.12 Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrssicherheit vereinbar.

Die Ortsumfahrung entlastet die bestehende Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr, was zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrsbelastung in diesem Bereich beiträgt, die im Bestand immer wieder durch Auswirkungen einer verkehrlichen Überlastung geprägt ist. Die verkehrliche Entlastung ist verbunden mit Verbesserungen der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Der Durchgangsverkehr sowie Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus den nordwestlichen und westlichen Quartieren von Staufen werden auf der anbaufrei verlaufenden Ortsumfahrung gebündelt. Deren Linienführung wie auch die mit ihr verbundene Trennung der schnelleren und langsameren Verkehre (so wird beispielsweise der landwirtschaftliche Verkehr weitgehend über ein separates Wegenetz geführt) tragen zu einer künftig zügigen und sicheren Verkehrsabwicklung bei. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen.

Die vorliegende Planung wurde mit den fachlich zuständigen Stellen mehrfach besprochen. Der Vorhabensträger hat Bedenken und Anregungen aufgenommen und berücksichtigt, soweit dies aus seiner Sicht im Rahmen des Möglichen lag. Besondere Aufmerksamkeit wurde Aspekten der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit gewidmet, so unter anderem der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte mit dem weiteren Straßennetz, der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs, den Radwegebeziehungen, dem zu erwartenden Verhalten von Verkehrsteilnehmern und einer Vielzahl weiterer Aspekte.

Zu verschiedenen Aspekten, die in Stellungnahmen und Einwendungen vorgetragen wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie zu den berührten Belangen auf die jeweiligen Ausführungen im Sachzusammenhang insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneueordnung), sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Einwendungen) verwiesen.

3.4.12.1 Polizeidirektion Freiburg

Die Polizeidirektion Freiburg hat mit Stellungnahme vom 10.06.2010 zu dem Vorhaben aus verkehrspolizeilicher Sicht Stellung genommen und dabei vorausgegangene Abstimmungen und Optimierungen des Vorhabensträgers berücksichtigt. Die Stellungnahme befasst sich umfassend mit dem Vorhaben und löst die zeitlich vorhergehenden Stellungnahmen voll umfänglich ab. Die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat in ihren Stellungnahmen zur ursprünglichen und zur geänderten Planung das Vorhaben ausdrücklich begrüßt, weil es zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und Entlastung der Wohnbevölkerung beiträgt. Es wurde ausgeführt, dass gegen

das Vorhaben keine grundsätzlichen straßenverkehrsrechtlichen Bedenken bestehen und im Übrigen auf die Stellungnahme der Polizeidirektion verwiesen. Der aktuellen Äußerung der Polizeidirektion Freiburg hat sich die Untere Straßenverkehrsbehörde mit Stellungnahme vom 21.06.2012 angeschlossen.

3.4.12.1.1 Regelquerschnitt in Streckenbereichen außerhalb des Vorhabens

Der für das Vorhaben geplanten Regelquerschnitt RQ 10,5 bzw. 9,5 (ab Bau-km 2+700) wird in der Stellungnahme vom 10.06.2010 als ausreichend angesehen. Soweit von der Polizeidirektion für die L 123 in der Weiterführung bis Münstertal einen Ausbau ebenfalls auf den Regelquerschnitt von 9,5 und in der Weiterführung in Fahrtrichtung Bad Krozingen bis zum neuen Kreisverkehrsplatz im Zuge der Ortsumfahrung Bad Krozingen/ B 3 ein Ausbau mit Regelquerschnitt 10,5 gefordert wird, kann dem nicht gefolgt werden.

Der über das konkrete Vorhaben hinausgehende Ausbau ist nicht Gegenstand des konkreten Verfahrens und wäre in separaten Verfahren zu betrachten. Im Planfeststellungsverfahren wird die Zulässigkeit des konkreten Vorhabens geprüft und unter anderem darauf hin untersucht, ob die mit dem Projekt einhergehenden Probleme und die berührten Belange im Einklang mit der Rechtsordnung einer zumutbaren Lösung zugeführt werden können. Mit einbezogen sind unter anderem die sogenannten notwendigen Folgemaßnahmen, wie beispielsweise zwingend mit dem Vorhaben verbundene Umgestaltungen an anderen Verkehrswegen oder sonstigen Bauwerken. So ist die Fachplanung nach der gegebenen Rechtslage kein Instrument zur umfassenden Bewältigung von Aspekten, die das anschließende Verkehrsnetz allein im Sinne eines Gesamtgefüges betreffen. Der weitere Ausbau in Richtung Münstertal und Bad Krozingen ist durch das konkrete Vorhaben nicht gehindert. Die verfahrensgegenständliche Ortsumfahrung nimmt im Wesentlichen den Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt und Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus nordwestlichen und westlichen Bereichen von Staufen auf. Zugleich wird die Ortsdurchfahrt in etwa gleichem Umfang entlastet. Nennenswerte Auswirkungen auf Verkehrsbelastungen in den in der Stellungnahme genannten Bereichen sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten. Eine etwa nach dem Grundsatz der Problembewältigung zu behandelnde Aufgabe stellt sich damit nicht.

3.4.12.1.2 Anfahrtsichtdreiecke sowie die Haltesicht bei der Einmündung Neumagenstraße und der Zufahrt Stöckle

Die Anfahrtsichtdreiecke sowie die Haltesicht bei der Einmündung Neumagenstraße und der Zufahrt Stöckle wurden entsprechend der Stellungnahme des Vorhabensträgers in der Planung als Inhalt der regelmäßig zu beachtenden Anforderungen überprüft. Auf die Stel-

lungnahme hat der Vorhabensträger eine nochmalige Prüfung veranlasst. Diese hat ergeben, dass die Anforderungen an Anfahrtsichtdreiecke sowie die Haltesicht in den genannten Bereichen eingehalten sind.

3.4.12.1.3 Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes L 123/ L 125/ Krozinger Straße

Die bessere Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes im Vergleich mit einer signalisierten Kreuzung wurde im Verfahren nachgewiesen und anhand der aktuellen Zahlen zur Münstertalbahn durch den Gutachter nochmals geprüft und bestätigt. Es ist zwar möglich, dass es in den Hauptverkehrszeiten temporär zu einem Rückstau in den Kreisverkehrsplatz kommt. Über den gesamten Tagesverlauf stellt der Kreisverkehrsplatz jedoch den leistungsfähigeren und damit besseren Ansatz dar. Es wird dabei berücksichtigt, dass mit dem Kreisverkehrsplatz der Unfallhäufungsstelle im Knotenpunkt abgeholfen werden kann. Überdies sind weiteren Lösungsansätzen aufgrund der Randbedingungen (räumliche Nähe zwischen Bahnanlage und Knotenpunkt) Grenzen gesetzt.

3.4.12.1.4 Unterführung bei Bau-km 0+320

Den Anforderungen an eine wirksame Lenkung der Fußgänger im Bereich der Unterführung bei Bau-km 0+320 hat der Vorhabensträger mit der Planung sowie ergänzenden Maßnahmen Rechnung getragen. Ein vollständiger Rückbau des Unterhaltungswegs für die Wasserwirtschaft gegenüber der Zufahrt zum Anwesen „Stöckle“ ist jedoch nicht geboten. Belange der Gewässerbewirtschaftung wurden in die Überlegungen einbezogen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9.4 (Errichtung von Zufahrten auf Neumagen-Dämme Bau-km 0+205) wird ergänzend verwiesen.

Die vorliegende Problematik ist dadurch gekennzeichnet, dass derzeit von den Wegstrecken südlich und nördlich der Brücke über den Neumagen (westlicher Uferbereich) faktische Fußgängerbeziehungen bestehen, die auf kurzem Wege auch die Straße queren bzw. nachfolgend die Brücke auf spärlich vorhandenen Randflächen begehen. Die gebräuchlichen Routen für Fußgänger, die bislang weitgehend dem Gewässer folgen und direkte Beziehungen aufweisen, werden durch eine leicht umwegigere Wegführung (die zusätzliche Wegstrecke zwischen den Verknüpfungsstellen mit den gewässerbegleitenden Wegen beträgt ca. 70 - 80 m) und eine Unterführung bei Bau-km 0+320 aufgenommen, die unter anderem die gewässerbegleitenden Strecken miteinander verbinden. Streckenlänge und Wegführung sind nicht so ungünstig, dass man davon ausgehen müsste, dass sie von Fußgängern künftig gemieden werden. So hält sich der Umweg in überschaubaren Grenzen, das Unterführungsbauwerk umfasst eine Strecke von weniger als 10 m und ist überdies durch die geradlinige Ausführung komplett einsehbar. Zugleich werden durch die Um-

gestaltungen im Zuge des Projekts die Flächen der gewässerbegleitenden Wege im Bereich des Böschungsfußes überformt. Der Höhenunterschied zwischen Straße und Böschungsfuß beträgt rund 2 m. Die derzeit im Bestand vorhandene Zufahrt, die aktuell für direkte Querungen der Straße genutzt wird, wird rückgebaut. Der Vorhabensträger hat sich überdies bereit erklärt, die Schutzeinrichtung (Leitplanke) im Bereich der Brücke über den Neumagen (Südseite) in westliche Richtung so zu verlängern, dass sie ohne Lücke an die Schutzeinrichtung auf der Rad- und Gehwegunterführung bei Bau-km 0+320 anschließt. Im Zusammenspiel mit dem Geländeversatz zwischen dem Weg entlang des Gewässers und der L 123 neu wird damit eine weitere, faktisch wie auch psychologisch wirksame Barriere gegen unerwünschte Querungen geschaffen, die zugleich mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit einhergeht. Eine entsprechende Auflage wurde in diese Entscheidung aufgenommen. Zufahrten auf die L 123, die Bedeutung für die Wasserwirtschaft haben (Sichtbeziehungen, Verkehrssicherheit; vgl. Ziffer 3.4.9.4) sind von der hier getroffenen Regelung nicht betroffen.

3.4.12.1.5 Gestaltung des straßenbegleitenden Weges auf der Nordseite der Ortsumfahrung zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes Gaisgraben

Der Vorhabensträger hat zugesagt, den straßenbegleitenden Weg auf der Nordseite der Ortsumfahrung zwischen der Unterführung bei Bau-km 0+320 und dem Kreisverkehrsplatz zur Anbindung des Gewerbegebietes Gaisgraben zu asphaltieren. Es wird hierbei insbesondere berücksichtigt, dass bei Bau-km 0+500 ein ebenfalls asphaltierter Weg einmündet, der eine der wichtigeren Wegebeziehungen u. a. für Radfahrer von bzw. nach Bad Krozingen darstellt. Es wird somit eine attraktive und von der Witterung weniger beeinflusste Verbindung geschaffen. Sie trägt dazu bei, ein unerwünschtes Ausweichen auf die L 123 zu vermeiden. Folgeprobleme stellen sich nicht. Insbesondere ist der Weg bereits als befestigte Fläche in die Eingriffs- Ausgleichsbilanz eingegangen und somit auch im Kompensationskonzept berücksichtigt.

3.4.12.1.6 Gestaltung des straßenbegleitenden Weges von der Unterführung bei Bau-km 0+320 bis zum Anschluss an die Neumagenstraße

In der Stellungnahme vom 10.06.2010 wird gefordert, den Weg von der Unterführung bei Bau-km 0+320 bis zum Anschluss an die Neumagenstraße derart zu befestigen, dass dieser auch bei nasser Witterung benutzbar ist. Es wird dargelegt, dass der Weg derzeit bei nasser Witterung Pfützen aufweise und der humose Untergrund aufgeweicht sei. Der Weg weise daher für Fußgänger und Radfahrer bei nasser Witterung eine eingeschränkte Nutzbarkeit auf. Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der L 123 kein durchgängiger Radweg geplant sei und die Radfahrer somit auf geeigneten Strecken durch Staufen in Rich-

tung Münstertal/Grunern geleitet werden müssten. Nach erfolgter Prüfung hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabensträger verpflichtet, das gewässerbegleitende Wegstück zwischen der Unterführung und der Querung über das Flst. Nr. 1579 entsprechend dem verfahrensgegenständlichen Standard (Schotterweg) auszuführen.

Die Anforderungen beziehen sich auf das gewässerbegleitende Wegstück zwischen der Unterführung und dem Anschluss an die Neumagenstraße, der über die Anbindung über das Grundstück Flst.-Nr. 1651/1 im Bereich des dortigen Kreisverkehrsplatzes an die Neumagenstraße anschließt. Es handelt sich dabei über weite Teile um einen als Wegebeziehung genutzten Bestand, an den die Planung anschließt und der nicht in der Unterhaltungslast des Vorhabensträgers liegt. Es wird berücksichtigt, dass Radfahrer auf der Relation Bad Krozingen - Staufen bislang von Bad Krozingen kommend im Bestand auf die Neumagenstraße geleitet werden. Damit steht aktuell eine Verbindung zur Verfügung, die hinsichtlich des Straßenbelags bei feuchter Witterung keine besonderen Nachteile aufweist. Zusammen mit dem geringfügigen Umweg, der mit der neuen Anbindung verbunden ist (Unterführung, weiter entlang des Neumagen und Querung zur Neumagenstraße im Bereich des Kreisverkehrsplatzes), würde eine unzureichende Qualität des gewässerbegleitenden Weges insoweit eine Verschlechterung bedeuten, die sich auch nachteilig auf die Attraktivität der Strecke auswirken könnte. Es wird überdies berücksichtigt, dass es sich insgesamt um eine überschaubare Streckenlänge handelt, die dem Vorhabensträger in der Herstellung keine unzumutbaren Belastungen aufbürden. Unzuträgliche Nachteile für den Eigentümer des Wegenetzes (Stadt Staufen) sind nicht ersichtlich, da die Verpflichtung des Vorhabensträgers sich auf das bestehende, in der Nutzung befindliche Wegenetz bezieht, unzuträgliche Auswirkungen auf Art und Umfang einer Unterhaltungslast nicht zu erwarten sind und ein funktionsfähiges Wegenetz auch im öffentlichen Interesse liegt. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.1.1.2 (Stadt Staufen - Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke) und Ziffer 3.4.1.1.11 (Rückbau der Straße im Steiner) wird verwiesen.

3.4.12.1.7 Gestaltung eines Weges im Bereich des Tunseler Grabens

Soweit angeregt wird, den schmalen und unbefestigten Weg entlang des Tunseler Grabens im Anschluss an den geplanten Gehweg mit Überquerungshilfe (Kreisverkehrsplatz im Zuge der L 123 neu/ L 129) mit Forstmischung auszubauen und zu befestigen, kann dem Interesse an einem Ausbau gegebenenfalls Rechnung getragen werden. Der Vorhabensträger hat in diesem Zusammenhang zwar zutreffend darauf hingewiesen, dass der vorhandene Pfad grundsätzlich zum „Wegenetz“ der Stadt Staufen gehört. Er wird insbesondere von Kleingärtnern auf dem Weg von und zur Kleingartenanlage „Spitzäcker“ genutzt. Der Vorhabensträger hat diesen Fußgängerverkehr aufgenommen und trägt mit der

Planung dafür Sorge, dass dieser im Bereich des Vorhabens mittels einer sicheren Querung, die den üblichen Ausbaustandards entspricht, zu den Kleingärten gelangt. Änderungen im Bereich des bestehenden Pfades wären bei Bedarf hingegen in der kommunalen Zuständigkeit zu bewältigen und werden durch das vorliegende Vorhaben auch nicht gehindert. Eine Verpflichtung des Vorhabensträgers zum Ausbau ist hingegen nicht ersichtlich. Die Stadt Staufen beabsichtigt nunmehr im Zuge des Bebauungsplans „Rundacker II“ eine Wegverbindung entlang der Wettelbrunner Straße, die auch den oben genannten Verkehren dient. Der Weg wird nach den Inhalten des Bebauungsplans nicht über die Grundstücke Flst.-Nr. 1818, 1819 und 1820 fortgesetzt, sondern endet mit dem Geltungsbereich der Bauleitplanung. Ein Lückenschluss im Bereich der genannten Flurstücke wäre aus den genannten Gründen auch weiterhin nicht Sache des Vorhabensträgers und im Übrigen durch die Straßenplanung auch nicht gehindert. Im Sinne eines Entgegenkommens hat der Vorhabensträger jedoch in Fortführung seiner Planung einen Lückenschluss über die Grundstücke Flst.-Nr. 1818, 1819 und 1820 zugesagt, wenn die Umsetzung des Bebauungsplans „Rundacker II“ einschließlich des Weges entlang der L 129 (Wettelbrunner Straße) vor Umsetzung des Straßenbauvorhabens erfolgt ist und dem Vorhabensträger das Einverständnis der Eigentümer der Grundstücke Flst.-Nr. 1818, 1819 und 1820 schriftlich nachgewiesen wird. Der Ansatz des Vorhabensträgers bietet sich zur Verbesserung des Wegenetzes an. Hinsichtlich einer Verwirklichung wird es nicht zuletzt auf ein entsprechendes Tätigwerden von kommunaler Seite ankommen.

Die Querungshilfe und die anschließenden Wegstücke im Zuge des Projekts stehen nicht im Zusammenhang mit einem möglichen Ausbau des Radwegenetzes. Der Vorhabensträger hat zutreffend ausgeführt, dass das Radwegeprogramm nachrichtlich in der Planung dargestellt wurde. Dies umfasst auch eine angedachte Radwegeverbindung, die südlich parallel zur L 129 verläuft. Dessen Umsetzung im Sinne einer entsprechenden planfeststellungsrelevanten Konkretisierung ist derzeit nicht absehbar. Ansätze zu einem Kooperationsmodell zwischen Straßenbauverwaltung und der Kommune wurden zwar in der Vergangenheit diskutiert, sie wurden bislang jedoch nicht fortgeführt. Zugleich ist eine spätere Umsetzung des Radwegs durch das Projekt nicht gehindert. Vielmehr ist die südliche Verkehrsinsel am Kreisverkehrsplatz nach der Planung bereits so ausgestaltet, dass sie bei späterem Ausbau des Radwegs genutzt bzw. als Querungshilfe entwickelt werden kann.

3.4.12.1.8 Maßnahmen, um Fußgängerquerungen abseits der regulären Querungseinrichtungen zu hindern

In der Stellungnahme der Polizeidirektion wird zutreffend vorgetragen, dass im Abschnitt zwischen Bau-km 2+800 und 3+700 mehrere Verbindungen zwischen Grunern und Staufen unterbrochen werden. Sie werden künftig durch die bei Bau-km 2+743 vorgesehene

Unterführung ersetzt. Um bestehende Gewohnheiten zu durchbrechen und gefährliche Fußgängerquerungen über die L 123 zu minimieren bzw. zu verhindern wird gefordert, bei den durch die Ortsumfahrung gekappten Wegen am Ende zur L 123 hin, eine massive Bepflanzung mit dichten Hecken vorzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Anforderung nachvollzogen. Der Vorhabensträger hat sie positiv zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass der Anforderung durch Maßnahmen des Kompensationskonzepts bereits teilweise Rechnung getragen ist. Die Anforderung wurde als Maßgabe an den Vorhabensträger in dieser Entscheidung berücksichtigt. Dem Vorhabensträger wurde flankierend aufgegeben, die Bevölkerung im Zuge der Bauausführung und vor der Verkehrsfreigabe in geeigneter Form zu informieren, um insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) für die geänderten Wegebeziehungen zu sensibilisieren. Der Vorhabensträger hat sich mit dieser Vorgehensweise einverstanden erklärt.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12.1.4 (Unterführung bei Bau-km 0+320) verwiesen.

3.4.12.1.9 Breite der Straße „Im Steiner“ zwischen Kreisverkehrsplatz L 123/ L125 und Einmündungsbereich „Dorfstraße“

Der Vorhabensträger hat mit der geänderten Planung die geforderte Mindestbreite von 5,00 m bezüglich der Straße „Im Steiner“ zwischen dem Kreisverkehrsplatz L 123/ L125 und dem Einmündungsbereich der Dorfstraße berücksichtigt. Der diesbezüglichen Forderung ist damit Rechnung getragen.

3.4.12.1.10 Verbindungsweg von Grunern (östlich der Siedlung „Im Steiner“) zur L 123“

Der Anforderung, den Verbindungsweg von Grunern (östlich der Siedlung „Im Steiner“) zur L 123 so auszubilden, dass dieser eine gute dauerhafte Befahrbarkeit aufweist, hat der Vorhabensträger mit der Zusage, dass der Weg der Stadt Staufen in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben wird, im gebotenen Umfang entsprochen. Es wird hierbei zutreffend berücksichtigt, dass die Unterhaltungslast in der Folge bei der Kommune liegt. Es wird überdies berücksichtigt, dass der Verbindung Bedeutung für den Radverkehr in Richtung Münstertal zukommt, dass jedoch auch im weiteren Verlauf nach Münstertal verschiedene Teilbereiche als Schotterweg ausgebildet sind. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.1.1.2 (Stadt Staufen - Befestigung des Wegenetzes mit wassergebundener Decke) und Ziffer 3.4.1.1.11 (Rückbau der Straße im Steiner) wird verwiesen.

3.4.12.1.11 Verbindungsweg auf Höhe von Bau-km 3+731 und der Brücke über den Entwässerungsgraben auf Höhe von Bau-km 3+900

Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Wegstrecke zwischen dem Verbindungsweg auf Höhe von Bau-km 3+731 und der Brücke über den Entwässerungsgraben auf Höhe von Bau-km 3+900 zu asphaltieren. Es wird damit dem Umstand Rechnung getragen, dass auch der Weg in Richtung Grillhütte/Kropbach durchgehend asphaltiert ist. Die Geeignetheit der Schleppkurven für Langholztransporter hat der Vorhabensträger bestätigt. Der Vorhabensträger hat zugesagt, den vorgesehenen Rückbau auf eine Breite von 3,00 m hier nicht vorzunehmen, sondern die Breite des Bestandes aufzunehmen. Damit ist im Verhältnis zur Bestandssituation keine Verschlechterung zu erwarten.

3.4.12.1.12 Gestaltung des Knotenpunkts im Bereich von Bau-km 3+731

Im Verfahren wurde vorgetragen, dass die Gestaltung der Kreuzung im Bereich von Bau-km 3+731 für den Verkehr aus Richtung Münstertal und mit Blick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer im Bereich des Knotenpunkts noch verkehrssicherer ausgebildet werden sollte. Der Vorhabensträger hat diesen Ansatz konstruktiv aufgenommen. In Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde und der Polizeidirektion ist nunmehr vorgesehen, den Knotenpunkt für den aus Münstertal kommenden Verkehr zu optimieren. In der Abbiegebeziehung für Kfz in die Münstertäler Straße soll im Interesse reduzierter Geschwindigkeiten der Rechtsausfahrkeil aus Richtung Münstertal durch eine (einfache) Rechtsausfahrt ersetzt werden, die zu reduzierten Geschwindigkeiten beiträgt. Dies wirkt sich günstig auf die Verkehrssicherheit in der innerörtlichen Lage und vor allem mit Blick auf die unmittelbar an die Einmündung anschließende Zufahrt zum Campingplatz aus. Für Linksabbieger Richtung Wanderparkplatz soll eine Aufstellfläche geschaffen und die Querung für Fußgänger und Radfahrer entsprechend angepasst werden. Dies zielt insbesondere auf abbiegende Pkw, weil diese im Unterschied zu Langholzfahrzeugen oder landwirtschaftliche Fahrzeugen vom nachfolgenden Verkehr bisweilen nicht rechtzeitig beachtet oder im zeitlichen Ablauf falsch eingeschätzt werden. Im Kontakt mit den fachlichen Stellen wurde ein Ansatz entwickelt, der bereits die wesentlichen planerischen Elemente enthält. Der Anschlussast zur Münstertäler Straße und die Anbindung in Fahrtrichtung Münstertal können schlanker als bisher gestaltet werden. Die Wegstrecke für Fußgänger und Radfahrer in der Querungsbeziehung verlängert sich geringfügig. Eine signifikante Auswirkung auf die Akzeptanz der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist in Anbetracht der überschaubaren zusätzlichen Wegstrecke jedoch nicht zu besorgen. Hinzu kommt, dass mit der geringfügigen Verschwenkung des Rad- und Fußweges zugleich eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für Linksabbieger Richtung Wanderparkplatz und deren Gegenverkehr auf der L 123 erreicht werden kann. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter ist nach Lage der Dinge nicht zu erwarten. Eine Abstimmung mit

der Stadt Staufen ist erfolgt. Der Vorhabensträger konnte im Zuge von Optimierungen zum LBP bereits die technische Problematik aufzeigen, die im konkreten Fall bei der Änderung von Planunterlagen gegeben ist. Nach erfolgter Prüfung und mit Blick auf Art und Umfang der Detailproblematik erachtet es die Planfeststellungsbehörde für hinnehmbar, wenn die Planungsoptimierung - wie vom Vorhabensträger erbeten - im Nachgang zur Planfeststellung mittels Planänderungsverfahren erfolgt. Dies eröffnet dem Vorhabensträger, die in der Ausführungsplanung zu erstellenden Unterlagen auch zur Fertigung angemessener Antragsunterlagen zur Planänderung zu verwenden. Ein Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung ist nicht gegeben, nachdem die maßgeblichen fachlichen Stellen mit dem entwickelten Lösungsansatz und der Vorgehensweise einverstanden sind und insbesondere neue oder zusätzliche Betroffenheiten nicht ersichtlich sind. Dennoch nicht völlig auszuschließenden Unwägbarkeiten ist dadurch Rechnung getragen, dass der Vorhabensträger erst nach erfolgter Planänderung (Bestandskraft der Verwaltungsentscheidung) mit dem Bau der Gesamtmaßnahme beginnen darf. Entsprechende Auflagen wurden in diese Entscheidung aufgenommen.

3.4.13 Eisenbahnwesen

Das Vorhaben ist mit Belangen des Eisenbahnwesens vereinbar.

Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht für das Land Baden-Württemberg beim Eisenbahn-Bundesamt - Standort Karlsruhe - hat mit Stellungnahmen vom 19.12.2007 und 14.07.2009 mitgeteilt, dass gegen das beabsichtigte Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken bestehen, wenn die eisenbahntechnischen Bedingungen sowie die geltenden Rechtsnormen des Eisenbahnwesens und die eisenbahntechnischen Regelwerke beachtet werden und sich demzufolge keine Abweichungen von v.g. Regelwerken ergeben. Es wurde ausgeführt, dass für die Durchführung der Anpassungs- bzw. Änderungsmaßnahmen betreffender Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) die in den Richtlinien der Länder für die eisenbahntechnische Aufsicht über die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (LfB-Rili) aufgezeigte Verfahrensordnung in Verbindung mit den Forderungen der Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen (SIG-RMI) zu beachten ist. Es wird gefordert, zur eingehenden Prüfung/Beurteilung der betreffenden BÜSA dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht für das Land Baden-Württemberg beim Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe die entsprechenden Ausführungsunterlagen vorzulegen.

Der Vorhabensträger hat dies zugesagt. Überdies wurden die Anforderungen des Eisenbahnwesens in den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

Zum Vorbringen der Südwestdeutschen Verkehrs-AG (SWEG) wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.17.7 (Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG)) verwiesen.

3.4.14 Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau hat mit Schreiben vom 23.11.2007 und 13.07.2009 zum Vorhaben Stellung genommen. Es hat sich zu Aufbau und Struktur des Untergrundes geäußert und mitgeteilt, dass Auffüllungen der vorangegangenen Nutzung im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden können. Falls nicht bereits vorhanden, wird für die geplanten Maßnahmen (Einschnittsböschungen, Rahmenbauwerke, Grundwassertröge, etc.) die Durchführung objektbezogener Baugrunduntersuchungen gemäß DIN 4020 empfohlen. Der Vorhabensträger hat den Hinweis zur Kenntnis genommen und erklärt, dass für die Unterführungen im Rahmen der Ausführungsplanung Baugrunderkundungen durchgeführt werden. Der Hinweis auf Baugrunduntersuchungen wurde in diese Entscheidung aufgenommen.

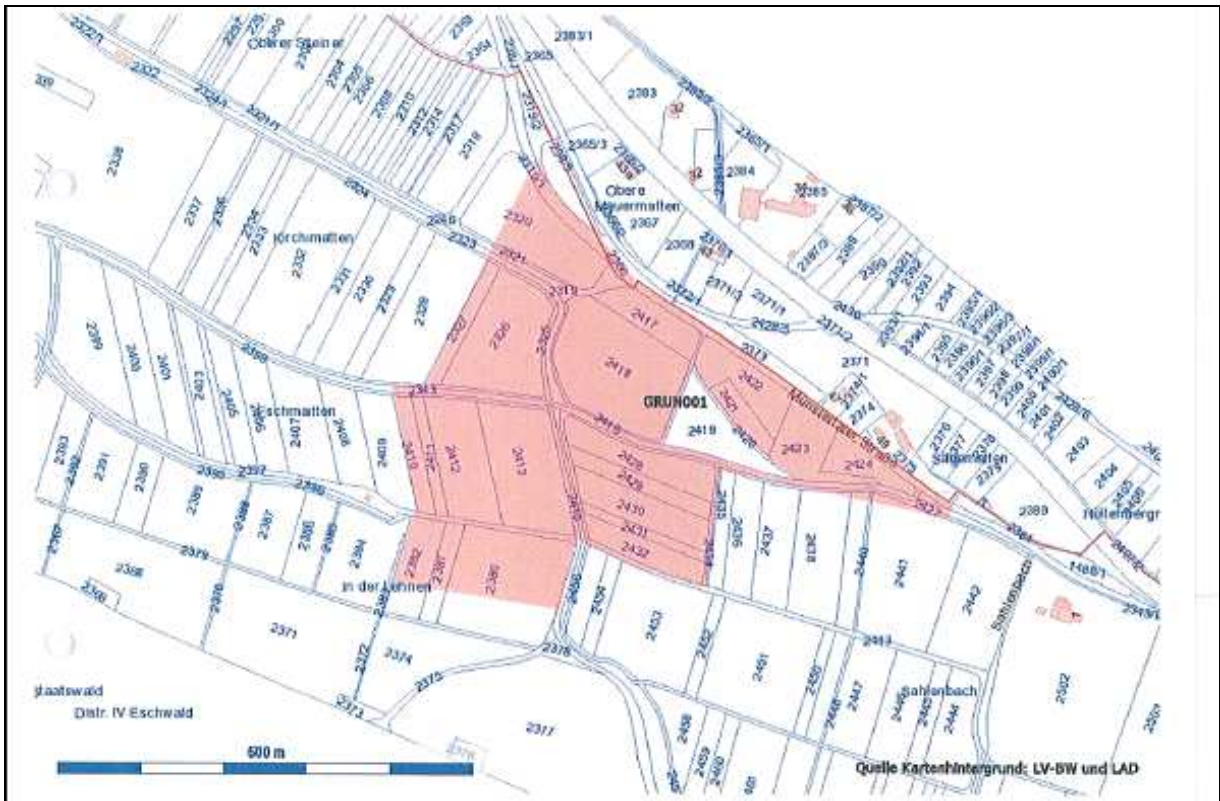
Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau führt weiter aus, dass auf die mögliche Schwermetallbelastung der Böden im Bereich der Ortsumfahrung zutreffend bereits in den vorliegenden Unterlagen hingewiesen wird. Zur Planung sind vor diesem Hintergrund aus bodenkundlicher Sicht keine weiteren Hinweise, Anregungen oder Bedenken gegeben. Aus rohstoffgeologischer und hydrologischer Sicht werden keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Im Bereich der überplanten Fläche sind auch Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht betroffen. Gleichmaßen bestehen gegen die Planung von bergbehördlicher Seite keine Einwendungen.

3.4.15 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

3.4.15.1 Denkmalschutzverwaltung

Im Zuge der Ortsumfahrung werden, zumindest randlich, archäologische Kulturdenkmale berührt. Im Bereich Staufen-Grunern, Sahlenbach, Gewann „In der Lehen“ befindet sich ein römischer Gutshof (villa rustica). Der Bereich des römischen Gutshofs ist nach § 22 Denkmalschutzgesetz (DSchG) i.V.m. der am 13.09.2007 in Kraft getretenen Rechtsverordnung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald vom 27.08.2007 zum Grabungsschutzgebiet „Sahlenbach/ In der Lehen/ Eschmatten“ erklärt worden.



Grabungsschutzgebiet (rote Markierung)

Im Planungsbereich finden sich überdies drei geschützte Wegekreuze:

- Wettelbrunner Straße/Grunerner Straße, Flst.-Nr. 2194
- Bettlerpfad/ Staufener Straße, Flst.-Nr. 2264
- Holzmarktplatz, Flst.-Nr. 2319

Der Vorhabensträger hat mit den Antragsunterlagen bereits zum Ausdruck gebracht, dass das Ref. 26 - Denkmalpflege - des Regierungspräsidiums Freiburg rechtzeitig vor jeglichen Baumaßnahmen in den betroffenen Bereichen in Kenntnis gesetzt wird (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1c der Antragsunterlagen Ziffer 5.6).

Gegen die vorliegende Planung wurden mit Stellungnahmen vom 19.11.2007 und 20.07.2009 vonseiten der Denkmalpflege überdies keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Hingegen wurden verschiedene Anforderungen formuliert, die der Vorhabensträger akzeptiert hat.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Höhere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg im November 2012 erneut eingebunden. Es wurde hierbei Einwendungen aufgezeigt, die sich kritisch damit auseinandersetzen, dass mit der geplanten Trasse der Ortsumfahrung Staufen das historisch überprägte Wegenetz zwischen Staufen und Grunern nachhaltig beeinträchtigt werde (u. a. Bettlerpfad, Wiiwegli, Straße "Im Steiner").

Den geschichtlichen Zusammenhang erachten die Einwender als zu wenig berücksichtigt. Dies auch im Zusammenhang mit weiteren bedeutsamen Objekten in der Raumschaft. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.15.2 (Weiteres Vorbringen (Einwendungen)) wird ergänzend verwiesen.

Die Denkmalschutzverwaltung hat ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 13.02.2013 aktualisiert und insbesondere ihre Anforderungen bezüglich des Grabungsschutzgebietes angepasst. Hinzu treten Bestimmungen und Hinweise zu den Wegekreuzen. Der Vorhabensträger hat die Anforderungen insgesamt akzeptiert.

- Grabungsschutzgebiet

Nach § 22 Abs. 2 Satz 1 DSchG dürfen in Grabungsschutzgebieten Arbeiten, durch die verborgene Kulturdenkmale zutage gefördert oder gefährdet werden können, nur mit Genehmigung der höheren Denkmalschutzbehörde vorgenommen werden. Die vorgesehene, mit Bodeneingriffen verbundene Straßenbaumaßnahme ist daher nach dieser Vorschrift genehmigungsbedürftig. Im vorliegenden Fall tritt nach § 7 Abs. 3 DSchG an diese Stelle das Erfordernis einer Zustimmung durch die Denkmalschutzbehörde. Nachdem der Vorhabensträger seine Zustimmung zu den Anforderungen der Denkmalschutzverwaltung gegeben hat, ist diese nach Maßgabe der vorliegenden Stellungnahme erteilt. Die getroffenen Anforderungen sind im Übrigen von den denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen getragen. Es gilt hierbei zu berücksichtigen, dass bei nicht erfolgter ungenügender Prospektion bzw. unsachgemäßer Vorgehensweise in Umsetzung des Vorhabens der unwiederbringliche Verlust von archäologischen Kulturdenkmälern droht. Diese sind aktuell im Erdreich geborgen und werden durch die Bauumsetzung einer höheren Gefahr von Beeinträchtigungen ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund trifft den Vorhabensträger die Verpflichtung, das fachlich Gebotene zur Aufklärung und Sicherung beizutragen. Diese Anforderungen betreffen den Bereich der geplanten Trasse wie auch insbesondere der Ersatzmaßnahme E 1, die bezüglich der Flst.-Nr. 2410 bis 2413 der Gemarkung Grunern besonderer Aufmerksamkeit bedarf.

- Ersatzmaßnahmen E 1

Die Planfeststellungsbehörde hat die Höhere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg im Frühjahr 2013 erneut im Verfahren beteiligt, um Maßnahmen (Ersatzmaßnahme E 1) des LBP vor dem Hintergrund des Grabungsschutzgebiets noch eingehender zu betrachten. In der Abstimmung hat sich erwiesen, dass die Maßnahmen E 1 mit ihren einzelnen Modulen von Beginn an flexibel angelegt ist und daher unschwer an die Anforderungen des Denkmalschutzes angepasst werden kann. Der Vorhabensträger war in die Abstimmungen eingebunden und hat deren Ergebnis zugestimmt.

Im Ergebnis werden die auf den Grundstücken Flst.-Nr. 2410 bis 2413 vorgesehenen Steinriegel und Hecken in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde in Bereiche der Ersatzmaßnahme E 1 verlagert, die außerhalb des Grabungsschutzgebietes (somit außerhalb der vier genannten Grundstücke) befinden. Es wird zugelassen, dass an geeigneter Stelle und in Abstimmung mit Naturschutz- und Denkmalschutzverwaltung auf der Nasswiese (Grundstück Flst.-Nr. 2413) eine flache Mulde mit einer feuchten Hochstaudenflur geschaffen wird. Im Übrigen gilt, dass alle Planungen und Maßnahmen innerhalb des Grabungsschutzgebietes, die mit Bodeneingriffen verbunden sind wie Oberbodenantrag, Baugrunduntersuchungen, Bauaushub einschließlich der zum Einsatz kommenden Maschinen mit der archäologischen Denkmalschutzbehörde im Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 26 Denkmalpflege abzustimmen sind. In die Überlegungen ist eingeflossen, dass die Flächen im Bestand bereits bewirtschaftet werden. Vor diesem Hintergrund besteht die begründete Annahme, dass Maschinen, die mit Gewicht und Wirkung landwirtschaftlichem Gerät (Traktoren) vergleichbar sind, zum Einsatz kommen können. Es besteht Einvernehmen, dass die noch abzustimmenden Bodeneingriffe der Denkmalschutzverwaltung rechtzeitig anzuzeigen sind und von der Denkmalpflege überwacht werden. Das Abstimmungsergebnis ist im Übrigen im Rahmen der Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung (Naturschutz, Landschaftspflege) berücksichtigt.

- **Wegekreuze**

Bei den Wegekreuzen handelt es sich um Kleindenkmale, die nach § 2 Abs. 1 i.V.m. § 8 Abs. 1 DSchG geschützt sind. Hier ist es in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde insbesondere geboten, die Wegekreuze vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen (vgl. u. a. Rekultivierung der Verkehrsfläche zwischen L 129 und L 125, Anpassungen des Wegenetzes und die Errichtung der Zuwegung zur Unterführung zwischen Staufen und Grunern, Baumaßnahmen zur Errichtung der Trasse sowie Geländeanpassungen) zu schützen bzw. dafür Sorge zu tragen, dass bei zu erwartenden Beeinträchtigungen die nötigen denkmalschutzrechtlichen Gestattungen eingeholt werden.

Mit den in dieser Entscheidung berücksichtigten Anforderungen, die als Auflagen und Hinweise aufgenommen wurden, ist den Belangen des Denkmalschutzes voll umfänglich Rechnung getragen.

3.4.15.2 Weiteres Vorbringen (Einwendungen)

Soweit in Einwendungen, insbesondere zu Belangen des Ortsteils Grunern und des örtliche Wegenetzes, Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen werden, greifen diese nicht durch. Die Höhere Denkmalschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg wurde hierzu eigens angehört und hat gegen das Vorhaben insoweit keine Bedenken zum Aus-

druck gebracht. Eine weitergehende Behandlung insbesondere historischer bzw. sonstiger denkmalfachlicher/kulturhistorischer Zusammenhänge in der UVS oder in sonstigen Unterlagen bzw. in der hier zu treffenden Entscheidung ist deshalb nicht geboten. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern), Ziffer 3.4.2.1.1.2 (Sperrung der Straße „Im Steiner“) sowie unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange), vgl. insbesondere Ziffer 3.4.19.3.11 (Denkmalschutz), wird Bezug genommen.

3.4.16 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Baustellen unterfallen dem Anlagenbegriff § 3 BImSchG und sind als nicht genehmigungsbedürftige Anlage nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Beeinträchtigungen wie Belästigungen durch Lärm, Erschütterungen oder Staub/Verschmutzungen zu entscheiden. Neben dem Planfeststellungsbeschluss ist keine gesonderte Genehmigung für die Bauausführung zu erteilen. Daneben sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschimmissionen (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 - AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Zugleich ist die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) zu beachten.

Der Vorhabensträger ist grundsätzlich verpflichtet, die Bauarbeiten so umzusetzen, dass nachteilige Auswirkungen, insbesondere nach dem Stand der Technik vermeidbare Belästigungen unterbleiben. Die Planfeststellungsbehörde hat vor diesem Hintergrund Auflagen zum Schutz vor Immissionen (Lärm, Staub, Verschmutzungen, Abgase), zur Gefahrenabwehr sowie zur Zugänglichkeit von Grundstücken getroffen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Die insoweit gebotenen Maßgaben hat die Planfeststellungsbehörde im sachlich gerechtfertigten Umfang ergänzt, um mögliche Beeinträchtigungen gering zu halten und dafür Sorge zu tragen, dass Betroffene im gebotenen Umfang informiert bzw. die nötigen Abstimmungen getroffen werden.

Zur Funktionsfähigkeit der Ver- und Entsorgungseinrichtungen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.17 (Belange von Unternehmen der Öffentlichen Versorgung und Dienstleistung) verwiesen. Zu Aspekten des Bodenschutzes, insbesondere bezüglich des Umgangs mit Schwermetallbelastungen und zu rekultivierenden Flächen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall) Bezug genommen. Ergänzend wird auf Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

3.4.17 Belange von Unternehmen der Öffentlichen Versorgung und Dienstleistung

Durch das Vorhaben sind verschiedene Leitungsträger betroffen, deren Anlagen insbesondere in der Bauphase vor Beschädigungen zu schützen sind. Überdies können Kabel- und Leitungsverlegearbeiten erforderlich werden. Deshalb ist eine frühzeitige Einbindung der Leitungsträger in Planung und Durchführung der Bauarbeiten sowie die Berücksichtigung verschiedener Maßgaben erforderlich. Der Vorhabensträger hat seine Bereitschaft erklärt, die Anforderungen zu berücksichtigen und rechtzeitig mit den zuständigen Stellen Kontakt aufzunehmen. Bereits die Planung sieht vor, dass betroffene Ver- und Entsorgungseinrichtungen in Abstimmung mit den Eigentümern den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Dies entsprechend den gültigen technischen Vorschriften und im Rahmen vorhandener vertraglicher Regelungen bzw. neuer Vereinbarungen.

3.4.17.1 Deutsche Telekom AG (Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH)

Seitens der Deutschen Telekom AG bestehen gegen das Vorhaben keine grundlegenden Bedenken. Es wurde mit Stellungnahme vom 29.10.2007 jedoch darauf hingewiesen, dass sich im Planbereich zahlreiche Anlagen der Deutschen Telekom AG befinden, die von der geplanten Ortsumgehung betroffen sind und infolge dessen verändert werden müssen. Es wird deshalb um weitere Beteiligung am Verfahren gebeten. Im Rahmen der Anhörung zu der geänderten Planung wurde mit Schreiben, das am 22.06.2009 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, mitgeteilt, dass die Stellungnahme aus dem Jahr 2007 unverändert gültig ist.

Der Vorhabensträger hat die weitere Einbindung der Deutschen Telekom AG zugesagt. Die Belange von Leitungsträgern wurden überdies in den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt. Den Anforderungen der Deutschen Telekom AG wird damit entsprochen.

3.4.17.2 Badenova AG & Co. KG

Mit Schreiben vom 23.11.2007 und 03.07.2009 hat die Badenova AG & Co. KG zum Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine Einwendungen erhoben werden. Überdies hat der Leitungsträger hinsichtlich der vom Vorhaben betroffenen Erdgas-Hochdruckleitungen verschiedene Anforderungen zum sicheren Umgang im Zuge der Bauumsetzung sowie zu weiteren Aspekten formuliert.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme die Berücksichtigung der vorgetragenen Belange zugesagt bzw. diese positiv zur Kenntnis genommen bzw. erklärt, dass eine Abstimmung in der Ausführungsplanung erfolgt. Den Anforderungen der badenova AG & Co. KG wird damit umfänglich entsprochen. Sie wurden überdies in den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

3.4.17.3 Energiedienst Netze GmbH

Die Firma Energiedienst Netze GmbH hat mit Schreiben vom 09.11.2007 und 13.07.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Es wurde vorgetragen, dass keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen und auf Leitungen verwiesen, die sich im Eigentum der Energiedienst Netze GmbH befinden. Soweit Leitungen der EnBW in das Eigentum der Energiedienst Netze GmbH übergegangen sind, hat der Vorhabensträger dies nachvollzogen. Soweit Anforderungen zu Änderungen oder Sicherungsmaßnahmen formuliert und die Vereinbarung neuer Kreuzungsverträge gefordert wurden, hat der Vorhabensträger sich damit einverstanden erklärt bzw. eine Zusage erteilt. Die Anforderungen wurden überdies in den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

3.4.17.4 Zweckverband Gruppenwasserversorgung Krozinger Berg

Der Zweckverband hat mit Schreiben vom 17.01.2008 und 16.07.2009 zum Vorhaben Stellung genommen und auf die im Plangebiet befindliche Leitung des Zweckverbandes hingewiesen, die bei ca. Bau-km 1+300 die geplante Ortsumfahrung kreuzt. Es wird gefordert, die Leitung im Zuge der Ausführungsplanung zwecks genauer Darstellung in den Plänen zu orten und die technischen Details für das Kreuzungsbauwerk mit dem Zweckverband abzustimmen, um die Sicherheit der Wasserversorgung zu gewährleisten.

Der Vorhabensträger hat dies zugesagt. Den Belangen des Zweckverbandes ist damit entsprochen. Die Zusage wurde im Rahmen der Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

3.4.17.5 Abwasserzweckverband Staufener Bucht

Der Abwasserzweckverband hat sich mit Stellungnahmen vom 19.12.2007 und 26.08.2009 zum Vorhaben geäußert. Hinsichtlich einer zunächst angenommenen Betroffenheit eines Kontrollschachtes hat sich im Lauf des Verfahrens gezeigt, dass dieser von der Maßnahme nicht unmittelbar betroffen ist. Gegen das Vorhaben werden mit der aktuellen Stellungnahme vom 26.08.2009 keine grundlegenden Einwände erhoben. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Maßnahme aufgrund ihrer räumlichen Anordnung abwassertechnische Anlagen des Abwasserzweckverbandes betrifft. Bedingt durch das Vorhaben sind keine Abwässer durch den Abwasserzweckverband zu übernehmen. Der Verbandssammler ist in seiner räumlichen Ausdehnung an zwei Stellen durch das Vorhaben betroffen, auf Basis der vorliegenden Planungen sind jedoch keine baulichen Änderungen am Verbandskanal zu erwarten. Der Zweckverband fordert, die im Bauwerksverzeichnis unter den lfd. Nrn. 603 und 629 hierzu vorgesehenen Regelungen um das Erfordernis einer frühzeitigen Abstimmung zu ergänzen für den Fall, dass bauliche Änderungen am Verbandssammler erforderlich werden.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, dass im Falle einer baulichen Änderung eine Rücksprache mit dem Leitungsträger erfolgt. Mit dieser Zusage, die im Übrigen bei den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt wurde, ist den Belangen des Abwasserzweckverbandes Rechnung getragen.

3.4.17.6 Regio-Verbund GmbH (RVG)

Die Regio-Verbund GmbH (RVG) hat sich mit Stellungnahmen vom 14.11.2007 und 25.06.2009 im Namen des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) zum Vorhaben geäußert. Es wurde dargelegt, dass unter der Liniennummer 113 mit einem abgestimmten Zug-Buskonzept die Relationen Bad Krozingen – Staufen – Münstertal / Sulzburg durch die SWEG bedient werde. Es wird deshalb für erforderlich erachtet, dass Linienführung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs durch die L 123 neu nicht beeinträchtigt werden. Bei der Gestaltung der Anschlussknotenpunkte, insbesondere des Kreisverkehrsplatzes L 123neu/ L 125 Grunerner Straße sei daher für den ÖPNV deren Befahrbarkeit ohne Fahrzeitverluste zu prüfen und sicherzustellen. Gegebenenfalls sei hierzu – falls noch nicht geschehen – Kontakt mit der SWEG aufzunehmen.

Die vorliegende Planung trägt den Belangen der RVG Rechnung. Der Vorhabensträger schließt aus, dass es zu Beeinträchtigungen von Linienführung und Betrieb öffentlichen Personennahverkehrs kommt. Dafür spricht die Trassierung, die sich am Verkehrserfordernis orientiert. Der Vorhabensträger weist zutreffend darauf hin, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte durch entsprechende Berechnungen geprüft wurde. Zu dem in den Stellungnahmen ausdrücklich genannten Kreisverkehrsplatz L 123neu/ L 125 Grunerner

Straße hat die Leistungsfähigkeitsberechnung für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde mit der Gesamtqualitätsstufe A die bestmögliche Einstufung erreicht (vgl. Anlage 16.2 der Antragsunterlagen, Knotenpunkte im Zuge der OU L 123 -Verkehrstechnische Untersuchung, Ziffer 3.2.1 sowie die Anlage 5 Blatt 1- 7).

Soweit mit Schreiben vom 21.07.2010 im Hinblick auf den genannten Kreisverkehrsplatz ergänzend mitgeteilt wurde, dass die Linie 113 der SWEG auch mit Gelenkbussen befahren wird, hat der Vorhabensträger auf Nachfrage mitgeteilt, dass das Befahren mit Gelenkbussen möglich ist und es sich bei den gewählten 43 m Außendurchmesser um ein für Kreisverkehrsplätze übliches Maß handelt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die SWEG im Verfahren beteiligt wurde. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.17.7 (Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG)) wird verwiesen.

3.4.17.7 Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG)

Die SWEG hat mit Schreiben vom 04.12.2007 und 10.07.2009 zum Vorhaben Stellung genommen. Gegen das Vorhaben bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Bauwerk 101a, 102a:

Mit ihrer Stellungnahme vom 10.07.2009 teilt die SWEG mit, dass mit der Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes an der L 123/ L 125/ Krozinger Straße nun ein tragfähiger Kompromiss hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs und der Sicherung des dort befindlichen Bahnübergangs (BÜ) gefunden wurde. Die zur ursprünglichen Planung vorgetragenen Bedenken werden insoweit nicht aufrechterhalten.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass Nachbesserungen durch Signalisierung des Straßenverkehrs in dem Kreisverkehrsplatz erforderlich werden, wenn die vorgelegten Berechnungen der Rückstaulängen auf der L 125 sich als unzutreffend erweisen sollten und sich deshalb nicht selten ein Rückstau auf den Bahnübergang erstreckt. Es wird dargelegt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) an die geänderte Straßenanlage und den Wegfall der Lichtsignalanlage anzupassen und in diesem Zuge die vorhandenen Blinklichtsignale in Lichtzeichen nach dem heutigen Stand der Technik zu ändern sind.

Die SWEG weist darauf hin, dass für diese Maßnahme frühzeitig die erforderliche Vereinbarung nach § 5 EKrG abzuschließen ist. Der Vorhabensträger hat dies positiv zur Kenntnis genommen. Er bestätigt, dass eine Vereinbarung nach § 5 EKrG abzuschließen ist.

Es wird gefordert, die Ausführungsplanung sowie die Markierung und Beschilderung der Straßenanlage rechtzeitig mit den Belangen der SWEG abzustimmen. Der Vorhabensträger hat dies zugesagt.

Zur Bauphase wird vorgetragen, dass auch hier die Belange des Eisenbahnverkehrs und der Sicherung des Bahnübergangs der Verkehrsführung und Ausführung der Bauleistungen stets zu beachten sind. Dauernde oder vorübergehende Änderungen der Straßenanlage sind frühzeitig und umfassend mit der SWEG abzustimmen. Falls Fragestellungen nicht einvernehmlich geklärt werden können, werden Verkehrsschauen unter Beteiligung der SWEG für erforderlich erachtet. Sofern die Sicherung des Bahnübergangs durch die BÜSA in Verbindung mit der Lichtsignalanlage nicht ordnungsgemäß vorgenommen werden kann, sind nach Auffassung der SWEG andere Maßnahmen einschließlich der Sicherung mit Bahnübergangsposten zu ergreifen. Der Vorhabensträger hat eine entsprechende Vorgehensweise zugesagt.

Die SWEG weist darauf hin, dass sie Ersatz für die ihr entstehenden Aufwendungen fordern wird. Dies bleibt insbesondere den nachfolgenden Verhandlungen bzw. den gesetzlich getroffenen Regelungen vorbehalten.

Bauwerk 143

Es wird dargelegt, dass die Änderung einer Straßenanlage im Bereich einer Grundstückszufahrt (Bauwerk 143 des Bauwerksverzeichnisses) in die Ankündigung des dort befindlichen Bahnübergangs durch die entsprechenden Verkehrszeichen eingreift. Es wird gefordert, die Verkehrszeichen zur Ankündigung des Bahnübergangs nach Durchführung einer Verkehrsschau mit Beteiligung der SWEG neu festzulegen. Der Vorhabensträger hat dies zugesagt. Die hier vorgeschlagene Vorgehensweise ist überdies zur Problembewältigung erforderlich. Auf diesem Wege wird sichergestellt, dass die an die neue Situation angepasste Beschilderung sowohl den Belangen des Straßenverkehrs wie auch des Bahnbetriebs gerecht wird.

Bauwerk 145a

Die zur Führung eines Gehweges (Bauwerk 145 des Bauwerksverzeichnisses in seiner ursprünglichen Fassung; geändert im Zuge der Planänderung - nun Bauwerk 145a) vorgebrachten Bedenken hat der Vorhabensträger aufgenommen und in die geänderte Planung einfließen lassen. Mit ihrer Stellungnahme vom 10.07.2009 hat die SWEG nunmehr mitgeteilt, dass mit der Planänderung die Belange der SWEG hinreichend berücksichtigt sind.

Die Umsetzung einer Variante mit Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrt kommt nicht zur Umsetzung. Diesbezügliche Bedenken und Anregungen haben sich damit erledigt.

Es kann damit festgehalten werden, dass der Vorhabensträger die Belange der SWEG im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens beachten wird. Sie wurden überdies bei den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung berücksichtigt.

3.4.18 Sonstige öffentliche Belange; weitere Anforderungen an das Vorhaben

3.4.18.1 Vermögen und Bau Baden-Württemberg

Vermögen und Bau Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 08.11.2007 und 16.09.2009 zum Vorhaben Stellung genommen. Gegen das Projekt bestehen keine Einwendungen. Bezüglich der vom Verfahren betroffenen landeseigenen Grundstücke wird jedoch darauf hingewiesen, dass nur die Abgabe des gesamten Grundstücks Flst. Nr. 3314 der Gemarkung Bad Krozingen in Betracht kommt. Der Vorhabensträger hat dies zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass die näheren Einzelheiten den Verhandlungen im Rahmen des Grunderwerbs vorbehalten bleiben.

3.4.18.2 Weitere Träger öffentlicher Belange

Soweit im Übrigen eine Anhörung von Trägern öffentlicher Belange, Kommunen und kommunalen Verbänden erfolgte, haben diese dem Vorhaben zugestimmt bzw. mitgeteilt, dass ihr Aufgabenbereich durch das Vorhaben nicht berührt ist bzw. keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Sofern sie der Planung nicht vorbehaltlos zugestimmt haben, sind deren Anregungen in das weitere Verfahren eingeflossen.

- Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Stellungnahmen vom 09.01.2008 und 28.07.2009 - keine Bedenken und Anregungen zu Belangen des Vermessungswesens und der Gewerbeaufsicht
- Referat 46 Verkehr/ Zivile Luftfahrt - Stellungnahme vom 07.11.2007 - nicht berührt
- Referat 52 Gewässer und Boden - Stellungnahme vom 26.11.2007 - sieht von einer Stellungnahme ab
- Referat 53.1 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung und Bau - Stellungnahmen vom 17.01.2008 und 27.10.2009 - keine weitergehenden Hinweise oder Anregungen. Durch die Querung des Neumagens (Gewässer I. Ordnung; Station 0+232,901) ist das bestehende Brückenbauwerk betroffen. Durch das Bauvorhaben wird der hydraulische Durchflussquerschnitt nicht verändert.
- Referat 54.2 Industrie/Kommunen Schwerpunkt Abfall - Stellungnahme vom 12.11.2007 - sieht von einer Stellungnahme ab
- Referate 55 Naturschutz (Recht und Verwaltung) und 56 (Naturschutz und Landschaftspflege) - Stellungnahmen vom 09.11.2007, Januar 2008 und 04.08.2009 -

wünschen am weiteren Verfahren nicht beteiligt zu werden bzw. verweisen auf die Stellungnahme der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde

- IHK Südl. Oberrhein - Stellungnahmen vom 09.11.2007 und 01.07.2009 - keine Bedenken
- Oberfinanzdirektion Karlsruhe - Stellungnahme vom 06.11.2007 - keine Einwände
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Stellungnahme vom 13.11.2007 - nicht berührt. Weitere Beteiligung, sofern sich relevante Änderungen ergeben.
- Wehrbereichsverwaltung Süd - Stellungnahme vom 10.12.2008 - Interessen der militärischen Landesverteidigung sind nicht berührt
- Landesjagdverband - Stellungnahme vom 19.11.2007 - sieht von einer Stellungnahme ab
- DB AG - Stellungnahme vom 23.11.2007 - keine Einwände, durch das Vorhaben nicht berührt
- SBG SüdbadenBus GmbH - Stellungnahme vom 05.11.2007 - sieht von Stellungnahme ab
- SüdwestBus - Stellungnahme vom 08.11.2007 - keine Einwände
- Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) - Stellungnahme vom 20.12.2007 - sieht von einer Stellungnahme ab
- Kabel BW - Stellungnahme vom 23.11.2007 - sieht von Stellungnahme ab
- Gasversorgung Süddeutschland - Stellungnahme vom 08.11.2007 - nicht betroffen
- EnBW - Stellungnahmen vom 05.11.2007 und vom 23.06.2009 - nicht betroffen; keine Bedenken oder Anregungen
- Elektrizitätswerk Mittelbaden AG & Co KG - Stellungnahme vom 07.11.2007 - nicht betroffen

3.4.18.3 Weitere Anforderungen an das Vorhaben

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Hinzu treten insbesondere Anforderungen, die sich auf spezialgesetzliche Regelungen stützen. Um im Bedarfsfall die regelgerechte Umsetzung nachzuvollziehen, hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger auferlegt, auf entsprechende Anforderung in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung des Vorhabens einschließlich der in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen zu berichten. Überdies wurde vorgesehen, dass dem verantwortlichen Bauleiter die im Beschluss enthaltenen Nebenbestimmungen und Zusagen gegen Unterschrift zur Kenntnis gegeben werden müssen.

3.4.19 Private Belange, Einwendungen

3.4.19.1 Einführung

Private Belange sind vorliegend insbesondere durch vorübergehende sowie dauerhafte Grundstücksbetroffenheiten, auch von landwirtschaftlichen Betrieben, durch bau- und verkehrsbedingte Immissionen sowie durch vorübergehende sowie dauerhafte Veränderungen der Straßen- und Wegeverbindungen bzw. durch verkehrliche Beschränkungen und Behinderungen während der Bauzeit betroffen. Insbesondere dauerhafte Grundstücksinanspruchnahmen und Veränderungen der Straßen- und Wegeverbindungen können über die unmittelbar damit verbundenen Wirkungen hinaus zugleich Auswirkungen auf Geschäftsbetriebe und insbesondere auf die betriebliche Situation von Landwirten im engeren bzw. weiteren Wirkungsbereich der Maßnahme haben.

Mit Blick auf die im Verfahren vorgetragenen Argumente ergibt sich folgendes Bild:

Zu dem Vorhaben wurden in großer Zahl sowohl zur ursprünglichen wie auch zur geänderten Planung Einwendungen vorgebracht. Wie bereits ausgeführt, hat die Planfeststellungsbehörde an das Vorbringen in Einwendungen und Stellungnahmen keine allzu strengen Anforderungen gestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich jeweils ein differenziertes Bild von der Einwendungslage auch unter Gesichtspunkten der Präklusion sowie eines hinreichend substantiierten Vortrags gemacht und die Argumente - soweit geboten - in die Entscheidung einbezogen. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde bei Abfassung des Planfeststellungsbeschlusses von einer Vorgehensweise, die eine strenge Abgrenzung nach Maßgaben der oben genannten Kriterien vornimmt, abgesehen. So wurde im Interesse einer bürgerfreundlichen Verwaltung angestrebt, die vielfältigen Fragen, die in das Verfahren eingebracht worden waren, nicht unbeantwortet zu lassen, sondern diese im Interesse einer Befriedungsfunktion, die dem Verfahren zukommen kann, und zur ergänzenden Information in angemessenem Umfang aufzunehmen und zu behandeln. Auf die Ausführungen unter Ziffer 1 (Verfahren) wird ergänzend verwiesen.

Von Teilen der Bevölkerung wird das Vorhaben als sinnvoll bzw. dringend erforderlich begrüßt und dies auch in schriftlichen Eingaben zum Ausdruck gebracht. Es handelt sich hierbei überwiegend um Anwohner in Bereichen, die im Bestand mit erheblichem Kfz-Verkehr belastet sind. Unter übergeordneten Gesichtspunkten wird insbesondere darauf verwiesen, dass unter anderem eine von Kritikern des Projekts vielfach angeführte Variante (Westtangente in ihrer Ausprägung als Erweiterte Westtangente; zu den Einzelheiten vgl. insbesondere Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante)) im Vergleich mit der Antragstrasse mit Nachteilen wie etwa höheren Lärmbelastungen für die Anwohner der Straße „Im Steiner“ einhergehe und diese Variante für die Münstertäler Straße kaum Entlas-

tung bringe. Im Ergebnis wird die bauliche Umsetzung der Antragstrasse mit Verweis auf deren Vorteile eindringlich gefordert.

Demgegenüber wird - ebenfalls häufig unter übergeordneten Gesichtspunkten - die Notwendigkeit des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der vom Vorhabensträger angestrebten vollständigen Umfahrung, in einer großen Zahl von Einwendungen angezweifelt. Neben Zweifeln, die insbesondere zu den Erhebungen und Prognosen des Verkehrsgutachtens zum Ausdruck gebracht werden, stützt sich die Kritik überdies auf Aspekte der Regional- und Raumplanung, auf Aspekte des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, eines schonenden und sparsamen Umgangs mit Flächen unter anderem auch im Interesse der Landwirtschaft und eine Vielzahl weiterer, teilweise detailliert ausgeführter Fragen und Bedenken. Vielfach werden Bedenken bezüglich der Antragstrasse auf Aspekte des Eingemeindungsvertrages gestützt, der zwischen der Stadt Staufen und der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern geschlossen wurde. Unter anderem wird ausgeführt, alle zum Bau der Antragstrasse notwendigen Ausgleichsmaßnahmen seien auf Gemarkung Grunern vorgesehen. Mit der geänderten Planung komme es zu einer weiteren Benachteiligung der ansässigen Landwirte und der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern. Dies beinhalte den Verlust wertvoller Ackerflächen wie auch das Erfordernis, größere räumliche Entfernungen zu überwinden. Auch unter diesem Gesichtspunkt widerspreche die Planung insgesamt der Zielrichtung des seinerzeitigen Eingemeindungsvertrages, der ausdrücklich die Wahrung des dörflichen Charakters benenne.

Es wird übergreifend dargetan, dass das Vorhaben für die Einwohner von Staufen und der Ortsteile wie auch für die Raumschaft mit massiven Nachteilen einhergehe und deshalb abgelehnt werde. Es führe zu erheblichen Beeinträchtigungen und Belastungen in Bezug auf das Eigentum, die Gesundheit und die persönliche Freiheit der Einwender und ihrer Familien. Notwendig sei, die natürlichen Ressourcen auch im Interesse der nachfolgenden Generationen nicht ohne zureichenden Grund zu schwächen und zu verbrauchen. Es wird auf Staufens Beliebtheit bei Gästen und Einwohnern verwiesen. Dies speise sich aus der Besonderheit Staufens mit seiner historischen Altstadt und der markanten, weithin sichtbaren und auch unter ästhetischen Gesichtspunkten sehr reizvollen Burgruine. Hinzu komme die besonders reizvolle Lage in der Rheinebene am Eingang zum Münstertal zwischen Vorbergzone und den anschließenden Erhebungen des Schwarzwalds. Vielfach wird auf das außergewöhnliche Landschaftsbild vor der beeindruckenden Kulisse des Belchens hingewiesen. Die Einbindung von Staufen und der Ortsteile in eine noch relativ intakte Landschaft wird neben der Bedeutung für vielfältige Aktivitäten in der Natur (unterschiedlichster Freizeitsport, Spaziergänge, Wanderungen, Familienunternehmungen, relativ sicheres, unbelastetes und zugleich anregendes Umfeld für Kinder und Heranwachsende) auch mit seiner touristischen Bedeutung aus Sicht der Einwender als einer von mehreren

wesentlichen Aspekten aus einem ganzen Bündel günstiger Standortfaktoren hervorgehoben. Diese wichtigen ökologischen und ökonomischen Grundlagen gelte es zu schonen und zu erhalten und nicht durch einen großflächigen Fremdkörper zu entwerten. Es wird vorgetragen, dass gerade dem Bereich zwischen Staufen und dem Ortsteil Grunern ein hoher landschaftlicher Erlebniswert und eine unschätzbare Bedeutung als Naherholungsgebiet zukomme, gewissermaßen als „Grüne Lunge“ sowohl für die Stadt als auch insbesondere für den Ortsteil Grunern. Vor diesem Hintergrund haben nicht wenige Einwender ausgeführt, dass sie die Siedlungsbereiche nahe den Freiflächen gerade wegen der dort gegebenen Wohnruhe gewählt hätten, um sich niederzulassen. Hinzu kommt das Interesse von Einwendern, die vortragen, dass sie wegen fortgeschrittenen Alters oder wegen einer angegriffenen Gesundheit eine ruhige Wohnlage und gut erreichbare Naherholungsbereiche schätzten, und die deshalb nachteiligen Entwicklungen ablehnend gegenüberstehen. Verschiedene Einwender üben Berufe mit unregelmäßigen Arbeitszeiten aus (beispielsweise Nacharbeit von Ärzten) und legen vor diesem Hintergrund Wert auf eine ausreichende Wohnruhe in den Erholungszeiten.

Bezüglich der in das Verfahren eingebrachten Einwendungen zeigt sich somit ein Schwerpunkt beim Ortsteil Grunern sowie den Bereichen von Staufen, die sich im näheren Einzugsbereich der geplanten Trasse befinden. Hinzu treten Einwendungen aus weiteren Teilen Staufens einschließlich der Ortsteile und den umliegenden Gemeinden. Die Argumentation richtet sich unter anderem auf verschiedene Umweltaspekte, Verkehrsverlagerungen und deren Folgewirkungen, den teilweisen Rückbau der Straße „Im Steiner“ sowie zu weiteren grundlegenden wie auch individuellen Fragen.

In nicht unerheblicher Zahl haben sich Einwender in das Verfahren eingebracht, die durch Grundstücksinanspruchnahmen direkt betroffen sind. So wird eine nicht geringe Zahl überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen durch das Vorhaben angeschnitten bzw. zerschnitten. Hinzu treten vorgetragene Betroffenheiten, die an den geplanten Verlauf der Ortsumfahrung und die damit einhergehenden Erschwernisse (z. B. Umwege) anknüpfen. In diesem Zusammenhang werden unter anderem Bewirtschaftungsgesichtspunkte zu landwirtschaftlichen Flächen vorgetragen. Verschiedene Einwender, auch hier überwiegend Inhaber von landwirtschaftlichen Betrieben, führen aus, dass die unterschiedlichen Wirkungen des Vorhabens zusammentreffen und auch in der Summenwirkung mit einer wesentlichen Beeinträchtigung verbunden seien.

Eine Vielzahl von Einwendern sieht sich unter unterschiedlichen Gesichtspunkten in ihren Rechten verletzt. Vorgetragen werden Betroffenheiten als Eigentümer, Mieter oder als Pächter von Immobilien. Dies umfasst insbesondere Hausgrundstücke, Ferienwohnungen, Eigentumswohnungen und landwirtschaftliche Grundstücke. Vorgetragen werden unter an-

derem Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase, Feinstaub und/oder Erschütterungen. Hinzu treten Einwender, die sich ausschließlich oder ergänzend darauf berufen, sie seien als Erholungssuchende oder in ihren Freizeitaktivitäten, als Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch als Fußgänger und Radfahrer, durch das Vorhaben nachteilig betroffen. Vielfach wird hierbei auf die freie Landschaft zwischen Staufen und Grunern verwiesen. Hervorgehoben wird, dass es sich um eine wichtige (Nah-)Erholungslandschaft mit hoher Wertigkeit auch unter Gesichtspunkten von Naturschutz und Landschaftspflege handele. Die zu erwartenden Auswirkungen der Straße (Lärm, Abgase, Feinstaub, Erschütterungen, etc.) beeinträchtigten über Gebühr den Aufenthalt in der freien Landschaft. Sie seien gesundheitlich bedenklich und der Erholung insgesamt abträglich. In besonderer Weise wird auf eine zerschneidende Wirkung zwischen Staufen Grunern verwiesen. Die günstige Situation, die mit dem bestehenden Netz an Rad- und Fußwegverbindungen bestehe, werde massiv beeinträchtigt, ohne dass ein adäquater Ausgleich geschaffen werde.

Neben grundlegender Kritik und der Forderung nach einem Verzicht auf die Umsetzung des Vorhabens, werden neben der schwerpunktmäßig vorgetragenen Westtangente/Erweiterten Westtangente auch weitere alternative Lösungsansätze vorgetragen. Vielfach werden Lärmschutzmaßnahmen und weitere vorsorgende Maßnahmen bezüglich möglicher nachteiliger Wirkungen des Vorhabens, eine optimierte Ausgestaltung der Trasse sowie der Ausgleich von eintretendem Wertverlust bei Immobilien gefordert. Die vorgetragenen Argumente richten sich auch hier teilweise gegen das Vorhaben an sich. Sie werden überdies angeführt, um die bessere Eignung von Alternativen aufzuzeigen bzw. um Aspekte aufzuzeigen, die zu einem Wertverlust von Immobilien beitragen.

Aspekte aus privaten Einwendungen werden hier nur insoweit eingehender behandelt, als dies nicht bereits im Sachzusammenhang erfolgt ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die in das Verfahren von Interessengruppierungen und von einzelnen Personen, Firmen oder sonstigen Einrichtungen eingebrachten Interessen sich grundsätzlich in der Rechtsordnung, unter anderem in der Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser, Klima und Landschaft, Kultur- und Sachgütern und der zum Schutz dieser Belange jeweils geltenden rechtlichen Bestimmungen widerspiegeln. Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter anderem in der UVP, in der Variantenbetrachtung und -abwägung wie auch sonst im sachlichen Zusammenhang mit den unterschiedlichen Belangen eingehend auseinandergesetzt. Die in das Verfahren eingebrachten und ersichtlichen subjektiven Interessen und weiteres diesbezügliches Vorbringen wie auch das Vorbringen im Interesse der örtlichen Gemeinschaft oder eines allgemeinen Interesses wurden hierbei mit in den Blick genommen.

Die Einwendungen Betroffener und weiterer Privater sowie die im Übrigen in das Verfahren eingebrachten Forderungen, Bedenken, Hinweise und Anregungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen oder Ergänzungen der festgestellten Planunterlagen oder durch Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde oder sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

Zur Frage von Erforderlichkeit und Planrechtfertigung einschließlich der insoweit relevanten Aspekte des Verkehrsgutachtens wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), zu Trassenalternativen, Aspekten der Umweltverträglichkeit und der Variantenabwägung wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 sowie zu den durch das Vorhaben berührten Belangen auf die jeweiligen vorstehenden Ausführungen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4 (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange) dieser Entscheidung verwiesen. Eine Vielzahl von Argumenten auch aus privaten Einwendungen, die an allgemeine Fragstellungen anknüpfen, sind hier bereits mit eingeflossen. Insbesondere wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen.

Bei der Planung wurde insbesondere darauf geachtet, private Grundstücke - gerade auch landwirtschaftliche Flächen - vorübergehend oder dauerhaft in möglichst geringem Umfang in Anspruch zu nehmen. Es wird hierbei nicht verkannt, dass es im Zuge des Vorhabens dennoch zu erheblichen dauerhaften Inanspruchnahmen kommt. Soweit eine Inanspruchnahme zur Umsetzung der notwendigen baulichen Maßnahmen erforderlich ist, müssen entgegenstehende private Interessen dahinter zurückstehen.

Gleiches gilt im Ergebnis für die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommenen Grundstücke. Zu dem Vorhaben zählen auch die landschaftspflegerischen Maßnahmen, die zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft gesetzlich vorgesehen sind. Neben den naturschutzfachlichen Voraussetzungen muss eine planfestgestellte Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme bei enteignungsrechtlicher Vorwirkung auch dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Vorrangig sind daher einvernehmlich zur Verfügung gestellte Flächen oder Flächen der öffentlichen Hand heranzuziehen. Im Fall einer Flächeninanspruchnahme (Privater) ist zu prüfen, ob dies für eine naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme zumutbar ist. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit ist dabei

nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen (vgl. hierzu OVG NRW Urteil vom 22.02.2012 - 7 KS 71/10 m. w. N. insbesondere auch zur Rechtsprechung des BVerwG). Es wurde vorliegend geprüft, inwieweit öffentliche Flächen für das Kompensationskonzept vorhanden sind bzw. zur Verfügung stehen. Die Recherche etwa bei der Stadt Staufeu hat keine Ergebnisse erbracht, die zu einer zusätzlichen Schonung privater Flächen beitragen könnten. Das Verfahren ist überdies geprägt durch eine kritische Haltung insbesondere auch der landwirtschaftlichen Betriebe. Bemühungen des Vorhabensträgers, einvernehmlich geeignete Flächen zu erlangen, blieben erfolglos. Die nunmehr für die Kompensation vorgesehenen Flächen bieten sich aus fachlicher Sicht hierfür in besonderer Weise an. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) wird verwiesen. Sie wurden teilweise eigens zur Umsetzung vorgeschlagen. Unter Abwägung der mit dem naturschutzrechtlichen Ausgleich verfolgten Ziele und der fachlichen Geeignetheit der Grundstücksfläche sowie dem Interesse der Grundstückseigentümer, dass die Flächen nicht für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, überwiegen vorliegend die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes. Die jeweils erforderliche Flächeninanspruchnahme ist im Hinblick auf das planerische Ziel der Maßnahme verhältnismäßig und zumutbar. Das Maßnahmenkonzept des LBP wurde in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden optimiert. Hierbei hat sich insbesondere gezeigt, dass nur eine begrenzte Anzahl geeigneter Flächen im Bereich des Eingriffs zur Verfügung stehen, die sich fachlich als sinnvoller Ansatz mit ausreichendem Ausgleichspotential erwiesen. Es werden dabei, um private Grundstücke zu schonen, so weit wie im konkreten Fall möglich, auch Flächen der öffentlichen Hand mit herangezogen.

Die baubedingten Beeinträchtigungen sind durch entsprechende Vorkehrungen auf ein möglichst geringes Maß reduziert und überdies zeitlich begrenzt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die privaten Belange insgesamt gewahrt. Die Planfeststellungsbehörde räumt bei der Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens den Vorrang ein und hält die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte für verhältnismäßig und zumutbar. Das öffentliche Interesse an der Realisierung der Maßnahme überwiegt die gegenläufigen Interessen Betroffener an der Beibehaltung des bisherigen Zustands.

Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass den betroffenen Eigentümern für die Abtretung der Flächen und eventuellen Folgeschäden, wie Bewirtschaftungerschwernissen,

An- und Zerschneidungsschäden, Verlust des Aufwuchses o.ä., sowie für die nur vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken eine Entschädigung zusteht. Entschädigungsfragen bzw. diesbezügliche Aspekte der Wertminderung sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Sie sind den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem etwaigen Enteignungs- oder Entschädigungsverfahren vorbehalten. Somit kann in der Planfeststellung grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Enteignungsbetroffenen im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird. Etwas anderes kann für die planerische Abwägung dann gelten, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation aufgrund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Auf die vorgenannten Verweisungen sowie die ergänzenden nachfolgenden Ausführungen zu einzelnen Belangen sowie die Betrachtung von Einzelfällen wird Bezug genommen. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass in Einwendungen verschiedentlich auf Gesamtheiten von Grundstücken hingewiesen wird, die in ihrer Lage zueinander für den Inhaber betrieblich günstig sind. Zur Begrifflichkeit gilt es zu bedenken, dass es sich um einen sogenannten „Schlag“ dann handelt, wenn Flächen zu einer zusammenhängenden landwirtschaftlichen Nutzfläche gehören, die nicht durch Wege, Gräben und dergleichen durchzogen ist und zugleich eine beträchtliche Größe hat. Als Wirtschaftseinheit zu einem landwirtschaftlichen Betrieb stellt ein Schlag grundsätzlich eine relevante Position dar. Dem Inhaber ist eine rationelle Bearbeitung eröffnet, die sich als wirtschaftlicher Vorteil darstellt. Die in der Zugehörigkeit aller im Schlag befindlichen Grundstücke zum Betrieb des Inhabers wurzelnden wirtschaftlichen Vorteile sind nur so lange gesichert (und damit entschädigungsrechtlich bedeutsam), als die einzelnen Grundstücke in den landwirtschaftlichen Betrieb einbezogen sind. Vor diesem Hintergrund kann insbesondere auch die Pachtdauer für wichtige Einzelgrundstücke des Schlags von Bedeutung sein. Nachteile, die in diesem Zuge durch die Inanspruchnahme von Flächen entstehen (u. a. auch Mehrwege), fließen regelmäßig in die Entschädigungsverfahren ein. Eine Entschädigung für Umwege kommt dabei auch in Betracht, wenn diese erforderlich werden als Folge der Unterbrechung eines Privatweges. (vgl. zu alledem: § 10 Abs. 1 Nr. 2 LEntG; Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft – LandR 78 insbes. Nr. 3.3; BGH, Urteil vom 13.12.2007 – III ZR 116/07; BGH, Urteil vom 21.10.2010 – III ZR 237/09; BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 19/11).

3.4.19.2 Eigentumsbeeinträchtigungen/ Grunderwerb/ Entschädigungsfragen

Durch das Vorhaben werden in erheblichem Umfang private Flächen, aber auch Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand, dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme betrifft deutlich überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen. Hinzu kommen Flächen etwa mit kleingärtnerischer Nutzung, des Straßen- und

Wegenetzes oder in sonstiger Nutzung. Darüber hinaus sind Berechtigte an Grundstücken betroffen (Pächter, Mieter). Neben der unmittelbaren Inanspruchnahme von Flächen kommt es in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlichen Zusammenhängen zu mittelbaren Auswirkungen. Die nachfolgenden Ausführungen befassen sich zunächst mit grundlegenden Fragen. Diese werden, auch in ihrem Zusammentreffen von unmittelbaren und mittelbaren Projektwirkungen, in den Blick genommen. Gleiches gilt in der Folge insbesondere auch in der Einzelfallbetrachtung unter Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen – Einzelfälle).

Einwender bringen vor, dass ihnen durch das Vorhaben wirtschaftlicher Schaden drohe. Bezüglich Haus- bzw. Wohnungseigentum sei mit einem deutlichen Wertverlust der jeweiligen Immobilie zu rechnen. Diese Wertminderung bedeute eine Verletzung des Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG. Somit seien mit dem Straßenbau konkrete wirtschaftliche Nachteile verbunden. Es handele sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff. In diesem Zusammenhang wird in einer größeren Zahl von Einwendungen gefordert, dass für die jeweilige Immobilie im Planfeststellungsbeschluss die Gewährung passiven Schallschutzes bzw. eine angemessene Entschädigung für den Wertverlust festgesetzt wird. Teilweise wird dargelegt, dass gezielt ein Grundstück in ruhiger Randlage ausgewählt worden sei. Man habe damit in teurer Lage gekauft und gebaut. Es sei nicht gerecht, wenn derjenige, der bereits in teurer Lage gekauft habe, im Nachhinein weiter geschädigt werde. Es wird darauf hingewiesen, dass das Wohnen in bereits verlärmten Bereichen kostengünstiger sei. Zur eigenen Betroffenheit wird ergänzend in verschiedenen Einwendungen ausgeführt, die Windsituation trage zu einer höheren Lärmbelastung bei, was bei der Wertminderung und Entschädigung zu berücksichtigen sei. Zu Aspekten der Wertminderung vor allem im Einzugsbereich des Ortsteils Grunern wird verschiedentlich ergänzt, eine Vorbelastung durch entsprechende Planungen sei nicht gegeben. Gestützt durch den Eingemeindungsvertrag habe man von einer Verwirklichung des Vorhabens auf der Gemarkungsgrenze ausgehen dürfen. So sei auch im Bereich von Grunern für den Kauf einer Immobilie oft der unverbauete Freiraum zwischen Grunern und Staufen ausschlaggebend gewesen. Im Vertrauen auf den Eingemeindungsvertrag habe sich dabei finanziell ein Geschäftsvorteil beim Alteigentümer verwirklicht. Der neue Eigentümer habe seine Investitionen im Vertrauen auf den Eingemeindungsvertrag getätigt. Vor diesem Hintergrund bestehe Vertrauensschutz. Auf Art. 20 GG wird Bezug genommen und gefordert, von der Planung Abstand zu nehmen bzw. eintretende Nachteile auszugleichen. Vielfach wird zum Ausdruck gebracht, dass die Immobilie auch als Altersvorsorge eingeplant sei, es sich um ein künftiges Erbteil handele oder sie sonst der Einkommenssicherung diene. Durch einen Wertverlust, Mietminderungen, eine Minderung des Pachtwertes, des Verkehrswertes allgemein oder sonst geringe-

ren Ertrag aus der Immobilie würden finanzielle Nachteile eintreten und Finanzierungskonzept gefährdet. Auch soweit eine Immobilie ganz bzw. teilweise als Ferienwohnung genutzt werde, sei insbesondere durch eine eintretende Verlärmung ein Rückgang der Wirtschaftlichkeit zu erwarten. Zu landwirtschaftlichen Betrieben wird ausgeführt, es würden zum einen wertvolle Betriebsflächen durch die Trasse durchschnitten bzw. angeschnitten und gingen dadurch der Betriebsfläche verloren. Zum anderen würden sich auch die Anfahrtswege zu den verbleibenden Bewirtschaftungsflächen teilweise erheblich verlängern und führten zu einer Erhöhung der Betriebsausgaben. Der Verzicht auf ausreichende Begleitwirtschaftswege aus Kostengründen beruhe auf der unzureichenden Bewertung und Abwägung der erwerbswirtschaftlichen Interessen insbesondere der landwirtschaftlichen Betriebe.

Im Rahmen der Planfeststellung wird insbesondere auch über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Rechten Dritter für das Vorhaben entschieden. Entschädigungsforderungen wegen der (unmittelbaren) Inanspruchnahme von Grundstücken bzw. Rechten Dritter sowie Forderungen auf vollständige Übernahme von Restgrundstücken sind Gegenstand des Entschädigungsverfahrens nach den Enteignungsgesetzen der Länder (vgl. § 40, 40a, 37 StrG). Die Einzelheiten der Entschädigung bleiben bei einem Entschädigungsanspruch gem. Art. 14 Abs. 3 Sätze 2 und 3 GG damit dem hierfür vorgesehenen Verfahren vorbehalten.

Wird das Eigentum Dritter für das Vorhaben nicht unmittelbar durch Entziehung oder Belastung, sondern mittelbar beeinträchtigt, kann es geboten sein, im Planfeststellungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine Entschädigung dem Grunde nach festzusetzen. Als mittelbare Beeinträchtigungen kommen beispielsweise schädliche Umwelteinwirkungen (Lärm, Abgase usw.) in Betracht. Macht der betroffene Grundstückseigentümer in diesem Zusammenhang geltend, die von dem Vorhaben zu erwartenden Immissionen überschritten ihrer Intensität nach die Grenze zur enteignenden Wirkung, so ist auf seinen Antrag im Planfeststellungsbeschluss über die Übernahme des Grundstücks bzw. die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück zu entscheiden. Voraussetzung hierfür ist, dass eine sinnvolle privatnützige Nutzung praktisch vollständig ausgeschlossen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2001 - 11 A 6.00). Im vorliegenden Fall ist die Problematik zwar auch durch Immissionen geprägt. Es werden jedoch insbesondere auch die Umwege für landwirtschaftliche Betriebe zu betrachten sein, die zu Flächen eintreten, die durch das Vorhaben lediglich mittelbar betroffen sind.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bezüglich mittelbarer Auswirkungen nicht jeglicher Nachteil ausreicht, um Entschädigungsansprüche auszulösen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die nachfolgenden und vertiefenden Ausführungen im Sach-

zusammenhang verwiesen. Verwiesen wird auch auf die eingehendere Betrachtung zu einzelnen Einwendern. Es handelt sich dabei um Fälle, in denen hinreichend substantiiert Beeinträchtigungen vorgetragen sind. Es handelt sich dabei auch um Fälle, in denen sich Betroffenheiten in besonderer Weise zuspitzen bzw. in für die Betroffenen ungünstiger Weise zusammentreffen. Teilweise stehen sie in exemplarischer Weise für die bei diesem Vorhaben typischen Fallkonstellationen und haben daher über den Einzelfall hinaus Aussagekraft. Unter Einbeziehung aller für und gegen das Vorhaben streitenden Aspekte und insbesondere dem Interesse von Berechtigten von Inanspruchnahmen verschont zu bleiben, überwiegen die Gründe, die im Interesse des Wohls der Allgemeinheit für dessen Umsetzung sprechen.

3.4.19.2.1 Enteignung

Die Planfeststellung hat enteignungsrechtliche Vorwirkung. Mit der an Art. 14 Abs. 3 GG zu messenden Enteignung greift der Staat auf das Eigentum eines Einzelnen zu. Die Enteignung ist darauf gerichtet, konkrete Rechtspositionen, die durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützt sind, zur Erfüllung bestimmter öffentlicher Aufgaben vollständig oder teilweise zu entziehen. Der Planfeststellung kommt durch Gesetz Bindungswirkung für die Enteignungsbehörde zu, weil mit dem Planfeststellungsbeschluss abschließend und für das weitere Verfahren verbindlich über die grundsätzliche Zulässigkeit der Enteignung einzelner Grundstücke entschieden wird. In der Planfeststellung sind daher die Anforderungen nach Maßgabe von Art. 14 Abs. 3 GG zu beachten (vgl. BVerfG Beschluss vom 20. 02. 2008 – 1 BvR 2722/06 m. w. N.). Das Vorhaben wird diesen Anforderungen gerecht.

Der Vorhabensträger strebt an, den Grunderwerb für die zur Verwirklichung des Vorhabens benötigten Flächen nach Möglichkeit auf privatrechtlicher Basis durchzuführen. Dies entspricht einer bewährten und nicht zu beanstandenden Vorgehensweise, die zur Umsetzung von Infrastrukturprojekten üblich ist. Im Bedarfsfall können die für die Baumaßnahme erforderlichen Flächen jedoch auch enteignet werden. Der Umfang der Inanspruchnahme ist jeweils am Maß dessen ausgerichtet, was für die Umsetzung des Vorhabens unabweisbar erforderlich ist. Die zugrundeliegenden Konzeptionen wurden im Interesse einer größtmöglichen Schonung privater Flächen mehrfach überprüft und optimiert. Eingeflossen sind insbesondere auch Belange der Landwirtschaft.

Die endgültige Regelung der Eigentumsverhältnisse für Flächen außerhalb der Grundstücke, die im Eigentum des Vorhabensträgers stehen, bleibt Gegenstand besonderer Vereinbarungen zwischen dem Vorhabensträger, den derzeitigen und den zukünftigen Eigentümern. Soweit Grundstücke konkret in Anspruch genommen werden, sind Entschädigungsfragen etc. außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln bzw. bleiben einem

gesonderten Verfahren vorbehalten. In der Planfeststellung ist somit insbesondere über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken und/oder Rechten Dritter für das Vorhaben zu entscheiden. Entschädigungsforderungen wegen der Inanspruchnahme von Grundstücken und/oder Rechten Dritter sowie Forderungen auf vollständige Übernahme von Restgrundstücken sind hingegen Gegenstand des Entschädigungsverfahrens, das regelmäßig nach den Enteignungsgesetzen der Länder erfolgt (vgl. Urteil des BVerwG vom 14.05.1992 - 4 C 9.89). Lediglich zur ergänzenden Information und ohne diesen Verfahren inhaltlich vorzugreifen wird darauf hingewiesen, dass die dort vorzunehmenden Ermittlungen in differenzierender Weise erfolgen und im gebotenen Umfang die einzelne Fallgestaltung in den Blick nehmen. Zu landwirtschaftlichen Grundstücken kann neben Spezifikationen der Nutzung unter anderem einbezogen werden, ob und wie eine Fläche abgeschnitten oder durchschnitten wird und ob und wie sich Umwege hieraus künftig auf das Betriebsergebnis auswirken. Umfasst wird hier auch eine evtl. Entschädigung für die Folgewirkungen, die durch den unmittelbaren Zugriff auf ein Teilgrundstück für das Restgrundstück entstehen. Im Rahmen des Angemessenen und im dafür vorgesehenen separaten Verfahren kann im Fall einer Teilenteignung nicht nur eine Entschädigung für den Entzug des Enteignungsobjekts, sondern auch für sonstige Vermögenseinbußen in Betracht kommen, die als erzwungene unmittelbare Folge der Enteignung eintreten (sog. Folgeschäden; vgl. Bay VGH Urteil vom 10.09.2007 - 22 B 06.2707 unter Bezugnahme auf BVerwG vom 07.07.2004, NVwZ 2004,1358 m. w. N.).

3.4.19.2.2 Umfang der dauerhaften Inanspruchnahme

Auf die Beschreibung des Vorhabens unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen. Zu den Inanspruchnahmen, die unmittelbar mit dem Infrastrukturbauwerk verbunden sind, treten Flächen des Kompensationskonzepts hinzu, insbesondere für die LBP-Maßnahmen E 1 (Erweiterung des Bereichs „Nunnenmacher Teiche“) und E 2 (Verkehrsfläche der derzeit noch bestehenden Querspange zwischen L 129 und L 125) sowie für einzelne trassenbegleitende Flächen.

Mit der geplanten Ortsumfahrung ist die Errichtung einer Straße auf Flächen verbunden, die bislang weit überwiegend einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Das Vorhaben macht damit in erheblichem Umfang die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken erforderlich, die bis auf wenige Ausnahmen im privaten Eigentum stehen. Vor dem Hintergrund der Projektziele und der Umstände des konkreten Einzelfalls (u. a.: Topografie, teilweise Lage im Wasserschutzgebiet, Regionaler Grünzug, vorhandene Siedlungsbereiche, begrenzt zur Verfügung stehender Raum insbesondere zwischen Staufen und Grunern, Zwangspunkte durch die Knotenpunkte mit weiteren vorhandenen Verkehrswegen; Kleingartengebiet) hat sich für einen möglichen Trassenverlauf eine eher überschaubare

Bandbreite eröffnet. Auf die Ausführungen zur Variantenbetrachtung, zur UVP sowie zur Variantenabwägung unter Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 wird verwiesen. Die Errichtung des Verkehrsweges ist im Ergebnis somit nicht möglich, ohne dass private Grundstücke dafür vollständig oder in Teilen in das Eigentum des Vorhabensträgers übergehen. Hinzu treten Flächen, die zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen benötigt werden und die, wie bereits ausgeführt, überwiegend aus naturschutzfachlichen Gründen im funktionalen Zusammenhang mit den dafür vorgesehenen Eingriffen erfolgen müssen.

In der Konsequenz ist eine dauerhafte Inanspruchnahme zunächst im Umfeld des geplanten Kreisverkehrsplatzes am Bauanfang erforderlich, um die dort bestehenden Verkehrsanlagen gemäß der Planung umzugestalten. Nach der Querung des Neumagens erfordert nahezu der gesamte Trassenverlauf Geländeerwerb zur Umsetzung der technischen Anlagen einschließlich der dafür benötigten Seitenflächen (z. B. Böschungen), weil auch diese zur dauerhaften und sicheren Unterhaltung des Verkehrsweges benötigt werden (schadlose Ableitung von Niederschlagswasser, Bewuchskontrolle, Unterhaltung des Verkehrsweges an sich). Hinzu treten Flächen, die zur Anbindung an andere Verkehrswege (z. B. Anbindung an die Münstertäler Straße nahe dem Bauende) und für die Unterführung bei Bau-km 2+744 benötigt werden. Die Trasse der Ortsumfahrung durchtrennt verschiedene Strecken des untergeordneten Wegenetzes. Bestandteil der Planung sind damit notwendigerweise auch Maßnahmen zur Ergänzung des Wegenetzes im gebotenen Umfang. Die Ergänzungen des Wegenetzes verlaufen teilweise trassenparallel, teilweise von der Trasse abgesetzt, wo dies zur Herstellung von verkehrlichen Verknüpfungen oder zur Erschließung von Grundstücken erforderlich ist. Zu den umfangreichen durch Verkehrswege dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen kommen, ebenfalls in nicht unerheblichem Umfang Flächen hinzu, die für Kompensationsmaßnahmen benötigt werden. Dies sind die bereits genannten Maßnahmen E 1 und E 2 sowie Flächen zwischen Neumagenstraße und Gewerbegebiet Gaisgraben, zwischen dem Kreisverkehrsplatz L 123/ L 125 und dem Bebauungsplangebiet „Rundacker II“, zwischen L 125 und der nördlichen Anbindung der Unterführung bei Bau-km 2+744 an den Bestand sowie im Bereich der Anbindung an die Münstertäler Straße. Umfasst sind überdies diejenigen Flächen der Straße „Im Steiner“, die von dem vorgesehenen Rückbau betroffen sind. In der Summe sind auch diese Flächen im Bestand weit überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Lage und Umfang der Ergänzungen zum Wegenetz folgt aus der verkehrlichen Notwendigkeit unter Berücksichtigung der Belange der Nutzer und der maßgeblichen zu erwartenden Verkehrsströme sowie insbesondere auch dem Interesse der Anlieger, dass ihre Grundstücke auch künftig erschlossen sind. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie Ziffer 3.4.19.3.10 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus) wird ergän-

zend verwiesen. Die Lage der LBP-Maßnahmen folgt, wie bereits ausgeführt, aus naturschutzfachlichen Erwägungen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen.

Zu den Einzelheiten wird auf das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2c der Antragsunterlagen) und die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1 der Antragsunterlagen) Bezug genommen.

3.4.19.2.3 Umfang der dinglichen Belastung

Flächen, die in Fremdeigentum (Privateigentum) stehen, werden vom Vorhabensträger erworben. Flächen, die ausschließlich für LBP-Maßnahmen beansprucht werden und sich im Eigentum öffentlicher Träger befinden, werden dinglich gesichert. Dies entspricht der üblichen Vorgehensweise und ist nicht zu beanstanden, da bei Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand davon ausgegangen werden kann, dass Einschränkungen und Belastungen, die sich aus einer Belegenheit im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme in der Grundstücksnutzung ergeben, hinreichend Beachtung finden.

Zu den Einzelheiten wird auf das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2c der Antragsunterlagen) und die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1 der Antragsunterlagen) Bezug genommen.

3.4.19.2.4 Umfang der vorübergehenden Inanspruchnahme

Eine bauliche Umsetzung der Maßnahme ist nicht möglich, ohne dass private Grundstücke oder Teile davon vorübergehend vom Vorhabensträger beansprucht werden. Die privaten Grundstücke werden hierzu ganz oder teilweise so in Anspruch genommen, dass ihre Nutzung für die Eigentümer ausgeschlossen ist.

Aus der Natur der Sache kommt es in räumlicher Nähe zu den Flächen, die zur Umsetzung der Maßnahmen dauerhaft beansprucht werden, zu vorübergehenden Inanspruchnahmen in der Bauzeit. Dies betrifft insbesondere Flächen im Umfeld der Knotenpunkte und parallel zum Trassenverlauf. Hinzu kommen Baustelleinrichtungsflächen, die zur Lagerung und zum Umschlag von Material sowie für Baumaschinen gebraucht werden. Zu deren Lage wird auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1 der Antragsunterlagen) Bezug genommen. Der Vorhabensträger hat die Baustelleinrichtungsflächen so platziert, dass sie im Einzugsbereich größerer Baumaßnahmen und in etwa gleichmäßig über den Verlauf der Trasse verteilt liegen. Transporte, Maschineneinsatz und weitere Bauabläufe wie auch Verkehrsbelastungen können damit reduziert werden. Betroffen sind überwiegend land-

wirtschaftlich genutzte Flächen, Verkehrsflächen und in geringem Umfang Erholungsflächen bzw. kleingärtnerische Nutzungen.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren bzw. den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen, bevor die Flächen den Grundstückseigentümern zurückgegeben werden. Bei der bauzeitlichen vorübergehenden Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Grundstücken hat er die Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe und Schäden an den Fluren in Abstimmung mit den Betroffenen so gering wie möglich zu halten. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie die weiteren in diesem Zuge getroffenen Maßgaben wird verwiesen. Gleiches gilt für die Beeinträchtigungen von Kleingartenflächen. Insbesondere zu den Kleingartenflächen hat der Vorhabensträger eine möglichst schonende Umsetzung zugesagt.

Da die Grundstücke bzw. Grundstücksteile nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder von den Eigentümern genutzt werden können, ist ein dauerhafter Eigentumsentzug nicht erforderlich (vgl. § 5 Abs. 1 LEntG). Im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht reicht vielmehr bei einer Einigung zwischen Vorhabensträger und Eigentümer eine vertragliche Regelung oder gegebenenfalls eine Grunddienstbarkeit für die Dauer der Bauzeit aus. Falls eine Einigung nicht zustande kommt, muss auch hier die Festlegung der genauen Modalitäten der Grunddienstbarkeit nicht im Planfeststellungsbeschluss erfolgen, sondern kann dem Enteignungsverfahren vorbehalten werden.

3.4.19.2.5 Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe

3.4.19.2.5.1 Einführung

Wird das Eigentum Dritter für das Vorhaben nicht unmittelbar durch Entziehung oder Belastung, sondern mittelbar beeinträchtigt, kann es geboten sein, im Planfeststellungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine Entschädigung dem Grunde nach festzusetzen. Durch das Vorhaben werden Eigentumspositionen beispielsweise durch Lärm oder durch Umwege, die infolge des geänderten Straßen- und Wegenetzes eintreten, auch mittelbar beeinträchtigt. Mittelbare Auswirkungen des Vorhabens sind dabei zum einen grundsätzlich bei denjenigen Grundstücken denkbar, die bereits unmittelbar in Anspruch genommen werden müssen. Auswirkungen des Vorhabens können sich aber auch auf andere Grundstücke im Umfeld des Vorhabens erstrecken.

Nach § 74 Abs. 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum

Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Wenn solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, hat der Betroffene Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld. Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau einer Straße, jedoch nicht generell, sondern nur insoweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Gemäß der gesetzlich vorgegebenen Rangfolge ist es geboten, eine unverhältnismäßige Belastung des Eigentums außerhalb der Enteignung zunächst real zu vermeiden und die Privatnützigkeit des Eigentums so weit wie möglich zu erhalten. Ein finanzieller Ausgleich kommt damit als Surrogat erst dann in Betracht, wenn der primäre Ansatz des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG nicht möglich oder untunlich ist. Es fällt somit in den Aufgabenkreis der Planfeststellungsbehörde, im Rahmen der ihr gesetzlich übertragenen Gestaltungsbefugnis den allgemein bei der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums erforderlichen Ausgleich zwischen der verfassungsrechtlich garantierten Eigentumsstellung und dem Gebot einer sozialgerechten Eigentumsordnung im Rahmen der planerischen Abwägung vorzunehmen. Hierbei können gesetzliche oder untergesetzliche Bestimmungen auf den Abwägungsspielraum einwirken, wie dies insbesondere bei Immissionen der Fall ist. Wo solche Ansätze nicht vorhanden sind, müssen und können die mit einer gerechten Abwägung nicht mehr überwindbaren Zumutbarkeitsgrenzen durch die Planfeststellungsbehörde geprüft und näher bestimmt werden, wobei sich die Grenzen nach Maßgabe des Einzelfalls insbesondere aus dem Charakter der Belastung und der Struktur des betroffenen Rechts des Dritten bestimmen. Aufgrund seines Surrogatcharakters beinhaltet der hier infrage stehende Entschädigungsanspruch, anders als im Fall der Enteignung, keinen Anspruch auf einen Ausgleich von Vermögensnachteilen, die mit der Belastung des Eigentums in Folge einer Planfeststellung verbunden sind. Der Entschädigungsanspruch geht nicht weiter als die Regelung des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG als primären Ansatz gewährt. Nachteilige Auswirkungen, die im Wege der Abwägung überwindbar sind, weil sie die Grenze der Zumutbarkeit nicht erreichen, bedürfen nach der gesetzgeberischen Konzeption deshalb keines finanziellen Ausgleichs, auch wenn sie zu einer Wertminderung des Eigentums führen. Für sonstige wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks, die sich nicht als Folge nicht zumutbarer tatsächlicher Beeinträchtigungen darstellen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären, ist ein finanzieller Ausgleich hingegen gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei vielmehr um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben (sog. Lagenachteile) und damit – wie ausgeführt - insoweit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. So muss der Gesetzgeber nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht einmal jede wirt-

schaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Das alles gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist. (Vgl. zu alledem BVerfG Beschluss vom 20.02.2008 – 1 BvR 2722/06; BVerwG Urteil vom 22.05.1987 – 4 C 40/84; BVerwG Urteil vom 09.02.1995 4 C 26/93; BVerwG Urteil vom 05.03.1999 – 4 A 7/98, 4 VR; BVerwG Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04; BVerwG Urteil vom 27.06.2007 - 4 A 2004/05; VG Freiburg Urteil vom 31.07.2010 - 2 K 192/08 jeweils m. w. N.).

Wie bereits ausgeführt, bleiben Entschädigungsfragen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von Flächen durch das Vorhaben und hierdurch bewirkte Folgeschäden grundsätzlich den hierfür vorgesehenen Verfahren vorbehalten. Im Einzelfall einer mittelbaren Beeinträchtigung kann bei einer faktischen Eingriffsintensität wie sie etwa bei einer Existenzgefährdung vorliegt, aus rechtsstaatlichen Gründen ein Betroffener so schwer und unerträglich betroffen sein, dass Anordnungen (z. B. Übernahmeanspruch) in Betracht zu ziehen sind bzw. gegebenenfalls getroffen werden müssen. Entsprechende Anordnungen zum Ausgleich entsprechend erheblicher (mittelbarer) Beeinträchtigungen können nur getroffen werden, wenn deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch hinreichend abschätzen lässt. Sofern dies nicht eröffnet ist, kann die Frage des Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben. (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.02.1995 - 5 S 1701/94).

3.4.19.2.5.2 Immissionen

Durch das Vorhaben kommt es zu Einwirkungen insbesondere von Lärm und Luftschadstoffen in Bereichen, die bisher in geringerem Umfang betroffen waren. In Einwendungen wird auf entsprechende Wirkungen des Vorhabens insbesondere auf Grundstücke, die der Wohnnutzung dienen, verwiesen. Es wird aufgezeigt, dass in verschiedenen Fällen die Außenwohnbereiche (Terrasse, Garten usw.) zur Trasse orientiert sind und von daher eine nachteilige Wirkung zu erwarten sei. Neben einer Verminderung der Lebensqualität durch Lärm, Abgase und sonstige Luftschadstoffe trete ein Wertverlust der Immobilien ein.

Entschädigungen wegen einer Änderung der Immissionssituation sind nicht geboten. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.19.3.6 (Immissionsschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen.

Die Möglichkeit von im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmenden Wertminderungen wurde im Verfahren berücksichtigt. In Anbetracht der Be-

deutung des Vorhabens für das Wohl der Allgemeinheit können diese die Realisierung des Projektes jedoch nicht verhindern.

Auch mögliche Beeinträchtigungen für Wohnungsmieter und sonstige im Rang unter dem Eigentum berechnigte Nutzungen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens kommt den durch Lärm, Staub oder in sonstiger Weise betroffenen Mietern/Pächter derselbe Schutzstatus zu wie betroffenen Eigentümern. So hat auch ein Mieter/Pächter, der von solchen Auswirkungen betroffen ist, gegebenenfalls einen unmittelbaren finanziellen Ersatzanspruch aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile sind jedoch auch hier den gegebenenfalls betroffenen Mietern/Pächtern in Anbetracht des Nutzens des Vorhabens für die Allgemeinheit zuzumuten.

3.4.19.2.5.3 Straßenanlieger

Nach § 15 Abs. 1 StrG steht Eigentümern und Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen oder von ihr eine Zufahrt oder einen Zugang haben (Straßenanlieger) kein Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder nicht eingezogen wird. Zugleich beinhaltet die Anliegereigenschaft eine besondere Beziehung vom Grundstück zu dem erschließenden Verkehrsweg. Dieser vermittelt dem Grundstück den für eine Nutzung des Grundstücks bedeutsamen Zugang nach Außen und wird insoweit auch als eigentumsrechtlich relevante Position interpretiert (vgl. Lorenz/Will; Straßengesetz Baden-Württemberg, 2. Auflage 2005, Rdnr. 2 zu § 15). Der Verkehrsweg belastet das Grundstück jedoch auch mit nachteiligen Auswirkungen (z. B. Immissionen). Werden

- auf Dauer Zufahrten oder Zugänge durch die Änderung oder die Einziehung von Straßen unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert,
- für längere Zeit Zufahrten oder Zugänge durch Straßenarbeiten unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert, ohne dass von Behelfsmaßnahmen eine wesentliche Entlastung ausgeht, und wird dadurch die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebs gefährdet oder
- einem Straßenanlieger durch die Änderung einer Straße der Zutritt von Licht oder Luft zu seinem Grundstück dauernd wesentlich beschränkt

kann dem Berechtigten nach Maßgabe von § 15 Abs. 2 bis 4 StrG ein Anspruch auf Entschädigung zustehen.

Das Vorliegen entsprechender Voraussetzungen ist jedoch nicht ersichtlich. Die künftig wegfallende Querspange zwischen der L 129 und der L 125 wird bezüglich der Zugänglichkeit der daran anschließenden Grundstücke über das weiterhin unverändert vorliegende Wegenetz (entlang des Tunseler Eschbachs und davon abzweigend) sowie durch den

neu anzulegenden, trassenparallelen Wirtschaftsweg aufgefangen. Eventuell hierdurch anfallende längere Wegstrecke halten sich in überschaubaren Grenzen und sind daher zumutbar. Vom teilweisen Rückbau der Straße „Im Steiner“ ist die dort vorhandene Bebauung nicht betroffen. Die Straße bleibt dort unverändert. Die an die rückgebaute Teilstrecke, die von einer teilweisen Einziehung betroffen ist, östlich angrenzenden Grundstücke sind nach wie vor von der rückgebauten Straße „Im Steiner“ zugänglich. Die westlich der rückgebauten Straße „Im Steiner“ liegenden Grundstücke sind über den Wirtschaftsweg, der am Ortsrand von Grunern von der Dorfstraße abzweigt, nach Westen und Süden erschlossen. Die Erschließung der weiteren Grundstücke erfolgt über den Weg westlich entlang des Entwässerungsgrabens Kirchmatten. Die Unterschiede zur Situation im Vergleich mit dem Bestand sind auch hier überschaubar und den Betroffenen zumutbar.

Zu Umwegen, die im Zusammenhang mit der unmittelbaren Inanspruchnahme (Durchschneidung) von Grundstücken folgen, wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.1 (Einführung) und Ziffer 3.4.19.2.1 (Enteignung) verwiesen. Zu Umwegen insbesondere zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken, die lediglich mittelbar betroffen sind, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.19.2.5.4 (Umwegeentschädigung) und Ziffer 3.4.19.2.5.5 (Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb; Landwirtschaft) verwiesen.

3.4.19.2.5.4 Umwegeentschädigung

Soweit Nachteile aus bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch Änderungen der verkehrlichen Beziehungen zu erwarten sind und soweit dies aus heutiger Sicht beurteilt werden kann, sind diese nicht so erheblich, dass hieraus Ansprüche auf Entschädigung hergeleitet werden könnten.

Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Qualität von verkehrlicher Anbindung. Es bleibt überdies festzuhalten, dass der Vorhabensträger verpflichtet ist, die Zugänglichkeit sämtlicher Grundstücke in der Bauzeit zu gewährleisten. Zeitweise Beeinträchtigungen bei der Nutzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sind unvermeidlich, jedoch zeitlich begrenzt. Gewisse Beeinträchtigungen liegen damit in möglichen Umwegen, die gegebenenfalls in Kauf genommen werden müssen.

Zur Situation bezüglich dauerhafter Auswirkungen auf das Straßen- und Wegenetz wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.2.5.3 (Straßenanlieger) und Ziffer 3.4.19.2.5.5 (Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb; Landwirtschaft) ergänzend verwiesen. Es gilt hierbei grundsätzlich zu unterscheiden: Entschädigungsfragen, die aus der Inanspruchnahme von Flächen folgen, sind grundsätzlich den dafür vorgesehenen gesonderten Ver-

fahren vorbehalten. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.1 (Einführung) wird verwiesen. Kein Eingriff in eine eigentumsrechtliche Position liegt dann vor, wenn die Grundstücke oder Grundstücksteile dem Betroffenen nicht entzogen werden, sondern sich die Lageverschlechterung alleine daraus ergibt, dass das öffentliche Straßennetz nicht im bisherigen Umfang erhalten bleibt. So kann eine durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Verbindung zwischen zwei zu demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücke dem Eigentum an diesem Betrieb nicht zugerechnet werden. Zerschneidet eine Straße diese günstige Verbindung, so stellt das keinen enteignenden Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb dar. (vgl. BGH, Urteil vom 13.03.1975 – III ZR 152/72; BGH, Urteil vom 21.10.2010 – III ZR 237/09 m. w. N.).

3.4.19.2.5.5 Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb; Landwirtschaft

Durch Vorhaben unmittelbar bzw. mittelbar betroffen sind auch eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetriebe, unter anderem landwirtschaftliche Gewerbebetriebe. Ein solcher Gewerbebetrieb stellt eine durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Rechtsposition dar. Nachfolgend werden verschiedene übergreifende Aspekte gewissermaßen „vor die Klammer gezogen“ behandelt. Bezüglich der darüber hinaus zu verschiedenen Fällen sinnvollen bzw. gebotenen Einzelfallbetrachtung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen – Einzelfälle) verwiesen.

- Gewerbebetriebe allgemein

Das Vorhaben ist nicht mit Wirkungen verbunden, die zu unzumutbaren Beeinträchtigungen von Gewerbebetrieben führen würden.

Geschäftsbetriebe im Bereich des Kernorts von Staufen haben vorgetragen, dass Umsatzeinbußen zu befürchten seien, wenn nach dem Bau der Ortsumfahrung potentielle Kunden vorbeigeleitet würden. Beherbergungsbetriebe führen aus, dass Feriengäste seit Jahren die ruhige Wohnlage in unterschiedlichen Bereichen im weiteren Umfeld der Trasse genießen würden. Durch die geplante Umgehungsstraße würden sich viele Gäste künftig nicht mehr für die Region entscheiden. So kündigen auch Feriengäste in Einwendungen an, in Staufen und Grunern keinen Urlaub mehr machen zu wollen, wenn das Vorhaben zur Umsetzung komme. Vielfach wird der vorgesehene Rückbau der Straße „Im Steiner“ kritisiert. Neben einer erheblichen Benachteiligung des Ortsteils Grunern sei die Anfahrt von Münsertal sowie der Ortsteile Kropbach und Etzenbach aus nur noch über die westliche Ortszufahrt von Grunern aus möglich und damit erschwert. Der touristische Durchgangsverkehr werde ersatzlos abgeschnitten. Unter anderem für Grunerner Gaststätten und Winzerbetriebe seien teilweise daher enteignungsgleiche Umsatzeinbußen zu erwarten.

Ein eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur insoweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, das heißt, soweit er gegen die Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs rechtlich abgesichert ist. Objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen und Chancen fallen nicht darunter. Die Verdienstmöglichkeiten an einer stark befahrenen Straße, die durch eine hohe Zahl an Gelegenheits- oder Laufkundschaften geprägt sind und vom Markt durchaus als Wertfaktoren auch für Grundstücke angesehen werden mögen, sind eigentumsrechtlich jedoch nur als Interessen, Chancen, Hoffnungen oder Erwartungen, d. h. zusammengefasst als sogenannte Erwerbchancen zu qualifizieren. Sie stehen eigentumsrechtlich nicht unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG (vgl. BVerfGE, 28, 119/142; Bay VGH, Urteil vom 24.06.2003 - 8 A 02.40090 -; BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999 - 4 VR 7.99). Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung einer Anliegerstraße mit dem öffentlichen Wegenetz bildet daher regelmäßig keine in den Schutz des Anliegers einzubeziehende Rechtsposition (BVerwG Beschluss vom 21.10.2003 - 4 B 93/03-; Bay VGH Urteil vom 24.06.2003 - 8 A 02.40090-; BVerwG Urteil vom 28.01.2004 - 9 A 27/03 -; OLG Koblenz Urteil v. 07.06.2000 - 1 U 964/97; VGH Mannheim, Urteil vom 17.12.2004 - 5 S 1914/03 -). So besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Qualität von verkehrlicher Anbindung. Die Aussicht auf bevorzugte Abnahme der angebotenen gewerblichen Leistung aufgrund der vorgefundenen örtlichen Gegebenheiten kann, wenn sie von entsprechenden betrieblichen Dispositionen des Inhabers begleitet ist, die Qualität einer Rechtsstellung erst dann gewinnen, wenn die diese Entwicklung begünstigende Verkehrslage auf Umständen außerbetrieblicher Art beruht, mit deren Fortbestand der Inhaber verlässlich rechnen darf (vgl. BGH, Urteil vom 8.2.1971, BGHZ 55, 261). Umstände außerbetrieblicher Art, auf die die Einwander vertrauen konnten, sind im vorliegenden Verfahren nicht ersichtlich. Das Vertrauen in den unveränderten Fortbestand einer bestimmten Zufahrtsmöglichkeit ist nicht geschützt (BGH, Urteil vom 10.11.1977 - III ZR 157/75-).

Selbst bei näherer Betrachtung möglicher Veränderungen im Verkehrsgeschehen, werden diese in der Gesamtschau vom Gemeinwohlinteresse an der Umsetzung des Vorhabens überwogen und sind daher hinzunehmen. Es trifft zu, dass es im Zuge des Vorhabens zu einer beabsichtigten nicht unerheblichen Verlagerung von Durchgangsverkehr und Ziel- und Quellverkehr der westlichen Quartiere von Stufen auf die Ortsumfahrung kommen wird. Es ist nicht ausgeschlossen, dass damit zugleich eine Änderung von Kundenströmen verbunden ist. Während die Auswirkungen im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt deutlich sein werden, sind die zu erwartenden Veränderungen im Verkehrsaufkommen insbesondere bezüglich des weiteren innerörtlichen Straßennetzes im Verhältnis dazu milder. Es bleiben in jedem Falle Verknüpfungen innerhalb des künftigen Verkehrsnetzes an

die Neumagenstraße, Münstertäler Straße und die Krozinger Straße erhalten und gewährleisten eine angemessene Zugänglichkeit der innerörtlichen Bereiche. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr stellt zugleich auch eine Chance für eine verbesserte Aufenthaltsqualität dar, die zur wirtschaftlichen Stärkung des Standorts beitragen kann. Es gilt hierbei zu bedenken, dass Staufen eine hohe Attraktivität aufweist, die deutlich über den bloßen Durchgangsverkehr hinausweist. Dies dürfte auch weiterhin insbesondere in den überschaubaren Distanzen zur Altstadt bzw. in den hieran anschließenden Bereichen zum Tragen kommen. Es wird im Übrigen berücksichtigt, dass ein nicht geringer Umfang des Verkehrs durch Pendlerströme geprägt ist. In die Erwägungen wurde eingestellt, dass für verschiedene Betriebe ein höheres Maß an Durchgangsverkehr günstiger sein kann, für andere Betriebe kann sich ein gemindertem Verkehrsgeschehen förderlich auswirken, weil das Umfeld stärker zum Bummeln und Verweilen einlädt. Es ist insgesamt jedoch nicht ersichtlich, dass die vorliegend zu erwartenden Veränderungen mit unzumutbaren Veränderungen einhergehen würden.

Gleiches gilt für die Anlieger der Straße „Im Steiner“ und weitere Betriebe, die von dem derzeit durchgängig von Kfz befahrbaren Verkehrsweg profitieren. Sämtliche Betriebe bleiben weiterhin erschlossen, wenn auch eventuell durch geänderte Anfahrtswege. Anhaltspunkte für ein relevantes Vertrauen darauf, dass es nicht zu Änderungen des Verkehrsnetzes kommen wird, sind nicht ersichtlich. Sofern es zu nachteiligen Auswirkungen des geänderten Straßennetzes und sich verschiebende Verkehrsströmen kommt, sind diese Auswirkungen im Gemeinwohlinteresse hinzunehmen.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.2.5.3 (Straßenanlieger) sowie insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange - Stadt Staufen) und Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) zur Situation des Ortsteils Grunern und der Bedeutung des Eingemeindungsvertrages wird ergänzend verwiesen.

- Landwirtschaftliche Betriebe

Die Planfeststellungsbehörde hält bei Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange die erforderlichen Eingriffe in die Belange landwirtschaftlicher Betriebe gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung der Ortsumfahrung für verhältnismäßig und zumutbar und räumt dem öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme den Vorrang vor dem Interesse Betroffener ein, von nachteiligen Veränderungen verschont zu bleiben.

Die Einwender haben als Eigentümer/Pächter ihre Belange in beträchtlicher Bandbreite vorgetragen. Dies betrifft den Grad der Substantiierung wie auch die Vielfalt der Fallgestaltungen.

Landwirtschaftliche Betriebe sind vorliegend durch Grundstücksinanspruchnahmen von eigenen Flächen wie auch von Pachtflächen unmittelbar betroffen. Hinzu treten mittelbare Auswirkungen auf Flächen (im Eigentum oder gepachtet), die künftig beispielsweise nur über Umwege zu erreichen sind. In verschiedenen Fällen treten unter anderem mögliche Auswirkungen auf Hofläden und Beherbergungsbetriebe hinzu. Von verschiedenen Einwendern wird geltend gemacht, dass durch das Vorhaben eine Existenzgefährdung eintrete. Neue und alte Felder würden zerstört. Landwirte würden Flächen verlieren und müssten in den nächsten Jahren ihren Betrieb verkleinern oder aufgeben. Verschiedentlich wird ausgeführt, dass eine gutachterliche Untersuchung zur touristischen Auswirkungen einzuholen sei. Einwender sehen teilweise eine besondere Betroffenheit bei den Landwirten, die ihre Flächen auf Gemarkung Grunern haben. Mit der Sperrung der Straße „Im Steiner“ gehe eine erhebliche nachteilige Wirkung einher; insbesondere die Anfahrt aus Münstertal, Kropbach und Etzenbach sei erschwert und lasse unter anderem den touristischen Durchgangsverkehr schrumpfen. Neben Flächenverlusten durch die Trasse seien Betriebe auch durch Kompensationsmaßnahmen in erheblichen Umfang betroffen. Alle zum Bau der Antragstrasse notwendigen Ausgleichsmaßnahmen seien auf Gemarkung Grunern vorgesehen. Mit der geänderten Planung komme es zu einer weiteren Benachteiligung der ansässigen Landwirte und der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern. Dies beinhaltet den Verlust wertvoller Ackerflächen wie auch das Erfordernis, größere räumliche Entfernungen zu überwinden. Auch unter diesem Gesichtspunkt widerspreche die Planung insgesamt der Zielrichtung des seinerzeitigen Eingemeindungsvertrages, der ausdrücklich die Wahrung des dörflichen Charakters benenne. Insgesamt seien die Belange betroffener Betriebe ausreichend zu würdigen und auszugleichen, insbesondere seien Ersatzflächen anzubieten. Zu Flächen in Trassennähe wird teilweise ausgeführt, dass mit Staunässe zu rechnen sei. Die vorgesehene Bepflanzung der Trasse führe überdies zu einer unzutraglichen Beschattung der angrenzenden Flächen und damit zu erheblichen Nachteilen. Die neue Trasse verfüge nicht über ausreichend Überquerungshilfen, Übergänge und Begleitwege. Durch die Dammlage und die verschiedenen Rampensituationen entlang der geplanten Straße werde die Überquerung noch erschwert. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Ansätze für mögliche Verbesserungen vorgebracht. Unter anderem wird ausgeführt, dass mittels Tieflage Querungen ohne größere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, ohne Überwindung von Steigungen und ohne Beeinträchtigung des Kleinklimas realisierbar seien.

Auf die vorstehenden grundlegenden Ausführungen bzw. im jeweiligen Sachzusammenhang in diesem Kapitel wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen (Ziffer 3.4.19 - Private Belange, Einwendungen). Dies gilt insbesondere auch für die Verweisungen unter Ziffer 3.4.19.1 (Einführung). Betriebsspezifische Aspekte, unter anderem Art und Umfang betroffener Flächen, die Betroffenheit von Beherbergungsbetrieben und Hofläden oder sonstige besondere betriebliche Ausprägungen wurden überdies in der Einzelfallbetrachtung unter Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen – Einzelfälle) noch gesondert in den Blick genommen. Es ist eingeflossen, dass die Betriebsform des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs grundsätzlich agrarstrukturell von geringerem Gewicht ist als ein bestehender Vollerwerbsbetrieb (vgl. OVG NRW Urteil vom 13.04.2011 – 11 D 37/10.AK m. w. N.)

Es wird nicht verkannt, dass insbesondere bewirtschaftbare Flächen und deren möglichst unbeeinträchtigter Erhalt von grundlegender Bedeutung für landwirtschaftliche Betriebe sind. Die insoweit gegebenen privaten Interessen und das Interesse der Allgemeinheit an einer funktionsfähigen Landwirtschaft stehen zugleich in einem Spannungsverhältnis zu weiteren Aspekten des Wohls der Allgemeinheit. Dies insbesondere hinsichtlich der Bedeutung und des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Schutzguts Boden. Die Problematik stellt sich unter anderem bei Vorhaben zum Bau von Ortsumfahrungen mit besonderer Schärfe, weil diese Projekte aus der Natur der Sache auf bislang eher unbelastete Freiflächen Zugriff nehmen und zugleich zu erheblichen Änderungen in den lokal bestehenden Strukturen führen. Eine allseits zufriedenstellende Lösung der in diesem Zusammenhang vielfach gegebenen Interessenskonflikte ist oft nur schwerlich möglich. Es ist nachvollziehbar, dass Betroffene, die ihre Betriebe regelmäßig mit beträchtlichem Arbeitseinsatz führen, jeglicher Inanspruchnahme und Erschwernissen kritisch gegenüberstehen. Es wird nicht verkannt, dass die Antragstrasse im vorliegenden Fall in einer Mehrzahl von Teilbereichen zu ungünstigen Zerschneidungswirkungen führt, die mit einem Verzicht auf das Vorhaben oder einer anderen Trassenführung vermieden werden könnten. Dieser Aspekt und die in diesem Zusammenhang eingebrachten Kritikpunkte und Anregungen wurden unter anderem im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wie auch der Alternativenbetrachtung und -abwägung einbezogen. In der Gesamtschau haben die für die Antragstrasse streitenden Gesichtspunkte letztendlich die dagegen stehenden Aspekte überwogen.

Es wird einbezogen, dass viele landwirtschaftliche Flächen bereits in Flurneuordnungsverfahren einbezogen waren und hierbei auch Flächenanteile abgegeben wurden. Einwender tragen insbesondere zu Belastungen aus Flurneuordnungsverfahren im Bereich von Staufem, Heitersheim und Bad Krozingen vor. Viele Landwirte haben seither Aufwand betrieben, um die geänderte betriebliche Situation zu optimieren. Dies umfasst unter anderem das geschickte Ankaufen, Tauschen oder Pachten von Flächen, um günstige betriebliche Randbedingungen zu befördern. Mit dem Vorhaben selbst bzw. einer nachfolgenden Flur-

neuordnung sehen sich landwirtschaftliche Betriebe nun in der Situation, sich erneut an geänderte Verhältnisse anpassen zu müssen. Es ist anzunehmen, dass dies wiederum einen Aufwand auslösen kann bzw. wird. Hinsichtlich früherer Flurneuordnungsverfahren gilt es allerdings nach Inhalt und Zielsetzung der unterschiedlichen Flurneuordnungsverfahren zu differenzieren:

- Das klassische Flurneuordnungsverfahren zielt auf Verbesserung der land- und forstwirtschaftlichen Produktionsbedingungen (z. B. Neu- bzw. Ausbau eines neuzeitlichen Wegenetzes einschließlich Ausgleichsmaßnahmen; Arrondierungen). Die hierfür benötigten Flächen sind durch die Teilnehmer entsprechend ihrer alten Grundstücke im Verhältnis zur Gesamtfläche aufzubringen. Der Flächenverlust wird hier regelmäßig durch den eintretenden Flurneuordnungsvorteil kompensiert.
- In sog. Zweckverfahren für Großbauprojekte, wie dies auch vorliegend gegeben ist, sind über das eben beschriebene Maß hinaus, die vom Unternehmensträger benötigte Fläche aufzubringen. Dieser Anwendungsfall, in dem dauerhaft Flächen für „landwirtschaftsfremde“ Verwendungen entzogen werden, setzt die Zulässigkeit der Enteignung voraus. Der maximale Flächenabzug ist im Flurneuordnungsverfahren mit der landwirtschaftlichen Berufsvertretung festzulegen und abschließend finanziell zu entschädigen. Die Höhe des Abzugs kann durch den Erwerb von geeigneten Flächen durch den Unternehmensträger und in Abstimmung mit der Unteren Flurbereinigungsbehörde deutlich reduziert werden. Dieser Abzug wird durch die Zahlung der Entschädigungen kompensiert.
- Sofern es sich um eine sog. Unternehmensflurbereinigung handelt, bestimmt die Bezeichnung des Vorhabens regelmäßig auch die Benennung des Flurneuordnungsverfahrens durch einen Zusatz in Klammern (z. B.: DB, B 3, L 123 o.ä.). Die Verwendung von Gewinn-Namen oder das Kürzel „BZV“ (beschleunigtes Zusammenlegungsverfahren) lassen hingegen auf ein klassisches Flurneuordnungsverfahren schließen.

Die Flurneuordnungsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass im Bereich des Stadtgebietes von Staufen (Gemarkungen: Grunern, Staufen und Wettelbrunn) zwischen 1970 und 2010 drei Flurneuordnungsverfahren durchgeführt wurden (Staufen (BZV) in den Jahren 1970-1972; Staufen-Grunern (Kraggachs) in den Jahren 1975-1979 und Staufen (Schlossberg) in den Jahren 1994-2010). Die Unterlagen zu den beiden älteren Flurneuordnungsverfahren befinden sich bereits im Staatsarchiv. Deren Heranziehung ist nicht geboten. Aus der Bezeichnung kann mit hinreichender Bestimmtheit entnommen werden, dass es sich um klassische Flurneuordnungsverfahren zum Ausbau der gemeinschaftlichen Anlagen gehandelt hat. Bei dem Verfahren Staufen (Schlossberg) handelte es sich um ein Neuordnungsverfahren von Rebflächen, die sich ausschließlich am Schlossberg in Staufen befinden.

den. Bezüge der Flächen zum Straßenbauvorhaben sind nicht gegeben. Nach den Ausführungen der Flurneuordnungsbehörde waren die Erhaltung der weinbaulichen Spitzenlage durch Erschließung, Mauersanierung, Terrassengestaltung und Bodenordnung Zielsetzungen des Verfahrens. Im Bereich von Heitersheim wurden in den zurückliegenden Jahrzehnten insgesamt 5 Flurneuordnungsverfahren durchgeführt. Vier Verfahren wurden in den 1950er Jahren begonnen und waren spätestens im Jahr 1969 beendet. Das verbleibende Verfahren wurde 2005 begonnen und 2009 schlussfestgestellt. Nach Auskunft der Flurbereinigungsbehörde kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei ebenfalls nicht um eine Unternehmensflurbereinigung gehandelt hat. Zu den 30 Jahre und mehr zurückliegenden Verfahren kann überdies die zwischenzeitlich vergangene Zeitspanne nicht unberücksichtigt bleiben. Es entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass sich das Lebens- und Arbeitsumfeld einschließlich der Infrastruktur in einem beständigen Wandel befindet. Ein geschütztes Vertrauen auf den unveränderten Fortbestand gegebener Randbedingungen besteht vor diesem Hintergrund grundsätzlich nicht. Erst Recht gilt dies, wenn seit einer mehr oder minder markanten Umgestaltung der Randbedingungen – wie etwa einer Flurbereinigung – geraume Zeit verstrichen ist. Auch wenn die seinerzeitigen Vorgänge mit Erschwernissen und Belastungen verbunden waren, kann nach einem Zeitraum, der gewissermaßen einen oder sogar mehrere Generationenwechsel umfasst, nicht erwartet werden, dass mit dem damaligen Vorgang quasi ein Endzustand fixiert sein könnte. So ist es im konkreten Verfahren im Lichte der einzelnen Betroffenheiten, der öffentlichen Belange wie auch des Gemeinwohls zwar geboten, in eine Betrachtung zu zumutbaren Belastungen einzutreten und die Vorgeschichte in angemessenem Umfang einfließen zu lassen. In Anbetracht der Tatsache, dass die Flurneuordnungsverfahren geraume Zeit zurückliegen und/oder klassische Flurneuordnungsverfahren durchgeführt wurden, dem Flächenentzug hier somit ein Flurneuordnungsvorteil gegenübersteht, sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die es erforderlich machen würden, im Einzelfall einen früheren Flächenverlust konkret zu ermitteln und in die Betrachtungen einzustellen. Bedenken können auch nicht darauf gestützt werden, dass im Rahmen früherer Flurneuordnungsverfahren angestrebt wurde, die seinerzeit absehbare Trassenführung einzubeziehen. Unabhängig von den zwischenzeitlich verstrichenen Zeiträumen ist es nach der Rechtslage beispielsweise eröffnet, dass ein Vorhabensträger seine Planung zurückzieht und nicht weiterverfolgt oder die Planung im laufenden Verfahren ändert. Genauso gibt es keine Gewähr, dass eine einmal geplante bzw. verwirklichte Infrastruktur nachfolgend nicht wieder geändert werden könnte. Nicht im Sinne einer Problembewältigung einbezogen wird, dass die Stadt Staufen Flächen erworben hat und beabsichtigt, diese in die Flurneuordnung einzuwerfen, um den Flächenverlust für die Landwirtschaft zu mindern. Im Lauf des Verfahrens hat sich nämlich gezeigt, dass hierzu noch keine abschließenden und damit hinreichend konkreten Feststellungen getroffen werden können.

In der vorliegenden Entscheidung wurde zumeist von einer weitergehenden Differenzierung zwischen Eigentums- und Pachtflächen abgesehen. In der Tendenz wurden Pachtflächen in dieser Entscheidung in die Überlegungen so einbezogen, als handele es sich um Eigentumsflächen. Gerade bei Betroffenheiten, die durch eine Mehrzahl von Einzelaspekten bestimmt sind, wird damit ein Beitrag geleistet, um mit der Beurteilung auf der sicheren Seite zu liegen und den Aufwand vor dem Hintergrund der Konstellationen im konkreten Verfahren überdies in einem verfahrens- und einzelfallangemessenen Umfang zu halten. Hinzu kommt, dass Pachtflächen teilweise eine beträchtliche vertragliche Laufzeit aufweisen. Aber selbst bei kurzfristig angelegten Vertragsverhältnissen, die sich automatisch (zumeist jährlich verlängern) zeigt sich anhand der Gepflogenheiten der Praxis nicht selten, dass die Vertragsverhältnisse sich über längere Zeiträume erstrecken können. Für Betroffene ergibt sich bei einer Inanspruchnahme solcher Flächen damit ein Eingriff in eine vertragliche Situation, die möglicherweise nicht so kurzfristig beendet worden wäre. Das nicht unerhebliche Gewicht dieses Interesses ist in die Entscheidung mit eingeflossen. Es wird unabhängig hiervon, darauf hingewiesen, dass bei nachfolgenden Entschädigungsverfahren der Aspekt von Kündigungsfristen eine nicht unmaßgebliche Rolle spielen kann.

Eine Untersuchung zu Auswirkungen auf den Tourismus wird nicht für erforderlich erachtet. Die Auswirkungen des Vorhabens konzentrieren sich auf einen überschaubaren Streifen entlang des Trassenverlaufs. Die Trasse wird durch entsprechende Maßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden und in seiner Wirkung daher deutlich abgemildert. Die verkehrliche Situation verlangt teilweise, dass sich Nutzer auf die neuen Verhältnisse einstellen. Dies hält sich jedoch im Rahmen üblicher Vorgänge zur Bewältigung des Straßenverkehrs. Im Übrigen besteht grundsätzlich kein geschütztes Vertrauen auf den Fortbestand einer bestimmten verkehrlichen Anbindung. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Kapitel wird verwiesen. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass sich im Lauf des Verfahrens zu verschiedenen Betrieben gezeigt hat, dass Kunden nicht selten nach vorheriger Buchung bzw. wegen des guten Rufs renommierter Betriebe oder aus Gründen einer besonderen Qualität, die gezielt gesucht wird, ihre Ziele ansteuern. Ein Anteil von spontanen Aktivitäten aus dem Pool des Durchgangsverkehrs ist zwar ebenfalls nicht gänzlich unwahrscheinlich. Es sind jedoch keine Anhaltspunkte ersichtlich, die insoweit ein gesteigertes Vertrauen in den Fortbestand von Verkehrsbeziehungen, die als günstig angesehen werden, begründen könnte. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass mit einer weniger störungsanfälligen Verkehrsanbindung im Sinne einer bequemerer Erreichbarkeit auch ein Beitrag für die touristische Attraktivität verbunden sein kann, weil Ziele angesteuert werden können, ohne Überlegungen zu möglichen Behinderung durch stauenden Verkehr anstellen zu müssen.

Zu den Veränderungen im Bereich der Straße „Im Steiner“ wurde in unterschiedlichem Zusammenhang bereits ausgeführt. Gleiches gilt für Aspekte des künftigen Straßen- und Wegnetzes einschließlich der Anfahrt aus Münstertal, Kropbach und Etzenbach sowie der Bedeutung für den Ortsteil Grunern (vgl. insbesondere auch die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange - Stadt Staufen), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie ergänzend unter Ziffer 3.4.19.3.10 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus)).

Soweit Bedenken auf den Eingemeindungsvertrag und die Inanspruchnahmen auf Gemarkung Grunern einschließlich von Kompensationsflächen gestützt werden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen nochmals auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange - Stadt Staufen) und Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) sowie im jeweiligen Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen) verwiesen. Gleiches gilt für Aspekte von Überquerungshilfen, Übergängen und Begleitwegen, bezüglich der Dammlage der Trasse und von Rampen im Bereich von Zufahrten einschließlich vorgetragener Vorschläge für Verbesserungen bzw. deutlich geänderter Ausführungsformen (z. B. Tieflage. Ergänzend wird überdies auf die ausführliche Behandlung diesbezüglicher Aspekte insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange - Stadt Staufen), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie ergänzend unter Ziffer 3.4.19.3.10 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus)) verwiesen.

Soweit insbesondere zu Flächen in Trassennähe Bedenken bezüglich Staunässe, Kaltluftstau, Schadstoffimmissionen und Schattenwurf verkehrswegbegleitender Pflanzungen vorgebracht wurden, wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.19.3.8 (Landwirtschaft, Flurneuordnung) sowie zu konkreten Einzelfällen auf die fallbezogenen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen – Einzelfälle) verwiesen.

Existenzgefährdung

Verschiedene Einwender haben vorliegend eine Existenzgefährdung geltend gemacht. Nach der Rechtsprechung ist eine nähere Auseinandersetzung mit dem Einwand der Existenzgefährdung nur dann entbehrlich, wenn die Planfeststellungsbehörde deutlich macht, dass sie die für das Vorhaben streitenden Belange für so gewichtig hält, dass es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung des betroffenen Betriebes verwirklicht werden soll. Grundsätzlich kommt es darauf an, dass die Planfeststellungsbehörde die Augen nicht vor der Tragweite ihrer Entscheidung verschließt, wenn sich eine

solche Gefährdung ernsthaft abzeichnet. Ist die Frage der Existenzgefährdung oder -vernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, muss sich die Planfeststellungsbehörde unter anderem Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung des Betriebs zu vermeiden. Eine nähere Auseinandersetzung mit diesem Einwand ist lediglich dann entbehrlich, wenn die Planfeststellungsbehörde die behauptete Existenzgefährdung im Wege der Wahrunterstellung ihrer Abwägung (hypothetisch) zugrunde legt, was unter bestimmten Voraussetzungen zulässig ist, und dabei deutlich macht, dass sie die für das Vorhaben streitenden Belange für so gewichtig hält, dass es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebs verwirklicht werden soll. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich damit begnügen, den Eigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen. Zur Klärung der Frage, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb infolge des planfestzustellenden Vorhabens in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet zu werden droht, werden Vorhabensträger oder Planfeststellungsbehörde regelmäßig einer Begutachtung des Betriebs durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen bedürfen. Nach allgemeiner, durch solche Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann dabei ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden. Deshalb kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs nicht eintritt. Insbesondere bei kleinen Betrieben kann sich überdies die grundlegende Frage der Existenzfähigkeit stellen. In entsprechend gelagerten Fällen kann dies etwa dann in Betracht kommen, wenn ein sehr kleiner Betrieb wegen der sehr bescheidenen Lebensführung des Inhabers entgegen der üblicherweise geltenden Standards geeignet ist, eine Lebensgrundlage herzustellen, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt. Eine auf nur momentanen betriebsspezifischen Besonderheiten beruhende Existenzgefährdung muss die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung nicht gesondert berücksichtigen. Dasselbe gilt bei einer zukünftigen Betriebsentwicklung, die noch nicht konkretisiert ist und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lässt. Der Beurteilung zugrunde zu legen sind regelmäßig die objektivierten Gegebenheiten des zu beurteilenden Betriebs, in den mit der Planung eingegriffen wird. Ob eine langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebs vorliegt, ist danach zu beurteilen, ob in ihm außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaftet werden können. Dabei darf zwar die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebs nicht gänzlich außer Acht blei-

ben. Jedoch können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte nicht ausschlaggebend sein. Es wird darauf hingewiesen, dass alleine die Tatsache, dass ein Betrieb über längere Zeit besteht, für die Beurteilung der Existenzfähigkeit eines Betriebes nicht ausschlaggebend ist. Es begegnet keinen Bedenken, wenn die zur Ermittlung des Abwägungsmaterials erforderlichen sachverständigen Begutachtungen durch Behördenmitarbeiter vorgenommen werden, die für die jeweilige Aufgabe und das jeweilige Fachgebiet besonders qualifiziert sind. Dies ist vorliegend beim Fachbereich Landwirtschaft des Landratsamtes der Fall. Es wird darauf hingewiesen, dass in der Planfeststellung auch ohne direkte Inanspruchnahme das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung zu berücksichtigen ist. Wie bereits ausgeführt, schützt auch Art. 14 Abs. 1 GG allerdings nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist vielmehr hinzunehmen, was selbst dann gilt, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist; (vgl. zu sämtlichen vorstehend genannten Aspekten: BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 - 4 A 39.95; BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 13.08; BVerwG Urteil vom 23.03.2011 - 9 A 09.10; VGH BW, Urteil vom v. 17.07.2007 - 5 S 130/06; BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08; VGH BW Urteil vom 07.08.2009 – 5 S 2348/08; jeweils m. w. N.).

Fälle von Existenzgefährdung, die dem Vorhaben in relevanter Weise entgegenstehen könnten, sind vorliegend nicht gegeben. Soweit in Einwendungen eine Existenzgefährdung vorgetragen wurde, hat die Planfeststellungsbehörde die nötigen Schritte zur näheren Sachverhaltsermittlung getroffen und zur fachlichen Begutachtung die Landwirtschaftsverwaltung eingebunden. Entsprechend der üblichen und bewährten Vorgehensweise zur Einzelfallbetrachtung erfolgte eine Begutachtung zum jeweiligen landwirtschaftlichen Betrieb durch den Fachbereich Landwirtschaft beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, die regelmäßig eine Prüfung vor Ort und im Kontakt mit dem Betriebsinhaber beinhaltet. Die fachlichen Stellungnahmen gründen hierauf. Es wird darauf hingewiesen, dass mit den Stellungnahmen erforderlichenfalls Angaben der Betriebsinhaber aktualisiert bzw. korrigiert wurden (beispielsweise: Angaben zur Betriebsgröße, betroffene Flächen usw.). Hieraus folgen die zum Teil abweichenden Zahlen in den Stellungnahmen des Fachbereichs Landwirtschaft im Verhältnis zu den Angaben von Betriebsinhabern auf den ihnen übersendeten Erhebungsbögen. Soweit sich im weiteren Verfahren das Erfordernis einer aktualisierten fachlichen Einschätzung ergeben hat, wurde dem nachgekommen. Detailliertere Betrachtungen als die vorliegenden haben sich nicht als erforderlich erwiesen.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass landwirtschaftliche Betriebe zum Teil zwar erheblich durch das Vorhaben betroffen sind. Eine existenzgefährdende Wirkung ist jedoch nicht zu besorgen. Auf die bei den Akten befindlichen Stellungnahmen der Landwirtschaftsverwal-

tung sowie die Ausführungen zu verschiedene Einzelfällen unter Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen – Einzelfälle) wird Bezug genommen. Zu verschiedenen grundlegenden Aspekten wird überdies zur Vermeidung von Wiederholungen auf vorstehende Ausführungen in diesem Kapitel unter Ziffer 3.4.19 – (Private Belange, Einwendungen) ergänzend verwiesen.

Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass selbst dann, wenn verschiedene Betriebe existenzgefährdend betroffen wären, die für das Vorhaben streitenden Belange für so gewichtig erachtet werden, dass dieses auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung betroffener Betriebe verwirklicht werden soll. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit Aspekten der Erforderlichkeit wie auch der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange eingehend auseinandergesetzt. Art und Umfang von Betroffenheiten sind aus den Antragsunterlagen, dem Vortrag der Betroffenen sowie den weiteren im Verfahren gewonnenen Erkenntnissen mit hinreichender Genauigkeit ersichtlich.

Kompensationsmaßnahmen

Bei der Planung wurde, wie bereits ausgeführt, insbesondere darauf geachtet, private Grundstücke - gerade auch landwirtschaftliche Flächen - vorübergehend oder dauerhaft in möglichst geringem Umfang in Anspruch zu nehmen. Dies gilt auch für landschaftspflegerische Maßnahmen, die zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft gesetzlich vorgesehen sind. Die im konkreten Fall vorgesehenen Flächen bieten sich aus fachlicher Sicht hierfür an. Ihre Inanspruchnahme ist verhältnismäßig und zumutbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere unter Ziffer 3.4.19.1 (Einführung) nebst der dort angeführten Verweisungen Bezug genommen. Dies gilt insbesondere für die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV) und Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), sowie ergänzend u. a. für die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen).

Flächentausch/Ersatzflächen

Es wird vorgebracht, dass Grundstücke und betriebliche Einheiten durch Inanspruchnahmen und insbesondere auch Änderungen im Wegenetz zerschnitten oder voneinander getrennt würden. Die Restflächen seien landwirtschaftlich nur sehr eingeschränkt oder gar nicht mehr sinnvoll nutzbar. Deshalb wird teilweise ein Flächentausch bzw. Bereitstellung von Ersatzland gefordert. Entsprechende Festlegungen können im Planfeststellungsverfahren jedoch nicht getroffen werden. Der Landerwerb einschließlich der Frage des Realersatzes für benötigte Flächen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Auf

die vorstehenden diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.1 (Einführung) sowie insgesamt unter Ziffer 3.4.19.2 (Eigentumsbeeinträchtigungen/ Grunderwerb/ Entschädigungsfragen) wird verwiesen.

Unabhängig davon wurde das vorgetragene Anliegen im Verfahren aufgenommen. Greifbare Ansätze, um im Vorgriff auf das Vorhaben zu einer Milderung bezüglich der Flächensituation beizutragen, haben sich jedoch nicht gezeigt. Zwar hat die Stadt Staufien Flächen erworben und beabsichtigt, diese in die Flurneuordnung einzuwerfen, um den Flächenverlust für die Landwirtschaft zu mindern. Wie bereits ausgeführt, können hierzu aber noch keine hinreichend konkreten Feststellungen getroffen werden, die im Sinne einer Problembewältigung einbezogen werden könnten.

3.4.19.2.6 Sonstige Aspekte zur Betroffenheit von Grundstücken

Es wird berücksichtigt, dass das Vorhaben in unterschiedlicher Weise auf Grundstücke und die Belange der Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigten einwirkt und vielfach mehrere Wirkungen zusammentreffen können. So können Grundstücke durch eine geänderte Führung der Verkehrsströme bzw. der Erschließungssituation, Einwirkungen von Verkehrslärm und zugleich auch optisch durch die Lage in der Nähe eines neuen Verkehrsweges betroffen sein. In Einwendungen wird ausgeführt, dass beispielsweise Außenwohnbereiche (Terrasse, Garten usw.) künftig zur Trasse orientiert sind. Neben einer Verminderung der Lebensqualität durch Lärm, Abgase und sonstige Luftschadstoffe trete ein Wertverlust der Immobilien ein. Der Verkehrsweg beeinträchtigt die Aussicht generell bzw. auch den Blick zur Burg oder die Landschaft im Umfeld der Liegenschaft. Unter anderem im Bereich der Münstertäler Straße wird vorgetragen, dass der Verkehr die Anwesen künftig von zwei Seiten beeinträchtigt. Dies betreffe auch seit Jahren gepflegte naturnahe Gärten mit ihren Produkten sowie auch deren naturschutzfachliche Wertigkeit.

Der Aspekt, dass es bei einem Straßenbauvorhaben im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums zum Zusammentreffen unterschiedlicher Wirkfaktoren kommen kann, die jeweils für sich genommen und in ihrem Zusammenwirken von Einfluss auf den Verkehrswert eines Grundstücks sind, wurde im Verfahren berücksichtigt. Es ist kein Fall ersichtlich, in dem es hierdurch dazu kommt, dass die Nutzung des Grundstücks/der Grundstücke ausgeschlossen oder nicht mehr zumutbar wäre. Die eintretenden Wertminderungen sind vielmehr entschädigungslos hinzunehmen. In Anbetracht der Bedeutung des Vorhabens für das Wohl der Allgemeinheit können diese die Realisierung des Projektes nicht verhindern.

Soweit künftige Pläne vorgetragen wurden, wird darauf hingewiesen, dass Zukunftspläne eines Grundstückseigentümers, die durch die Zulassung des Planvorhabens unmöglich gemacht oder erschwert werden, nur dann in die Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen (vgl. BVerwG Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 14.10 m. w. N.). Neben einer hinreichenden Verfestigung der Planungsabsichten kann die Frage hinzutreten, ob das Vorhaben in der konkreten Situation rechtlich zulässig ist bzw. hinreichende Aussicht auf eine eventuell erforderliche behördliche Gestattung hat.

Es wird berücksichtigt, dass sich vor allem auch in den Randlagen von Staufen und im Ortsteil Grunern gehobene Wohnlagen befinden. Deren hohe Attraktivität folgt aus der Einbindung in die örtliche Bebauung, die zugleich in geringer Entfernung den Zugang zur freien Landschaft eröffnet. Staufen mit seinen Ortsteilen und die umliegende Region gehören zu einer von Lage und Klima bevorzugten Raumschaft mit hoher Lebensqualität. Das engere Einzugsgebiet darf zu Recht zu den Standorten gezählt werden, denen hier wiederum eine gesteigerte Attraktivität zukommt. Es ist nachvollziehbar, dass selbst die Randlage im Gewerbegebiet hier noch eine gesteigerte Qualität vermittelt, die sich auch für die Nutzung für entsprechende Betriebsformen (Betriebe mit Wellness-Angebot, Seminare, Freizeitnutzung - vgl. Reiterhof - usw.) anbietet. Es ist gleichermaßen nachvollziehbar, dass Personen vielfach beim Erwerb eines Grundstücks oder sonst einer Entscheidung, sich niederzulassen, von Erwägungen geleitet waren, die sich auch oder gerade auf den jeweiligen Lagevorteil stützen. Es ist schlüssig vorgetragen und entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass auch die Lagevorteile sich auf den Verkehrswert und damit die Erwerbskosten ausgewirkt haben. Es besteht hier ein erkennbares und grundsätzlich auch verständliches Interesse, dass hinsichtlich dieser günstigen Ausgangssituation möglichst keine nachteilige Veränderung eintritt. Zur regelmäßig nicht gegeben durchgreifenden Schutzwürdigkeit entsprechender Interessen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die einführenden Bemerkungen unter Ziffer 3.4.19.2.5 (Entschädigung wegen Wertminderung/ mittelbare Auswirkungen, Belange eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe) verwiesen. Soweit die absehbaren Auswirkungen des Vorhabens zu einer Wertminderung führen, sind diese entschädigungslos hinzunehmen. Aspekte, die eine Rechtsstellung vermitteln könnten, die eine Abweichung von den dort aufgezeigten Grundsätzen rechtfertigen würden, sind weder ersichtlich noch hinreichend vorgetragen. Auf die Ausführungen in diesem Kapitel, das sich mit privaten Belangen und Argumenten aus Einwendungen unter unterschiedlichen Gesichtspunkten auseinandersetzt, wird insgesamt Bezug genommen. Insbesondere zur Situation bezüglich des Eingemeindungsvertrages wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange - Stadt Staufen) und Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) ergänzend verwiesen. Es wird im Übrigen die

zeitliche Abfolge zur Diskussion sowie zur konkreten Planung der Ortsumfahrung und die Entwicklung der kommunalen Bauleitplanung einbezogen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit den genannten Aspekten befasst und überdies Inhalt und Tragweite des Eingemeindungsvertrages beleuchtet. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Diskussion über die sogenannte „Große Umfahrung“ über Jahrzehnte die öffentliche Diskussion in Staufeu mitbestimmt hat. Es ist nicht ersichtlich geworden, dass der Vorhabensträger zu einem Zeitpunkt endgültig von den Planungsüberlegungen Abstand genommen hätte. Der Ablauf war vielmehr von den nicht unüblichen Wechselschlägen lange in der Diskussion befindlicher Planungen bestimmt, die unter anderem nicht selten durch ein Auf und Ab mit wechselnden Ansprechpartnern und Spielräumen bei den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln überprägt sind. Hieraus konnte jedoch nicht abgeleitet werden, dass das Vorhaben nicht zur Umsetzung kommen könnte. Nicht zuletzt haben sich die kommunalen Repräsentanten dauerhaft und nachdrücklich immer wieder für eine Verwirklichung des Vorhabens eingesetzt. Wie bereits aufgezeigt, hat die Erwartung, dass eine Umsetzung des Vorhabens gelingen kann, seine Ausprägung unter anderem in der kommunalen Bauleitplanung gefunden. Hier wird der künftige Trassenverlauf zumindest in groben Zügen aufgezeigt und in die Überlegungen etwa zur Immissionssituation einbezogen.

In die Überlegungen der Planfeststellungsbehörde ist eingeflossen, dass auch Eigentümer oder sonst Berechtigte an Grundstücken betroffen sein können, deren Flächen nicht durch das Vorhaben an sich berührt sind, jedoch möglicherweise in ein gegebenenfalls nachfolgendes Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden. Auch insoweit kann es zu Erschwernissen und Nachteilen kommen, wie sie typischerweise mit einer Neuordnung von Flächen in der Flurbereinigung verbunden sein können. Mit Blick auf die gewichtigen Gründe, die für eine Umsetzung des konkreten Vorhabens sprechen, erachtet die Planfeststellungsbehörde dies für zumutbar. So entspricht es der gesetzlichen Zweckbestimmung eines Flurbereinigungsverfahrens, den durch eine planfestgestellte Maßnahme den Betroffenen entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen oder die durch das Unternehmen entstehenden Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu vermeiden (vgl. § 87 Abs. 1 FlurbG).

3.4.19.3 Weitere Argumente aus privaten Einwendungen

Zahlreiche Einwender haben sich mit übergeordneten, an Fragen des Gemeinwohls orientierten Argumenten gegen das Vorhaben gewendet. Sie bringen dabei Aspekte, Vorschläge und Kritikpunkte ein, die von einem erheblichen Engagement für die örtliche Gemeinschaft und dem Interesse an einem Erhalt als günstig erachteter Strukturen bzw. deren sinnvoller Fortentwicklung getragen sind.

Unabhängig davon, dass mit dem Vorbringen vielfach eine Betroffenheit in eigenen Belangen nicht dargelegt wurde, hat sich die Planfeststellungsbehörde im Interesse einer möglichst umfassenden Behandlung in dieser Entscheidung mit sämtlichen vorgebrachten Themenkreisen befasst. Überwiegend ist dies im Sachzusammenhang erfolgt. Mit einbezogen wurden auch verspätete Einwendungen, obwohl dies nach der Rechtslage grundsätzlich ausgeschlossen ist. Ergänzend wird jedoch darauf hingewiesen, dass Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens nicht jeglicher Aspekt im Zusammenhang mit einem Straßenprojekt ist. Vielmehr bestimmt sich der Gegenstand des Verfahrens nach dem konkreten Infrastrukturvorhaben und der in diesem Zusammenhang gebotenen Problembewältigung. Darüber hinausgehende Anforderungen sind auf Abstimmungen bzw. Entscheidungsprozesse außerhalb des Verfahrens zu verweisen.

Soweit ausgeführt wird, das Projekt sei unnötig, ohne verkehrlichen Nutzen, durch die bisherige Entwicklung überholt oder ungeeignet, die damit verfolgten Zielsetzungen zu verwirklichen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen. Gleiches gilt für Aspekte der kommunalen Beschlussfassung oder zur Finanzierung des Projekts. Der Vorhabensträger hat über das gesamte Verfahren erkennen lassen, dass er das Vorhaben als Ganzes ernsthaft verfolgt. Das Projekt ist in den Maßnahmenplan Landesstraßen aufgenommen und dort mit vergleichsweise hoher Priorität ausgestattet. Ergänzend wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1 (Kommunale Belange - Stadt Staufen) und Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) verwiesen.

Bedenken, die gegen eine signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastung bzw. Verkehrsverlagerungen, insbesondere die Verlagerung bzw. das Entstehen von Durchgangsverkehr oder von unerwünschtem Schleichverkehr in bisher nicht oder weniger belastete Bereiche, und die damit einhergehenden höheren Belastungen mit Immissionen gerichtet sind, sind weit überwiegend unbegründet. Das mit den Antragsunterlagen vorgelegte Verkehrsgutachten wurde im Verfahren eingehend geprüft. Der Aspekt, dass neue Verkehrswege auch verkehrsinduzierende Wirkung haben können, wurde berücksichtigt, hat sich im vorliegenden Fall allerdings als nicht erheblich erwiesen. Insbesondere auch Schallschutzmaßnahmen haben sich nicht als erforderlich erwiesen. Auf die vorgenannte Verweisung sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz) sowie unter Ziffer 3.4.19.3.6 (Immissionsschutz) wird verwiesen.

Unabhängig hiervon wird ergänzend darauf verwiesen, dass auch in Petitionen an den Landtag von Baden-Württemberg eine Vielzahl von Argumenten vorgetragen wurde. Das Material hat der Planfeststellungsbehörde vorgelegen. Es handelt sich um Unterlagen und Inhalte (u. a. Stellungnahmen von Träger öffentlicher Belange, Unterlagen zu den Kosten

von Trassenalternativen, Auflistungen von Argumenten, Textteile aus detaillierten Einwendungsschreiben, die vielfach in gleichlautender Weise bzw. mit unterschiedlichen individuellen Änderungen und/oder Ergänzungen verwendet wurden, sowie um Vortrag und Unterlagen aus dem Umfeld des Erörterungstermins), die weitestgehend bereits zuvor in das Verfahren eingebracht bzw. der Planfeststellungsbehörde zur Information zur Verfügung gestellt worden waren. Die Informationen und Argumente wurden im Verfahren - auch mit Augenmerk auf die jeweiligen individuellen Anpassungen und/oder Ergänzungen - aufgenommen. Sie sind in das Verfahren mit ihrem objektiven Gehalt wie auch als Ausdruck individueller Belange eingeflossen. Insbesondere die vielfältigen zur Westtangente/ Erweiterten Westtangente vorgebrachten Argumente wie auch Kritikpunkte, die gegen die Antrags-trasse eingebracht wurden, hat die Planfeststellung intensiv geprüft und insbesondere unter Gesichtspunkten der Variantenbetrachtung sowie unter Umweltgesichtspunkten ins Verfahren einfließen lassen. Die Behandlung der in großer Zahl und Detailtiefe vorgetragenen Gesichtspunkte beansprucht einen nicht unerheblichen Teil dieser Entscheidung.

3.4.19.3.1 Verfahren, Verfahrensgegenstand

Soweit Bedenken hinsichtlich des durchgeführten Verfahrens vorgetragen wurden, wird zunächst auf die vorstehenden Ausführungen dieser Entscheidung verwiesen, insbesondere Ziffer 1 (Verfahren).

Verschiedene Einwander sehen sich mit ihrem erklärten Willen und ihren Interessen durch die Planung nur unzureichend abgebildet. Durch die Planung werde insoweit nicht das Gemeinwohl, sondern eine isolierte Planung vorangetrieben, die - wie viele weitere Beispielsfälle - in der Praxis mit ihrer Zielsetzung letztlich scheitere. Dies sei nicht Ausdruck einer bürgerfreundlichen und an den sachlichen Anforderungen orientierten Verwaltung.

Das Vorhaben steht in einem Spannungsverhältnis widerstreitender öffentlicher und privater Belange. Im Ergebnis hat sich das Projekt im öffentlichen Interesse und in Ansehung der Anforderungen des Fachplanungsrechts als genehmigungsfähig erwiesen. Zu Aspekten der Erforderlichkeit und der Planrechtfertigung, insbesondere den mit dem Projekt verfolgten Zielen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) Bezug genommen. Gerade auch weil es sich um ein vor Ort heftig diskutiertes Vorhaben handelt, wurde die Öffentlichkeit frühzeitig und intensiv in den Planungsprozess eingebunden. Insbesondere mit Blick auf die verschiedenen Variantenüberlegungen wurde im Sinne eines Pilotprojekts erheblicher Aufwand betrieben, um ein möglichst hohes Maß an Transparenz herzustellen. Über das rechtlich Gebotene hinaus, hat der Vorhabensträger insbesondere auch die Variante „(Erweiterte) Westtangente“ ausgearbeitet und als Alternative in die Antragsunterlagen aufgenommen. Zu den diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter

Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) wird verwiesen.

Dem Vortrag, im Verfahren sei eine mangelnde Information der Betroffenen erfolgt, die Planungsgrundlagen seien nicht sorgfältig genug erhoben und unvollständig, kann im Ergebnis nicht gefolgt werden. Über den gesamten Verlauf des Verfahrens und deutlich über die insoweit vorgegebenen rechtlichen Anforderungen hinaus, wurde der Austausch mit sämtlichen Verfahrensbeteiligten und der Öffentlichkeit gepflegt. Der Vorhabensträger hat sich in Öffentlichkeitsveranstaltungen und sonstigen Kontakten ausführlich mit den Fragen der Öffentlichkeit befasst. Die Antragsunterlagen sind zur Beurteilung des Vorhabens geeignet und ausreichend. Verschiedene Bedenken und Anregungen aus der Anhörung zur ursprünglichen Planung wurden mit der geänderten Planung aufgenommen. Es entspricht im Übrigen dem Zweck des Planfeststellungsverfahrens mit seiner umfassenden Beteiligung, Fragen der Beteiligten und weitere zu klärende oder zu vertiefende Aspekte herauszuarbeiten. Diese fließen in die weitere Bearbeitung ein. Inhaltliche Kritik zu unterschiedlichen Teilen der Antragsunterlagen sind jeweils im sachlichen Zusammenhang behandelt.

Die Antragsunterlagen weisen die nötigen Inhalte und die nötige Klarheit auf, um ihrer Funktion gerecht zu werden. So werden Betroffene in die Lage versetzt, eine mögliche Betroffenheit zu erkennen und ihre Belange in der Folge in das Verfahren einzubringen. Insbesondere Kritik zur Darstellung von Änderungen im Verhältnis zu früheren Ansätzen oder Fassungen der Antragsunterlagen kann nicht gefolgt werden. Mit den Antragsunterlagen der ursprünglichen Planung (2007) hat der Vorhabensträger nach erfolgter Vorplanungs- und Abstimmungsphase den Gegenstand des Verfahrens und sein Projektziel definiert. Das konkrete Vorhaben wird in der Folge auf seine Zulässigkeit geprüft. Änderungen, die mit der geänderten Planung vorgenommen wurden, sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1a der geänderten Antragsunterlagen 2009 bzw. Unterlage 1c der aktuellen Antragsunterlagen) im Einzelnen aufgelistet (S. 1ff), geänderte Fassungen der Unterlagen sind anhand der gewählten Bezeichnungen oder anhand sonstiger gewählter Merkmale hinreichend klar erkennbar, um die nötige Anstoßfunktion zu entfalten. Hierfür nicht erforderlich ist eine noch detailliertere Darstellung, etwa eine tabellarisch bzw. auch nach Einspruchsthemen geordnete Liste von Einwendungen bzw. Argumenten.

Soweit ausgeführt wurde, das Verkehrsgutachten habe bei den ausgelegten Planunterlagen der ursprünglichen Planung gefehlt, wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2007 - Verkehrsprognose 2025 (Anlage 16.2 der Antragsunterlagen der ursprünglichen Planung) Bestandteil der offengelegten Unterlagen war. Das Argument kann im Weiteren dahinstehen, nachdem mit den Unterlagen (16.2a) zur geänder-

ten Planung die Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, und die Verkehrstechnische Untersuchung zu den Knotenpunkten im Zuge der Ortsumfahrung L 123 Bestandteil der Antragsunterlagen waren.

Der Forderung nach einer abschließenden Behandlung von weiteren Maßnahmen und Verkehrskonzepten, beispielsweise der Gestaltung des innerörtlichen Straßennetzes nach erfolgter Umstufung von Teilabschnitten der L 123, L125 und L 129, kann nicht gefolgt werden. Es ist zwar nachvollziehbar, dass aus Sicht der betroffenen Einwohner vielfach eine umfassende Gestaltung einschließlich des künftigen Umgangs mit dem verbleibenden innerörtlichen Verkehr, gewissermaßen „aus einer Hand“, als sinnvoll erscheint. Dem stehen jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen entgegen. Gegenstand des Verfahrens ist das konkrete Vorhaben und die in diesem Zusammenhang zu bewältigenden Fragen. Es ist daher nicht möglich, Konzepte zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, sonstige allgemeine Strategien zur Vermeidung oder Verminderung von Individualverkehr und weitere Maßnahmen „bei Gelegenheit“ des vorliegenden Verfahrens mit aufzunehmen. Dies gilt insbesondere für Konzepte in der Zuständigkeit anderer Planungsträger. Im vorliegenden Verfahren sind Probleme in dem Umfang aufgenommen und einer Lösung zugeführt, wie sich dies aus dem konkreten Vorhaben ableitet und im Hinblick insbesondere auf den Grundsatz der Problembewältigung geboten ist.

Verschiedentlich wird vorgeschlagen, die vorgesehenen Mittel einzusetzen, um den Hebungen in Staufen zu begegnen oder sonstige Konzepte umzusetzen, die als sinnvoll erachtet werden. Dies erstreckt sich bis hin zu dem Vorschlag, die derzeit von Lärm betroffenen Anwohner umzusiedeln. Auf die vorstehenden Ausführungen wird sinngemäß Bezug genommen.

Soweit ausgeführt wird, dass die ordnungsgemäße Einbeziehung einer Planungsvariante in den Abwägungsprozess zu einem völlig anderen Ergebnis kommen werde wie die vom Referat 15 (nun 24) des Regierungspräsidiums auf verfälschten Grundlagen durchgeführte Bewertung, kann dem auch unter Gesichtspunkten eines ordnungsgemäßen Verfahrens nicht gefolgt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich über das gesamte Verfahren eingehend mit dem Vorhaben einschließlich der Antragsunterlagen und der weiteren in das Verfahren eingebrachten Erkenntnisse, Stellungnahmen, Kritikpunkten, Anregungen und Hinweisen befasst. Dies erfolgte vor dem Hintergrund eigener Sachkunde sowie unter Einbeziehung sachverständiger Stellen. Im Verfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür gezeigt, dass die Antragsunterlagen oder sonstiges Vorbringen von nicht sachgerechten oder einseitig motivierten Überlegungen geleitet gewesen wären. Es wird darauf hingewiesen, dass etwaige Ungenauigkeiten, ungeschickte Formulierungen, Schreibversehen oder Versehen, die sich erkennbar aus der Praxis moderner Textbearbeitung ergeben, die Plan-

feststellungsbehörde nicht binden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich, wie in anderem Zusammenhang bereits ausgeführt, auch mit diesen Erscheinungen befasst und sich jeweils ein eigenes Bild zur maßgeblichen Sach- und Rechtslage verschafft.

Wegen des teilweise zugleich auf Verfahrensaspekte und inhaltliche Anforderungen bezogenen Vortrags wird ergänzend insbesondere auch auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.2 (Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte) und Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse) verwiesen.

3.4.19.3.2 Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte

In einer Vielzahl von Einwendungen wie auch in Stellungnahmen wird die Notwendigkeit des Vorhabens unter unterschiedlichen Gesichtspunkten angezweifelt. Dies umfasst die Planrechtfertigung, Aspekte der Nachhaltigkeit und der Schonung von Ressourcen. Intensiv hinterfragt wird überdies das Verkehrsgutachten als wichtige Grundlage der getroffenen planerischen Entscheidung. Der am stärksten belastete Abschnitt der Stauffer Ortsdurchfahrt sei relativ kurz und nur einseitig bebaut. Die Zahl der Betroffenen sei daher nicht groß im Vergleich zur Situation in zahlreichen anderen Orten. Teilweise wird ausgeführt, der Verkehr fließe lediglich zu den Hauptverkehrszeiten in dem problematischen Abschnitt zäh und manchmal stockend; wirkliche Stau-Situationen seien selten und meist durch kurzfristige Ereignisse bedingt (z. B. Müllauto, geschlossene Schranken, rote Fußgängerampel oder Rückstau aufgrund fehlender Abbiegespur für Linksabbieger). Vom Kapuzinerhof aus in Richtung Münstertal gebe es kaum jemals Stau-Situationen oder zähflüssigen Verkehr; die geringere Verkehrsbelastung erlaube hier in aller Regel einen normalen Verkehrsfluss. In verschiedenen Einwendungen werden Anforderungen und Vorschläge für eine attraktive Ausgestaltung des ÖPNV vorgebracht, die dazu beitragen sollen, dass die verkehrliche Aufgabenstellung nicht durch den Bau einer Straße gelöst werden müsse.

In Einwendungen werden insbesondere die einzelnen Beiträge, die das Vorhaben zur Entlastung insbesondere von Immissionen, zur Entlastung in einzelnen Teilabschnitten von Verkehr, zur Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt sowie zur Schaffung von Freiräumen für eine verbesserte Aufenthaltsqualität leistet für sich betrachtet und als jeweils zu gering beurteilt bzw. vollständig infrage gestellt. Teilweise wird gefordert, das Projekt solle zuerst nur teilweise errichtet werden, um zunächst zu sehen, ob sich die Prognose bestätigt und der Teilabschnitt zwischen L 125 und dem Anschluss an den Bestand in Richtung Münstertal tatsächlich nötig ist. Es könne dann er-

forderlichenfalls bedarfsgerecht weitergebaut werden, wenn sich ein solcher Bedarf für eine neue Straße Richtung Münstertal ergebe.

Vielfach wenden sich die Einwender nicht gegen eine Umfahrungslösung an sich. Es wird jedoch vertreten, dass mit der Erweiterten Westtangente eine schonendere Alternative zur Verfügung stünde. Es wird vehement gefordert, dass keine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Staufen auf Kosten der Randlagen und des Ortsteils Grunern erfolge. Eine Entlastung von wenigen auf Kosten einer Mehrheit sei nicht hinnehmbar. Teilweise wird übergreifend vorgetragen, dass lediglich die Lärmbelastung von einem Teil der Bevölkerung auf einen andern erfolge, was nicht sinnvoll sei. Die Variante (Erweiterte) Westtangente Sorge für eine gerechte und gleichmäßige Verteilung, was als sinnvolle und nachgerade demokratische Lösung angesehen werde. Derzeit seien lediglich 250 Personen unmittelbar betroffen, künftig seien es 2.250, was nicht im Sinne des Wohls der Allgemeinheit liege. Hinterfragt werden überdies Einzelheiten der technischen Planung (z. B. Ausbaubreite).

Mit den jeweiligen Kritikpunkten hat sich diese Entscheidung auseinandergesetzt. Dies ist überwiegend im Sachzusammenhang erfolgt. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass sich die Frage eines „sinnvollerweise geboten“ in hohem Maße nach der Gesamtkonzeption des Vorhabens und der verfolgten Zielsetzung bestimmt. So ist es in der Gesamtschau nicht von der Hand zu weisen, dass das Vorhaben in vielfältiger Weise einen Beitrag zu einer maßgeblichen Verbesserung der verkehrlichen und sonstigen innerörtlichen Situation in Staufen schafft. Es hat sich dabei gezeigt, dass das Projektziel einer weitreichenden Entlastung vom innerörtlichen Verkehr (im Schwerpunkt Durchgangsverkehr, jedoch auch in nicht unerheblichem Umfang Ziel- und Quellverkehr) letztendlich weder durch eine Teilmufahrung noch durch alternative Konzepte zur Mobilität im nötigen Umfang erreicht werden kann, sondern die Umsetzung einer kompletten Umfahrungslösung erfordert. Soweit eine direkte Verbindung der Wohngebiete angesprochen ist, wird darauf hingewiesen, dass dies nicht in den Verantwortungsbereich des Vorhabensträgers fällt. Es kann angezweifelt werden, ob hierdurch, gegebenenfalls in Kombination mit weiteren Maßnahmen, angesichts der sehr erheblichen Verkehrsmengen ein in der Sache wirksamer und langfristig tragfähiger Beitrag zur Minderung bzw. Bewältigung der Problematik geleistet werden könnte. Es ist nachvollziehbar, dass in unterschiedlichen Zusammenhängen der Ansatz einer integrierten Gesamtlösung angesprochen wird in dem Bestreben einer möglichst schonenden innerörtlichen Lösung. Dies stellt sich bereits in Anbetracht der lokalen Gegebenheiten, wie auch insbesondere der zu bewältigenden Verkehrsmengen, als Herausforderung dar. Zugleich gilt es zu bedenken, dass die Behandlung von Infrastrukturvorhaben in ihrer Abgrenzung zu straßenverkehrsregelnden Maßnahmen wie auch die Zuordnung von Infrastrukturvorhaben zu unterschiedlichen Trägern der Straßenbaulast durch gesetzliche Regelungen bestimmt ist. Dies hat maßgeblichen Einfluss auf den jeweils zulässigen Ge-

genstand von Verwaltungsverfahren und kann nicht ohne Weiteres überwunden werden. Das der Planung zugrunde gelegte Verkehrsgutachten hat sich als belastbar erwiesen. Zugleich können die mit dem Vorhaben verbunden Probleme im Einklang mit der Rechtsordnung jeweils einer zumutbaren Lösung zugeführt werden.

Zu sämtlichen vorgenannten, grundlegenden Aspekten wird insbesondere auf die eingehenden Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) dieser Entscheidung verwiesen. Weitere Aspekte, so zu Trassenalternativen, zu Fragen der Umweltverträglichkeit sowie zu einer Vielzahl von öffentlichen und privaten Belangen sind überdies jeweils im Sachzusammenhang aufgegriffen und behandelt worden. So greifen insbesondere Ansätze zu kurz, die im Schwerpunkt auf eine bloße Gegenüberstellung der möglichen Zahl von Betroffenen oder von Lärm Aspekte abheben. Es wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie sämtliche ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) verwiesen.

Zur Planung wird überdies kritisch ausgeführt, es sei nicht nachvollziehbar, warum so hohe Geschwindigkeiten auf der Ortsumfahrung vorgesehen seien. Dies verursache Lärm, gehe mit einem entsprechenden Unfallrisiko einher und stelle letztendlich keine Lösung der Problematik dar. Als ebenfalls nicht nachvollziehbar wird es angesehen, dass unterschiedliche Fahrbahnbreiten vorgesehen sind. Der Umfang versiegelter Flächen wird als nicht zu tolerieren angesehen. Es wird ausgeführt, eine Verkleinerung der Regelquerschnitte würde große Flächen einsparen. Deshalb solle nicht nur an die autogerechte Planung gedacht werden.

Diese Bedenken greifen nicht durch. Die Planung stützt sich zutreffend auf das laut Verkehrsgutachten zu erwartende Verkehrsaufkommen und weist einen hierauf abgestimmten Ausbaustandard auf. Es steht hinsichtlich der Geschwindigkeiten, Kurvenradien und Fahrbahnbreite im Einklang mit den geltenden Richtlinien und unter Berücksichtigung von Kriterien der Streckencharakteristik. Die für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit zuständigen Stellen wurden einbezogen und haben bezüglich der genannten Aspekte keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) wird ergänzend verwiesen.

Soweit Zweifel an der Ausgestaltung der Kreisverkehre geäußert wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.8 (Reduzierung der Kreisverkehrsinnendurchmesser) verwiesen.

Das aktuelle Verkehrsgutachten hat sich in der Prüfung als belastbar erwiesen. Gutachten und fachtechnische Stellungnahmen sind dann ungeeignet, wenn sie grobe, offen erkennbare Mängel und unlösbare Widersprüche aufweisen, wenn sie von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen ausgehen oder wenn Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde und der Unparteilichkeit des/der Gutachter bestehen (vgl. BVerwG Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20.08; BVerwG Beschl. v. 05.12.2008 - 9 B 28.08). Dem Gutachten kann im vorliegenden Fall nicht entgegengehalten werden, es mangle an der gebotenen Unabhängigkeit, weil es in ständigen Austausch mit Mitarbeitern des Regierungspräsidiums Freiburg erstellt worden sei. Straßenbauvorhaben stellen technisch und rechtlich komplexe Projekte dar. Es obliegt dem Vorhabensträger, für die Erstellung der notwendigen Antragsunterlagen Sorge zu tragen. Ein Verkehrsgutachten erfordert zu dessen fundierter Erarbeitung unter anderem ein hinreichendes Verständnis der technischen Planung. Treten - wie hier - das Bestreben nach einer weiteren Optimierung, detaillierte Variantenvorschläge und zahlreiche Fragen zu grundlegenden Aspekten des Vorhabens bereits in einem frühen Zeitpunkt der Planungsüberlegungen hinzu, ist es bereits aus diesem Grund sachlich nachvollziehbar, dass insbesondere Vorhabensträger und Fachgutachter im Kontakt stehen, um Verständnisfragen zu klären oder Auswirkungen von Planungsüberlegungen oder Varianten auf die Verkehrsströme zu diskutieren. Ein Mangel des Gutachtens ist aus diesem Umstand jedoch für sich nicht ableitbar. Vielmehr stellt der Austausch mit Fachgutachtern eine bewährte Vorgehensweise dar, die im Planungsprozess und im Verfahren zu einem fortschreitenden Erkenntnisgewinn bzw. zu einer fortschreitenden Verbesserung der Planung beiträgt. Die Planfeststellungsbehörde, die auch über eigene Sachkunde verfügt, hat sich über den gesamten Verlauf des Verfahrens intensiv mit den aufgeworfenen Fragestellungen und nicht zuletzt mit den vorliegenden Gutachten auseinandergesetzt und eigene Recherchen angestellt. Anhaltspunkte, dass das Verkehrsgutachten nicht von sachlichen Gesichtspunkten geleitet wäre, haben sich nicht gezeigt.

Bereits in Anbetracht des hohen Aufkommens an Durchgangsverkehr sowie der erkennbaren Verflechtungen ist ersichtlich, dass die gegebene Problematik nicht alleine mit Verbindungen vom Gewerbegebiet zur Wettelbrunner und Grunerner Straße bzw. mit Verbindungen zwischen den Wohngebieten westlich von Staufen zu beheben wäre.

Soweit ausgeführt wird, die Umgehungsstraße werde die Entwicklung Staufens in Richtung Westen und Südwesten und damit in Richtung der einzig ersichtlichen weiteren Entwick-

lungsflächen stark einengen, wird darauf hingewiesen, dass die baulichen Entwicklungsflächen des Flächennutzungsplans Berücksichtigung gefunden haben. Vereinzelt wird dargelegt, die Planung verhindere auf Dauer, dass Grunern und Staufen bei entsprechendem Bedarf zusammenwachsen könnten. Mit der Stadt Staufen und der Gemeinde Münstertal waren die maßgeblichen Träger der Bauleitplanung im Verfahren beteiligt. Sie haben diesbezüglich keine Einwände gegen die Planung erhoben. Weiter hinreichend verfestigte Planungen, die im Verfahren zu berücksichtigen wären, sind darüber hinaus weder vorgetragen noch ersichtlich.

Soweit ausgeführt wird, unter anderem werde an den Wochenenden, aber auch generell, der Motorradverkehr und/oder Freizeitverkehr weiter steigen bzw. werde auch allgemein künftig mehr Verkehr durch eine neue Straße angelockt, sind die genannten Aspekte im gebotenen Umfang im Verkehrsgutachten behandelt worden. Auf die eingehenden Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), insbesondere auch zum Verkehrsgutachten, wird verwiesen. Eine signifikante verkehrsinduzierende Wirkung hat sich nicht gezeigt (vgl. Ziffer 2.2.1.2 Verkehrsprognose (Grundlagen)).

Wegen der teilweise wechselbezüglichen Argumente zu Verfahrensaspekten und inhaltlichen Anforderungen wird überdies ergänzend insbesondere auch auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.1 (Verfahren, Verfahrensgegenstand) und Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse) verwiesen.

3.4.19.3.3 Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse

In großer Zahl richten sich Einwendungen gegen das Vorhaben und sehen als mögliche Alternative allenfalls einen Lösungsansatz im Sinne der Variante (Erweiterte) Westtangente. Insbesondere wird vehement gefordert, dass keine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Staufen auf Kosten der Randlagen und des Ortsteils Grunern erfolgen dürfe, auch weil dies letztendlich die Entlastung von wenigen auf Kosten einer Mehrheit bedeute. Der Ortsteil Grunern dürfe nicht von Staufen abgeschnitten werden und die Nahversorgung sowie der dörfliche Charakter müssten erhalten bleiben. Die kritische Auseinandersetzung mit der befürchteten Trennungswirkung und weiteren nachteiligen Folgen des Vorhabens geht in Einzelfällen hin bis zu der Vermutung, dass nicht sachbezogene Motive eine Rolle gespielt haben könnten. Anzustreben sei nicht die mit der Antragstrasse verbundene Ausgrenzung von Grunern und seiner Einwohner, sondern eine Lösung im Konsens zwischen Staufen und Grunern. Es wird unter anderem vorgetragen, dass es nicht sinnvoll sei, lediglich die Lärmbelastung von einem Teil der Bevölkerung auf einen anderen zu verlagern. Insbesondere die Variante (Erweiterte) Westtangente, die vielfach angeführt wird, Sorge für eine ge-

rechte und gleichmäßige Verteilung, was auch als sinnvolle und nachgerade demokratische Lösung angesehen werde. In Einwendungen werden überdies eine Vielzahl unterschiedlicher Anregungen zur anderweitigen Verwendung von Finanzmitteln bzw. zur Optimierung der Trasse getroffen. Überdies werden Einzelheiten der Planung aufgegriffen und als nicht fachgerecht, nicht sorgfältig genug geprüft und durchdacht bzw. als unangemessen kritisiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit den ins Verfahren eingebrachten und sinnvoller Weise für eine Prüfung in Betracht kommenden Trassenalternativen und Ansätzen für Optimierungen befasst. Im Verhältnis zur Antragstrasse hat sich keine Trassenalternative als eindeutig vorzugswürdig erwiesen. Weitere Optimierungen sind nicht geboten. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) sowie Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) wird verwiesen.

3.4.19.3.3.1 Westtangente und Erweiterte Westtangente

In einer Vielzahl von Einwendungen werden die Varianten Westtangente und Erweiterte Westtangente in teilweise unterschiedlichen Ausprägungen im Detail behandelt und ergänzende Anregungen zu deren Optimierung eingebracht. Es wird ausgeführt, die Westtangente/Erweiterte Westtangente biete eine gerechte und gleichmäßige Aufteilung der Verkehrslasten, diene der Nachhaltigkeit für Mensch und Natur und stehe in einem zeitgemäßen Kosten- und Nutzenverhältnis. Die Verkehrsströme würden gerechter und gleichmäßiger verteilt und man löse sich damit von einer überdimensioniert geplanten Trasse. Mit der Variante werde der demographischen Wandel berücksichtigt und man werde der Forderung der Landesregierung nach einem sparsamen Umgang mit Flächen, dem Vorrang von Ausbau vor Neubau, der Verknappung und Verteuerung von Energieträgern und einer guten Kosten- und Nutzenrelation gerecht. Hinzu träten Vorteile bezüglich der Lärmwirkung und eine geringere Barrierewirkung. Der weiterhin gültige Eingemeindungsvertrag zwischen Staufen und Grunern werde damit berücksichtigt, Beeinträchtigungen der Landwirtschaft vermindert und insbesondere ein Flurbereinigungsverfahren vermieden. Der Naherholungsraum zwischen Staufen und Grunern, das Landschaftsbild am Eingang des Münstertals und das Kleingartengebiet „Spitzäcker“ blieben erhalten. Überdies seien die Kosten im Vergleich zur großen Umfahrung wesentlich niedriger.

Der Vorhabensträger hat sich im Vorfeld und über die gesamte Dauer des Verfahrens mit den vorgetragenen Argumenten befasst und insbesondere die Alternative Erweiterte Westtangente nach den Vorgaben von Einwendungen und der führenden Interessengruppierung einer vertieften Betrachtung unterzogen. Trotz Bedenken zur Zielkonformität der ge-

nannten Varianten, hat sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls mit diesen Ansätzen in ihren wesentlichen Ausprägungen befasst. In der Betrachtung auch unter Gesichtspunkten der Variantenabwägung haben sich die Ansätze jedoch nicht als vorzugswürdig erwiesen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie ergänzend im jeweiligen Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

In Einwendungen wird teilweise auf Äußerungen des Vorsitzenden einer Interessengruppierung Bezug genommen, wonach dieser nach eigenen Angaben in regelmäßigen persönlichen Vorsprachen bei den zuständigen Personen der Straßenbauverwaltung die Ausführung der Antragstrasse „wesentlich beeinflusst und viele Änderungen bewirkt“ habe. Es wird bemängelt, dass demgegenüber der Interessengruppierung, die sich für die Alternative Westtangente/Erweiterte Westtangente einsetzt, diese Möglichkeit nicht eingeräumt worden sei. Hieraus ergäben sich gravierende Defizite.

Dem kann nicht gefolgt werden. Ausweislich der Antragsunterlagen hat sich der Vorhabensträger gerade mit den genannten Alternativen Westtangente und Erweiterte Westtangente besonders eingehend befasst. Er hat hierbei den Kontakt mit den jeweiligen Ansprechpartnern gesucht, Aspekte der Lösungsansätze diskutiert, Hinweise gegeben und Anforderungen aufgenommen. In der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde haben sich eher Anhaltspunkte dafür gefunden, dass die größere und intensivere Zahl der Kontakte mit den Befürwortern der Varianten Westtangente/Erweiterte Westtangente stattgefunden hat. Es ist überdies nicht ersichtlich, dass der Vorhabensträger von sachfremden Erwägungen oder Einflüssen geleitet gewesen wäre. Seine Bedenken und kritischen Hinweise zu den genannten Alternativen haben sich im Verfahren weitgehend als zutreffend bestätigt. Auf die vorstehenden genannten Verweisungen, auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 1 (Verfahren) und Ziffer 3.4.19.3.1 (Verfahren, Verfahrensgegenstand) sowie sämtliche Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrassen) wird ergänzend Bezug genommen.

Zum Variantenvergleich wird teilweise gefordert, exakt abzuklären, wie viele Menschen durch die Varianten jeweils be- und entlastet werden. Die Ausführungen beziehen sich regelmäßig auf die vergleichende Betrachtung von Antragstrasse und Westtangente/Erweiterte Westtangente. So wurde auch im Erörterungstermin eine weitere Prüfung der Betroffenheit des Schutzguts Mensch insbesondere unter Lärmgesichtspunkten und eine eingehende Darstellung im Sinne einer Kosten-Nutzen-Relation sowie die Berücksichtigung der jeweils gewonnenen Erkenntnisse in der Abwägung beantragt. Angestrebt wurde hierbei unter anderem das Erstellen einer Verlärmungskarte für die genannten Trassen.

Dem kann nicht gefolgt werden. Die Anträge werden abgelehnt. Weitere Untersuchungen sind nicht erforderlich, da mit den vorliegenden Unterlagen eine hinreichend genaue Betrachtung der Varianten und deren Vergleich untereinander eröffnet ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.1, 3.2, 3.3 (Erforderlichkeit, Planziele, UVP, Variantenabwägung), Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) sowie die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), hier vor allem auch sämtliche Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse), Ziffer 3.4.19.3.4 (Umweltverträglichkeit, Umweltbelange) und Ziffer 3.4.19.3.6.1 (Lärm) verwiesen. Es trifft zu, dass auch Lärmauswirkungen in die Betrachtungen einfließen, die geringer ausgeprägt und/oder nicht mit einer Überschreitung der Grenz- und/oder Orientierungswerte verbunden sind. Das ist mit dieser Entscheidung auch erfolgt. Die DIN 18005 wurde im gebotenen Umfang als fachliche Orientierungshilfe zur Lärmthematik insbesondere im Rahmen der UVS bzw. zur Betrachtung der Gesamtlärmsituation einbezogen. Mit den vorliegenden Unterlagen und einer Heranziehung sowohl der DIN 18005 als auch der 16. BImSchV war eine hinreichend gründliche Auseinandersetzung mit den Lärmwirkungen für den Prognose-Nullfall und die Planungsfälle, auch im Vergleich der Varianten miteinander, eröffnet. Es wird darauf hingewiesen, dass es nicht als bedenklich erachtet wird, wenn auch die 16. BImSchV orientierend für den Bereich von Neumagenstraße und Münstertäler Straße herangezogen wird. Es ist unumstritten, dass eine direkte Anwendung mangels baulichem Eingriff nicht in Betracht kommt. Erkennbare und nachvollziehbare Zielrichtung war vielmehr, Erkenntnisse für die Bereiche zur Verfügung zu stellen, die eine Entlastung erfahren sollen. Insbesondere zur Variante Westtangente/Erweiterte Westtangente wurden die Vorgaben der Interessengruppierung in die Berechnungsgrundlagen einbezogen.

3.4.19.3.3.2 Weitere Vorschläge/ Fragen zu Trassenalternativen und Optimierungen der Antragstrasse

Es wird vielfach gefordert, Abstand von räumlich isolierten Planungsansätzen zu nehmen. Für sinnvoll wird so etwa eine grundlegende Sanierung im Verkehrsraum von Ehrenkirchen bis Müllheim als abgestimmte Maßnahmen der betroffenen Kommunen für notwendig erachtet. Die vielfach zu beobachtende begrenzte Ausrichtung auf die lokale Problematik, die vielerorts eine ähnliche Struktur aufweise, sei signifikant für die Problemstellung. In Einwendungen wird weiter ausgeführt, dass im Hinblick auf die Verkehrsführung von und zu den Bereichen Bad Krozingen, Ballrechten - Dottingen, Sulzburg und Heitersheim die Trasse als suboptimal empfunden werde, weil sie sich zu sehr an die Stadt anschmiege. Bei gebührendem Abstand könne auch die Funktion eines Zubringers für Gallenweiler, Schmidhofen usw. erfüllt werden. Der größte Teilverkehr fließe über die L 125 und die L

129 und überlagere sich lediglich in einem Teilbereich mit der L 123. Die L 123 stelle der Sache nach so etwas wie einen Autobahnzubringer dar, der Staufen anbinde und der danach mit dem Restverkehr in Richtung Münstertal führe. Dies solle als wichtige Verkehrsachse so erhalten bleiben. Andererseits lasse sich die Hauptachse der L 125 dagegen ohne Weiteres aus dem bebauten Gebiet von Staufen herausnehmen und als Umfahrung im Sinne einer Westtangente/Erweiterten Westtangente realisieren. Es solle daher eher ein Projekt „Ortsumfahrung Staufen L 125 neu“ weiter verfolgt werden. Für den restlichen Durchgangsverkehr auf der L 123 nach Münstertal sei der Neubau einer Umfahrung insbesondere im Bereich zwischen L 125 und der Anbindung in Richtung Münstertal nicht gerechtfertigt. Teilweise wird vorgetragen, eine Anbindung an die neue Umgehung Bad Krozingen/Heitersheim und dort wieder eine Anbindung Richtung Münstertal sei sinnvoller, weil hierbei auch die Trassen bestehender Infrastruktur genutzt werden könnten. Insbesondere wird es als nicht tragbar erachtet, wenn solche Lösungsansätze an der Zuständigkeit unterschiedlicher Träger der Straßenbaulast scheiterten.

Die hier vorgetragenen Argumente sind in ihrem Grundansatz und dem übergreifenden Bestreben im Interesse eines so verstandenen Allgemeinwohls an sich nachvollziehbar. Sie werden jedoch den Zielsetzungen des vom Gesetzgeber konzipierten Fachplanungsrechts und der hierfür vorgesehenen Genehmigungsverfahren nicht gerecht. Zugleich gilt es die mit dem vorliegenden Projekt in Angriff genommene Aufgabenstellung im Blick zu behalten. Dies vor dem Hintergrund des aktuellen Verkehrsgutachtens, das sich in der Prüfung als belastbar erwiesen hat. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) Bezug genommen.

Der Vorhabensträger hat mit der geänderten Planung Anregungen zur Optimierung aufgegriffen. Es handelt sich dabei unter anderem um die Ausbildung von Kreisverkehrsplätzen, der Anbindung der Münstertäler Straße im Bereich des Campingplatzes und dem Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen. Über die Dauer des Verfahrens hat er überdies weitere Überlegungen angestellt, um nachteilige Projektwirkungen weiter zu mindern bzw. zu einer weiteren Optimierung beizutragen. So wurde die Planung an die Konzeption des Bebauungsplans „Rundacker II“ angepasst, was zu einer gegenseitigen Stärkung unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten beiträgt. Mit einer weiteren Anpassung an fortentwickelte Standards wurde überdies eine weitere Entlastung von landwirtschaftlichen Flächen verbunden. Mit Trassenführung und technischer Ausgestaltung hat der Vorhabensträger das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die weiteren an das Vorhaben zu stellenden Anforderungen im gebotenen Umfang einbezogen. Dies umfasst auch Aspekte des Immissionsschutzes. Es hat sich insbesondere gezeigt, dass Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich werden. Es sind auch keine durchgreifenden sachlichen Gründe ersichtlich, die für eine Verschiebung der Trasse etwa im Hinblick auf die Wohnbebauung im westlichen

Bereich von Staufen, auf die Siedlungsbereiche von Grunern oder den Bereich „Im Steiner“ sprechen. Wie bereits dargelegt, sind die räumlichen Gegebenheiten einschließlich der vorhandenen Zwangspunkte der Planung und der vorhandenen Bebauung dergestalt, dass vielfach nur begrenzt Spielräume für die Trassierung ersichtlich sind. Mit der vorliegenden Planung ist den unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belangen, insbesondere auch Aspekten des Immissionsschutzes Rechnung getragen. Vorhandenes Potential für Optimierungen wurde ausgeschöpft. Gerade auch in der engeren Situation zwischen Staufen und Grunern würde eine Verschiebung der Trasse zugunsten eines Bereichs zugleich eine stärkere Belastung anderer Bereiche nach sich ziehen. Im Interesse einer schonenden und an einem gerechten Interessensausgleich orientierten Planung wird hierfür kein ausreichendes Potential gesehen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), die Ziffern 3.1, 3.2, 3.3 (Trassenvarianten, Nullvariante, Umweltverträglichkeitsprüfung, Variantenabwägung) sowie insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1 (Belange der Stadt Staufen), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall) sowie die ergänzenden Ausführungen zu den privaten Einwendungen (vgl. u. a. die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.2 Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte)).

Eine Tieflage oder weitere Absenkung der Trasse ist nicht erforderlich und würde überdies Bedenken unter unterschiedlichen Gesichtspunkten begegnen. In der Prüfung hat sich die geländenahe und in mehreren Schritten optimierte Lage der Trasse im Gelände als verträglich erwiesen. Dies umfasst auch Aspekte des Regionalen Grünzugs, des Lärmschutzes sowie Belange der Wasserwirtschaft. Ergänzende Unterlagen zum Grundwasser bzw. ein Grundwassermodell werden nicht benötigt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Sachzusammenhang, insbesondere unter Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2.1 (Belange der Stadt Staufen), Ziffer 3.4.3.1 (Lärm), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), die ergänzenden Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen) sowie, ebenfalls ergänzend, auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) verwiesen. Die mit der Antragstrasse verbundenen Fragen und Problemkonstellationen können im Einklang mit der Rechtsordnung einer Lösung zugeführt werden. Die verbleibenden nachteiligen Wirkungen sind zumutbar und daher hinzunehmen. Demgegenüber würden bei einer weiteren Absenkung und insbesondere einer Tieflage über die genannten Belange hinaus nicht unbeträchtliche Mehrkosten hinzutreten. Da bei der Antragstrasse Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, entfallen Überlegungen, wie sich diese op-

tisch oder klimatisch auswirken und wie nachteiligen Folgen begegnet werden könnte. Mit einem abgestimmten Konzept zur Einbindung der Trasse in die Landschaft wird deren störende optische Wirkung auf ein verträgliches Maß zurückgeführt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) wird verwiesen. Es wurde einbezogen, dass mit der Trasse verschiedene Wegverbindungen, darunter traditionelle bzw. historisch überprägte Wege (u. a. Karrweg und Bettlerpfad) unterbrochen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit deren Verlauf im Gelände, der verkehrlichen Bedeutung, dem historischen Hintergrund wie auch der Bedeutung unter anderem für die Freizeitnutzung, als Wegverbindung zwischen Staufen und Grunern und nicht zuletzt in ihrer Bedeutung für die Landwirtschaft auseinandergesetzt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.4.2.1 (Belange der Stadt Staufen), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) sowie die ergänzenden Ausführungen in unterschiedlichem Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Soweit die zerschneidende Wirkung insbesondere auch mit Blick auf die Landwirtschaft angesprochen wurde und auch hier eine Tieflage mit Deckelung bzw. Wegeüberführungen gefordert wird, wird ebenfalls auf die Verweisungen im vorstehenden Abschnitt Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Querungssituation im konkreten Verfahren nachvollziehbar eine hohe Aufmerksamkeit zukommt. Für die Einwohner der angrenzenden Gebiete von Staufen und von Grunern wie auch für die Landwirtschaft hat die günstige Situation im Bestand, insbesondere zwischen Staufen und Grunern, ein hohes Gewicht. Fragen im Zusammenhang mit Querungsmöglichkeiten kommt ersichtlich Bedeutung zu, die über eine an streng sachlichen Kriterien ausgerichtete Betrachtung hinausgeht und der im Falle einer allseits akzeptierten Lösung hohes Befriedungspotential zukommen könnte. Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher wiederholt auch mit möglichen Ansätzen zu einem Entgegenkommen auseinandergesetzt, das über das rechtlich Gebotenen hinausgeht. In der Gesamtbetrachtung der örtlichen Gegebenheiten, der zu erwartenden Verkehre, der Lage der Siedlungsschwerpunkte, der relevanten Destinationen, der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange und nicht zuletzt auch unter Kostengesichtspunkten, hat sich jedoch kein Ansatz als so geeignet erweisen, als dass er dem Vorhabensträger als zusätzlicher Aufwand zugemutet werden könnte. Neben Ansätzen für eine Tieflage bzw. Tieferlegung wurden in diesem Zusammenhang auch Ansätze einbezogen, die Antragstrasse mit einer Brückenkonstruktion zu queren, die für schwächere Verkehrsteilnehmer und möglichst auch für den landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist. Neben nicht unbeträchtlichen Kosten würden insbesondere die Bauwerke und Dammschüttungen

beidseits der Trasse erhebliche Flächeninanspruchnahmen mit sich bringen. Erheblich nachteilig wäre überdies die Wirkung als Querriegel vor allem zwischen L 125 und der Anbindung an die Münstertäler Straße in Richtung Bauende. Es handelt sich hier um einen klimatisch sensiblen Bereich. Es gilt dabei zu bedenken, dass dem Münstertäler Bergwind hohe Bedeutung für die Durchlüftung der Landschaft und der Siedlungsbereiche zukommt. Das Berg-Tal-Windsystem ist hier bereits durch die einander angenäherte Bebauung von Staufen und Grunern beeinträchtigt. Durch das Hinzufügen eines Querriegels würde dieser unerwünschte Effekt weiter gesteigert, was es zu vermeiden gilt. Es wird einbezogen, dass optimierte Konstruktionen, die einen geringeren Widerstand bieten, besondere Anforderungen an das zu wählende Material stellen, was sich zugleich in weiteren Mehrkosten niederschlagen würde.

In Einwendungen wird teilweise die Frage als ungeklärt angesehen, wie der Verkehr nach Fertigstellung der Umfahrung in die Staufener Innenstadt gelenkt werden solle. Es könne hier nicht alleine darauf verwiesen werden, dass dies in die Zuständigkeit der Stadt Staufen falle. Im Sinne einer Problembewältigung sei es erforderlich, insbesondere die Anwohner der betreffenden Straßen (beispielsweise von Krozinger Straße, Neumagenstraße, Wettelbrunner Straße, Grunerner Straße) sowie die Bewohner der angrenzenden Gebiete in deren begründetem Interesse über das weitere Vorgehen und über die künftigen Belastungen zu informieren. Nur so könne eine persönliche Betroffenheit bezüglich der Auswirkungen der Umfahrung beurteilt werden. Dieser Fehler schlage auf die vorliegende Planung durch, weil auch diese sich ohne die beschriebenen Aspekte nicht ausreichend einschätzen lasse. Wenn beispielsweise die Hauptzufahrt zur Innenstadt weiterhin über die Neumagenstraße erfolge, sei unmöglich eine Entlastung von 70 % des Verkehrs zu erwarten. Die Verkehrslenkung müsse also zwingend Teil einer Planfeststellung sein und dürfe nicht hinterher durch die Stadt erfolgen, weil ansonsten bereits unumkehrbare Tatsachen geschaffen würden.

Den vorgetragenen Bedenken kann nicht gefolgt werden. Mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten ist eine Prognose zur Entlastungswirkung der Ortsumfahrung getroffen, die über die zu erwartende Beschilderung der Landesstraße keinerlei zusätzlichen verkehrslenkenden Maßnahmen berücksichtigt. Zugleich zeigt das Verkehrsgutachten die im Falle der Projektumsetzung zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf. Der Fachgutachter hat im Erörterungstermin ausdrücklich bestätigt, dass bei der Untersuchung der Antragstrasse keine zusätzlichen Maßnahmen wie z. B. Rückbaumaßnahmen oder Temporeduzierungen in der Ortsdurchfahrt einbezogen wurden und - die im Falle der Umsetzung - zu einer noch größeren Entlastung führen würden. Die Stadt Staufen hat durch ihren Rechtsbeistand im Erörterungstermin erklärt, dass erste Überlegungen, wie der innerörtliche Bereich nach dem Bau Ortsumfahrung gestaltet werden könnte, bereits angestellt wurden. Detailliertere

Schritte hin zu einer Beschlussfassung und Umsetzung sieht man zunächst jedoch auch in Abhängigkeit vom weiteren Fortgang bzw. Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), hier insbesondere Ziffer 2.2 (Verkehrsgutachten), Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)) sowie die Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.19 Private Belange, Einwendungen) ergänzend verwiesen.

Soweit gefordert wird, dass die Unterführung zwischen Staufen und Grunern entfallen muss, weil sie einen Querriegel im Grundwasserstrom darstelle, kann dem nicht gefolgt werden. In Abstimmung mit den zuständigen fachlichen Stellen hat sich gezeigt, dass mit nachteiligen Wirkungen auf das Grundwasser nicht zu rechnen ist. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird verwiesen. Ebenso ist es nicht erforderlich, die Pumpenanlage mit einer Notstromversorgung zu versehen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.12 (Geh- und Radwegunterführung (Bau-km 2+743); Ausrüstung der Pumpenanlage mit einer Notstromversorgung) wird verwiesen.

Einer besseren Gestaltung des Knotenpunkts L 123/ L 125/ Krozinger Straße (angeregt wurde vielfach ein Kreisverkehrsplatz) wurde mit der aktuellen Planung Rechnung getragen.

Soweit im Rahmen der ursprünglichen Planung kritisiert wurde, dass die bisherige Zufahrt zu den Maiermatten ersatzlos gestrichen werde und die Grundstücke 1594 und 1593 keine Zufahrt mehr hätten, ist dem mit der geänderten Planung Rechnung getragen. Die Zufahrt bleibt in ihrer bisherigen Lage erhalten und wird den neuen Gegebenheiten angepasst (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 104a). Die Zufahrt zu Flst.-Nr. 1593 ist damit weiterhin unmittelbar gewährleistet. Nach dem Ergebnis der Prüfungen durch den Vorhabensträger war das Flst.-Nr. 1594 bisher über das Flst.-Nr. 1593 bzw. über den Weg entsprechend Bauwerksverzeichnis Ziffer 105a erreichbar, wozu allerdings im Bestand und auch künftig der dort vorhandene Graben überwunden werden muss. Im Ergebnis wird durch das geplante Vorhaben die Zufahrtssituation zu Flst.-Nr. 1594 im Verhältnis zum Bestand nicht verschlechtert. Nach Auskunft des Vorhabensträgers könnte gegebenenfalls im Zuge der Ausführungsplanung eine Lösung zur Überwindung des verlegten Grabens (Bauwerksverzeichnis Ziffer 6001) gefunden werden. Dies kann nach vorstehenden Ausführungen jedoch freiwilligen und einvernehmlichen Abstimmungen unmittelbar zwischen den Parteien überlassen bleiben.

Soweit Anregungen und Kritik zur Anbindung des Anwesens Stöckle vorgetragen wurden, wird auf die Ausführungen unter 3.4.2.1.1.1 (Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis

ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)) verwiesen. Gleiches gilt für Forderungen nach einer Verknüpfung der Neumagenstraße und der Münstertäler Straße über Kreisverkehrsplätze und in diesem Zusammenhang geäußerte Kritik an Abbiegespuren im Bereich von Bau-km 0+300. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)) verwiesen. Die Abbiegespuren sind auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausgelegt und die Planung mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt.

Teilweise wird gefordert, eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer in den Bereich von Bau-km 0+500 zu verlegen bzw. zusätzlich zu errichten, weil dort ein von Norden kommender Weg einmündet. Es wird ausgeführt, dass damit zugleich wilden Querungen vorgebeugt würde.

Dem kann nicht gefolgt werden. Die in der aktuellen Planung enthaltene Unterführung bei Bau-km 0+320 ist am dafür vorgesehenen Ort sinnvoll, weil sie die Wegebeziehungen entlang des Neumagens aufnimmt und mit einem lediglich geringen Umweg aufrechterhält. Die bei Bau-km 0+500 in den straßenbegleitenden Weg einmündende Wegebeziehung in Richtung Kernort von Staufen beträgt zur Unterführung weniger als 200 m. Das Gewerbegebiet kann über die Querungshilfe beim dortigen Kreisverkehrsplatz gefahrlos und mit überschaubarem Mehraufwand erreicht werden. Die mit der ursprünglichen Planung vorgesehene Querungshilfe bei ca. Bau-km 0+438 ist mit der geänderten Planung entfallen. Die zu erwartenden Verkehre schwächerer Verkehrsteilnehmer können in der dargestellten Weise mit zumutbaren Zuwegungen bewältigt werden. Der mit einer zusätzlichen Unterführung verbundene Aufwand stünde damit letztlich in keinem angemessenen Verhältnis zum Verkehrsaufkommen und einem insoweit erreichbaren Nutzen. In Abstimmung mit den fachlich zuständigen Stellen wurde die Konzeption für schwächere Verkehrsteilnehmer auch unter Gesichtspunkten sogenannter „wilder Querungen“ eingehend betrachtet. Im Unterschied beispielweise zum Bereich zwischen Staufen und Grunern ist die Dammhöhe merklich größer und die Straße ist wegen der Lage im Wasserschutzgebiet seitlich mit Schutzeinrichtungen versehen. Die Wahrscheinlichkeit von sogenannten wilden Querungen ist in Anbetracht der gegebenen Hürden, die zu überwinden wären, damit eher gering. Ergänzende Maßnahmen zur Verhinderung von Querungen sind daher nicht geboten. Zugleich sind diese künftig nicht gehindert (beispielsweise Bepflanzung), falls sich wider Erwarten ein Bedarf zeigen sollte. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.1 (Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)), Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwä-

chere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) sowie Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), hier insbesondere Ziffer 3.4.12.1.4 (Unterführung bei Bau-km 0+320) und Ziffer 3.4.12.1.8 (Maßnahmen, um Fußgängerquerungen abseits der regulären Querungseinrichtungen zu hindern), wird ergänzend verwiesen.

Der mit der ursprünglichen Planung zunächst vorgesehene Weg nordwestlich des Anwesens Stöckle (Unterlage 10.1 der ursprünglichen Antragsunterlagen, Bauwerksverzeichnis; Ziffer 110) ist mit der geänderten Planung entfallen. Die Wegverbindung verläuft nach der geänderten Planung parallel entlang der Ortsumfahrung.

Dem Hinweis auf eine nicht hinreichende Erschließung des Grundstücks Flst.-Nr. 3320 auf Gemarkung Bad Krozingen wurde mit der geänderten Planung Rechnung getragen (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 112a).

Für den Bereich von Bau-km 0+962 (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 115) wurde vorgetragen, der Anschluss des Wirtschaftsweges sei unbefriedigend, weil eine Anbindung an den Kreisverkehrsplatz fehle. Diese müsse durch eine Anbindung über den vorhandenen Geh- und Radweg korrigiert werden.

Einer entsprechenden Anbindung stehen Aspekte der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit entgegen. Die angeregte Verkehrsführung im Bereich eines Kreisverkehrsplatzes wäre von den Verkehrsteilnehmern so nicht zu erwarten. Zugleich würde der zusätzlich einfädelsnde Verkehr den Verkehrsfluss und damit die Leistungsfähigkeit mindern. Es gilt hierbei auch zu bedenken, dass ein Ast des Kreisverkehrsplatzes betroffen wäre, der durch eine hohe Verkehrsbelastung geprägt ist. Demgegenüber trägt die vorgesehene Anbindung im Bereich des Reiterhofs (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 1007) zu einer Entzerrung der Verkehre bei und ist mit einem überschaubaren Umweg verbunden, der als zumutbar erachtet wird.

Soweit kritisch vorgetragen wurde, dass auf Höhe von Bau-km 1+110 ein Weg abgetrennt werde und blind im Gelände ende, wurde dem mit der geänderten Planung Rechnung getragen. Die nordwestlich der Trasse liegenden Grundstücke werden künftighin über einen parallel zur Ortsumfahrung verlaufenden Weg erschlossen (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1b der Antragsunterlagen, Ziffer 1008).

Es wird bezüglich eines Radwegs entlang der L 129 bemängelt, dass die Grundstücke Flst.-Nr. 1881 bis 1888 der Gemarkung Staufen nur über den Radweg erschlossen seien.

Dies führe zu Nutzungskonflikten. Deshalb werde die Herstellung eines Wirtschaftsweges im Rahmen der Straßenplanung gefordert.

Das Radwegeprogramm ist lediglich nachrichtlich in der Planung dargestellt und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Dies umfasst auch eine angedachte Radwegeverbindung, die südlich parallel zur L 129 verläuft. Die Zuwegungen zu den genannten Grundstücken bleiben im Zuge des Vorhabens damit unverändert, im Fall des Grundstücks Flst.-Nr. 1888 nahezu unverändert erhalten.

In Einwendungen wird gefordert, den Rad-/Fußweg entlang der L 125 (Teil des Markgräfler Radwanderweges und des Radwegs Mulhouse - Freiburg) auf den 140 Metern zwischen der L 125 und der Stauffer Straße als eigenständigen bituminös befestigten Rad- und Fußweg auf ca. 140 m Länge parallel zur Straße „Im Steiner“ zu verwirklichen. Es wird ausgeführt, dass es sich um einen stark frequentierten Weg handle (hohes Aufkommen auch an Schülern), der durch die Planung unterbrochen werde. Für schwächere Verkehrsteilnehmer sei es zu gefährlich, hier künftig die (in ihrer Breite reduzierte) Straße „Im Steiner“ nutzen zu müssen.

Dem kann nicht gefolgt werden. Nach der geänderten Planung bleibt die heutige Straße "Im Steiner" zwischen L 125 und dem Ende der Bebauung im Bereich Steiner (südöstlicher Bereich) in der vorhandenen Fahrbahnbreite bestehen. Es bleibt daher genügend Raum für die gemeinsame Führung von schwächeren Verkehrsteilnehmern und Kfz auf der überschaubaren Wegstrecke zwischen L 125 und der Zuwegung zur Unterführung. Das relativ hohe Aufkommen an Schülern und weiteren Nutzern wurde hierbei nicht verkannt, sondern in die Überlegungen mit eingestellt. Sowohl aus dem Verkehrsgutachten (Fortschreibung 2008, vgl. S. 7 und Plan 5) sowie aus Hinweisen und Unterlagen, die von verschiedener Seite in das Verfahren eingebracht worden sind, sind entsprechende Informationen zu entnehmen. In die Überlegungen ist eingeflossen, dass die Straße „Im Steiner“ künftig nur noch durch ein geringes Verkehrsaufkommen geprägt sein wird. Es wurde überdies berücksichtigt, dass Straßenverkehrsbehörde und Polizeidirektion die Planung eingehend geprüft haben. Im Kontakt mit den fachlichen zuständigen Stellen haben sich keine Hinweise ergeben, dass die hier vorgesehene Streckenführung insbesondere unter Sicherheitsaspekten Bedenken begegnet. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)), Ziffer 3.4.2.1.1.11 (Rückbau der Straße "Im Steiner") sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) wird verwiesen. Es wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass verschiedentlich auch in privaten Einwendungen ein entsprechender

Rückbau der Straße „Im Steiner“ angeregt wurde, um diesen als Rad- und Wirtschaftsweg zu aktivieren.

Der teilweise allgemein erhobenen Forderung, auf Teile des Wirtschaftswegenetzes bzw. verschiedene Anpassungen zu verzichten, wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) sowie Ziffer 3.4.19.2.2 (Umfang der dauerhaften Inanspruchnahme) verwiesen. Es wurde mit der Planung im gebotenen Umfang darauf geachtet, den unterschiedlichen Belangen (Erschließung, Nutzung für landwirtschaftlichen Verkehr und Freizeitverkehr, schonenden und sparsamen Umgang mit Flächen) im jeweils gebotenen Umfang gerecht zu werden. Eine weitere Reduzierung des landwirtschaftlichen Wegenetzes wäre insbesondere mit den landwirtschaftlichen Belangen nicht vereinbar.

Soweit in unterschiedlichen Zusammenhängen insbesondere zum künftigen Umfang des kommunalen Wegenetzes darauf hingewiesen wird, dass mit Blick auf künftige Unterhaltungspflichten der Stadt übergebürliche Belastungen zu vermeiden sind, wird sinngemäß auf die Ausführungen unter Ziffer 3.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.3.3 (Weitere Argumente) verwiesen.

Soweit im Übrigen eine Reduzierung der Kreisverkehrsinnendurchmesser gefordert wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.8 (Reduzierung der Kreisverkehrsinnendurchmesser) verwiesen. Zur Forderung nach einer geänderten Gestaltung des Knotenpunkts bzw. der Lage des Kreisverkehrs im Bereich des Reiterhofs/Gewerbegebiets und der Gestaltung des Knotenpunkts im Bereich des Campingplatzes wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.10 (Anbindung des Gewerbegebiets „Gaisgraben II/III“) und Ziffer 3.4.2.1.1.13 (Gestaltung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger, Radfahrer und Reiter im Bereich des Reiterhofs) verwiesen. Soweit dort oder an anderer Stelle eine Unterführung gefordert wird, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) verwiesen. Die Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit einer weiteren Unterführung gelten sinngemäß. Gleiches gilt, soweit die Durchgängigkeit insbesondere des Bettlerpfades und Karrweges als bedeutsamer Wegverbindungen angesprochen wird. Soweit die Anbindung der Ortsdurchfahrt durch Kreisverkehre angesprochen wurde, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.9 (Anbindungen der Ortsdurchfahrt an die L 123 (neu) (Neumagenstraße und Knoten L 123 neu/ Münstertäler Straße/ Im Steiner)) verwiesen.

Mit der vorgenommenen Untersuchung zur Leistungsfähigkeit in den Knotenpunkten konnte jeweils aufgezeigt werden, dass die vorgesehenen Kreisverkehrsplätze jeweils den sinnvollsten Ansatz zur Bewältigung der verkehrlichen Aufgabenstellung darstellen. So kann insbesondere nicht davon gesprochen werden, dass die Lage der Kreisverkehrsplätze bzw. die Ausgestaltung der Knotenpunkte willkürlich oder unter Annahme unzutreffender Kriterien oder Überlegungen erfolgt ist. Im Verfahren hat sich vielmehr gezeigt, dass der Vorhabensträger die Verknüpfungen der Trasse mit weiteren Verkehrswegen jeweils für sich und mit Blick für das Gesamtvorhaben eingehend betrachtet und jeweils sinnvolle Lösungsansätze entwickelt hat. Er hat Anregungen zur Optimierung insbesondere mit der geänderten Planung aufgenommen. Die Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald und die Polizeidirektion Freiburg waren eingebunden. Sie haben ihrerseits zur Optimierung der Planung beigetragen. Sie haben das Gesamtkonzept geprüft und in seiner aktuellen Fassung mitgetragen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie Ziffer 3.4.19.3.10 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus) wird ergänzend verwiesen.

Der Forderung nach einer Begradigung der Strecke zwischen den Knotenpunkten mit der L 129 und L 125 kann unter trassierungstechnischen Gesichtspunkten und Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit nicht gefolgt werden. Die vorliegende Planung ist richtlinienkonform und trägt mit einem für die Verkehrsteilnehmer berechenbaren Trassenverlauf zur Stetigkeit und Sicherheit des Verkehrsgeschehens bei.

Es wird ausgeführt, der Flächenverbrauch werde durch die Straßenneigungswinkel unnötig erhöht. Durch zum Teil bis zu 6,5 % Querneigung werde der Straßenkörper erheblich aus dem Bodenniveau angehoben, was eine Überhöhung von ca. 50 cm bedeute. Dies habe negative Auswirkungen auf die Schallausbreitung und auf die Böschungsbreite. So wird allgemein kritisiert, dass die Böschungsbreiten infolge geringer Abböschungsneigung überdimensioniert seien. Dies trage zu einem höheren Flächenverbrauch und höheren Pflegekosten bei. Vor diesem Hintergrund wird gefordert, Querneigung und Straßenentwässerung zu überarbeiten und gegebenenfalls für geringere Entwurfsgeschwindigkeiten auszulegen. Dies würde auch dem Erscheinungsbild der Straße insgesamt guttun.

Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Der Straßenkörper wurde richtlinienkonform geplant und ist hierbei zutreffend an den Erfordernissen ausgerichtet, die sich u. a. aus Geschwindigkeiten und Radius ergeben. Es werden damit die auftretenden Fliehkräfte im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt. Hinzu tritt das Erfordernis einer schadlosen Ableitung von Oberflächenwasser, der eine entsprechende Querneigung ebenfalls dienlich ist. Es wird, wie bereits ausgeführt, darauf hingewiesen,

dass das Vorhaben unter Gesichtspunkten eines sparsamen Flächenverbrauchs optimiert wurde. So wurde die Trasse so weit wie möglich geländenahe geführt, der Querschnitt entsprechend der zu erwartenden Verkehrszahlen gewählt und die Böschungen am Böschungsfuß ausgerundet, um insbesondere für die Landwirtschaft in größtmöglichem Umfang die Bewirtschaftung zu gewährleisten. Zur Erforderlichkeit des Vorhabens einschließlich der zu erwartenden Verkehrszahlen und der nötigen Dimensionierung wird zur Vermeidung von Wiederholungen insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 2. (Erforderlichkeit, Planziele), zu Aspekten der Flächeninanspruchnahme auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen. Ergänzend wird überdies auf die jeweiligen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), auf Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage), Ziffer 3.4.6 (BLHV) und Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) Bezug genommen.

Soweit weitere Querungsmöglichkeiten, die Aufrechterhaltung bestehender Wegebeziehungen, die besondere Bedeutung des Wegenetzes zwischen Staufen und Grunern einschließlich der Auswirkungen vor allem auch auf den Ortsteil Grunern bzw. die technische Ausgestaltung der Unterführungen angesprochen werden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), insbesondere Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) und Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) verwiesen.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, stellen die Verknüpfungspunkte mit weiteren Verkehrswegen und auch der Tunseler Graben Zwangspunkte für die Planung dar. Hinzu kommen unter anderem die Anforderungen an die Errichtung von Verkehrswegen in Wasserschutzgebieten. In Abstimmung mit den fachlichen Stellen hat der Vorhabensträger die Gestaltung des Verkehrswegs, insbesondere auch dessen Höhenlage mehrfach kritisch überprüft und so weit wie möglich optimiert. Dies hat seinen Niederschlag in der aktuellen Fassung der Planunterlagen gefunden. Eine weitere Absenkung der Trasse im Bereich des Tunseler Grabens über das erreichte Maß hinaus, ist mit zumutbarem Aufwand nicht leistbar. Es wird darauf hingewiesen, dass neben den Belangen der Wasserwirtschaft unter anderem naturschutzfachliche Aspekte (Passierbarkeit u. a. für Libellen und weitere Arten) mit einbezogen wurden. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1.1.7 (Forderung nach einer Absenkung der Dammlage), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) und Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird verwiesen.

Mit Blick auf die vorstehend dargestellten Randbedingungen einer Planung im Einklang mit den geltenden Richtlinien und einer an einer sachgerechten Streckencharakteristik orien-

tierten Planung kann auch verschiedenen Forderungen nach Trassenverschiebungen in einzelnen Bereichen nicht nachgekommen werden. Gleiches gilt, wenn Anforderungen diesbezüglich allgemein auf den Gleichbehandlungsgrundsatz gestützt und gleichberechtigte Abstandsflächen von der Straßenmitte zu bereits bestehenden Wohngebäuden gefordert werden. Es bleibt zunächst festzuhalten, dass angesichts der konkreten Rahmenbedingung die Spielräume für Lage und Ausgestaltung der Trasse eher überschaubar sind und die vorliegende Planung sich hierbei erkennbar von Gesichtspunkten einer möglichst weitreichenden Optimierung hat leiten lassen. Wie sich aus dieser Entscheidung ergibt, sind in die Trassenwahl und die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens zahlreiche Überlegungen vor dem Hintergrund berührter öffentlicher und privater Belange eingeflossen. Ein pauschalierender Ansatz etwa nach dem arithmetischen Mittel von Abständen zur Wohnbebauung würde dem nicht gerecht. Lediglich beispielhaft sei darauf hingewiesen, dass im Zuge einer auch auf einen gerechten Interessenausgleich bedachten Planung zu bedenken ist, dass gerade auch im Bereich zwischen Staufen und Grunern eine weitere Verschiebung der Trasse (etwa in Richtung Gemarkungsgrenze) zu geänderten Radien und eventuell zu geänderten Auswirkungen auf Teile der Bebauung (z. B. Lärm) oder einer ungünstigeren Situation bezüglich naturschutzfachlich sensibler Bestände führen könnte. Klare Verbesserungen im Vergleich mit der Antragstrasse, welche sich wiederum in der Gesamtbetrachtung als ausgewogener Lösungsansatz bestätigt hat, sind hier nicht ersichtlich.

3.4.19.3.3.3 Weitere Argumente

Teilweise werden als Alternative, ergänzend zu verschiedenen Lösungsansätzen oder in der Argumentation gegen die Erforderlichkeit des Vorhabens gerichtet, verkehrsregelnde Maßnahmen angeführt. Es wird überdies dargelegt, dass Kfz künftig leiser und abgasärmer seien. Hier gilt es zunächst zu bedenken, dass die straßenrechtliche Planfeststellung auf die bauliche Infrastruktur und grundsätzlich nicht auf betriebliche Regelungen (z. B. Geschwindigkeitsregelungen, Fahrbahnmarkierungen oder Beschilderungen) gerichtet ist. Betriebliche Regelungen bzw. hierauf gestützte Verkehrskonzepte sind separaten Entscheidungen der insoweit zuständigen Stellen vorbehalten. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist die beantragte Verkehrsinfrastrukturanlage, die nach Maßgabe der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen auf ihre Genehmigungsfähigkeit zu prüfen ist. Maßnahmen zur grundlegenden Verbesserung der Situation in der Ortsdurchfahrt wurden im Verfahren geprüft. Sie können dem Vorhaben nicht mit Erfolg entgegengehalten werden. Verkehrsregelnde Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Konzeption der Variante Westtangente/Erweiterte Westtangente stehen, wurden nach Maßgabe der Interessengruppierung weitestgehend in die planerische Ausarbeitung und Prüfung dieser Varianten durch den Vorhabensträger einbezogen. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlich-

keit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), insbesondere Ziffer (3.1.2.1 Ausbau der Ortsdurchfahrt; verkehrslenkende Maßnahmen), wird verwiesen.

(Mehr-)Kosten, die insbesondere mit der Antragstrasse verbunden seien, werden vielfach als nicht gerechtfertigt erachtet und das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt einer Kosten-Nutzen-Rechnung sowie weiteren übergreifenden Überlegungen zu finanziellen Aspekten kritisch hinterfragt. Es wird die Forderung erhoben, eine entsprechende Steuerverschwendung zu vermeiden, die auch eine sich aufsummierende Belastung für künftige Generationen bringe und die Interessen der Steuerzahler zu wenig berücksichtige. Bisweilen wird angeregt, die Kosten den Befürwortern der Antragstrasse zu überbürden. Es wird darauf verwiesen, dass die Stadt Staufen hohe Folgekosten träfen, wenn Neumagenstraße, Wetzelbrunner und Grunerner und Münstertäler Straße in die Zuständigkeit der Stadt Staufen fielen. Die Stadt müsse in der Folge finanzielle Mittel für deren Unterhaltung aufbringen. Diese Finanzmittel würden an anderer Stelle dann fehlen. Mit einem zusätzlichen Straßenbau würden auch für das Land Baden-Württemberg über die Dauer ihres Bestandes laufende Betriebskosten anfallen. Die Vergabe von Haushaltsmitteln für den Straßenbau solle vordringlich investiven Charakter haben. Es bestehe daneben die Frage, wem jetzt oder in Zukunft das Straßenprojekt einen erkennbaren Entwicklungs- bzw. Wettbewerbsvorteil bringe. Gesamtwirtschaftlich gesehen sei zu erwarten, dass sich die Ausgaben für den Unterhalt von Straßen verdoppeln würden. Durch die Entwicklung wachse nämlich der Stadt Staufen die Unterhaltungspflicht für 4 km bereits bestehender ungenutzter Straße zu. Hinzu trete der Unterhalt für die Ortsumfahrung, es entstünden zusätzliche Kosten für die Benutzer aufgrund längerer Wegstrecke. Vielfach werden die Überlegungen als Ansatz zugunsten der Variante Westtangente/Erweiterte Westtangente gesehen. In Anbetracht der heutigen gigantischen Staatsverschuldung könne es bei verantwortungsvoller Vorgehensweise nur im Sinne des Steuerzahlers sein, wenn bei Straßenbauprojekten die preisgünstigste Lösung gewählt werde. So seien auch bisweilen in der Politik vertretene „Konjunkturbelebungen“ durch den Bau überdimensionierter Straßen nur von extrem kurzer Dauer, kurzfristig und in keiner Weise nachhaltig.

Kosten für Maßnahmen der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg liegen in der Kostenlast des Landes. Im Genehmigungsverfahren wird geprüft, ob das „Baurecht“ für ein Vorhaben erteilt werden kann. Die in der Folge erforderlichen Schritte zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln sind den dafür vorgesehenen Abstimmungen und Beschlussfassungen der zuständigen Stellen vorbehalten. Bei der Entscheidung für die bauliche Umsetzung einer Planung ist den maßgeblichen Stellen dabei bewusst, dass für einen Verkehrsweg künftig auch Mittel zur Unterhaltung aufgewendet werden müssen. Gleiches gilt für die Vorgehensweise zur Priorisierung von Vorhaben. Mit der Bereitstellung bestimmter Haushaltsmittel und den grundlegenden Weichenstellungen zur Vorgehensweise bei der Priori-

sierung handeln die demokratisch legitimierten Organe des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des ihnen zustehenden weiten Entscheidungsspielraums. Auch im Sinne der grundgesetzlich verankerten Gewaltenteilung ist es insbesondere nicht Aufgabe eines Verwaltungsverfahrens, hier als „korrigierendes“ Instrument herangezogen zu werden. Die Berechnungen des Vorhabensträgers haben sich in der Überprüfung als belastbar erwiesen. Erforderlichkeit und Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen und privaten Belangen wurden im Verfahren eingehend überprüft. Zu Kostenaspekten wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3.2.2.3 (Kostenaspekte) verwiesen. Zur Abstufung von Teilen des Netzes an Landstraßen zu Gemeindestraßen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) Bezug genommen. Die Entscheidung über die Verwendung zur Verfügung stehender Finanzmittel und die dabei zu meist erforderliche Priorisierung unterfällt der kommunalen Selbstverwaltung. Sie ist weitestgehend nicht Gegenstand dieses Verfahrens; insbesondere haben sich keine Hinweise ergeben oder wurden vorgetragen, dass insoweit unzuträgliche Folgen zu erwarten seien. Auch hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) verwiesen.

Soweit kritisch hinterfragt wird, wie es im Lauf der Zeit zu Änderungen bei der Kostenberechnung habe kommen können, wird darauf hingewiesen, dass jeweils der aktuelle Stand der Planung und die aktuellen Orientierungswerte herangezogen wurden. Schwankungen erklären sich vor diesem Hintergrund. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.17 (Sonstige Belange der Stadt Staufen) wird ergänzend verwiesen. So kann auch im Übrigen der vorgetragenen Auffassung nicht gefolgt werden, dass auf Kosten der Bürger gespart und dabei unter anderem die nötigen Vorkehrungen für Querungen und zum Schutz vor Lärm in eklatanter Weise vernachlässigt würden. Die Wirkungen des Vorhabens und die in diesem Zuge erforderlichen Maßnahmen wurden im Verfahren intensiv geprüft. Unter anderem wurde dafür Sorge getragen, im erforderlichen Umfang sichere Querungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), insbesondere unter Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) wird ergänzend verwiesen. Die Frage von Lärmschutzeinrichtungen bestimmt sich nach den dafür geltenden gesetzlichen und untergesetzlichen Regelungen. Das Vorhaben wurde in diesem Lichte geprüft. Lärmschutzmaßnahmen haben sich nicht als erforderlich erwiesen. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) wird verwiesen.

In Einwendungen wird verschiedentlich ausgeführt, dass Personen, die kostengünstig gebaut oder gemietet hätten, nun nicht in der Situation seien, sich über Lärm im Bereich der Münstertäler Straße zu beschweren. Es werden überdies Aspekte des Vertrauensschutzes

vorgebracht. Hierzu wird darauf verwiesen, dass es sich bei der Münstertäler Straße seit unvorstellbarer Zeit um eine Durchgangsstraße handle. Wer dort siedelte, müsse mit entsprechenden Belastungen rechnen und könne nicht darauf vertrauen, dass künftig eine Entlastung erfolgen werde. Insoweit Betroffene seien deshalb weniger schutzwürdig als etwa die Bewohner von Grunern, die auf den Eingemeindungsvertrag vertraut hätten. Mit einer Trassenführung im Nahbereich von Grunern sei in Grunern nicht zu rechnen gewesen.

Die vorgetragenen Argumente greifen nicht durch. Die Erforderlichkeit bzw. die Zulässigkeit eines Infrastrukturvorhabens bestimmt sich nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen sowie unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Einzelfalls. Erwartungen oder Motivationslage bzw. sonstige Interessen, die Anwohner im Bereich von Bestandsstrecken oder Personen haben, die sich in Bereichen niedergelassen haben, die von geplanten Trassen betroffen sind, fließen hierbei im Rahmen der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Betrachtungen ein. Eine größere Tragweite individueller Erwartungen bzw. Motivationen kann zwar für außergewöhnlich gelagerte Fälle nicht gänzlich ausgeschlossen, dürfte aber in aller Regel - so auch hier - nicht gegeben sein. Die Interessenlage der Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt entspricht der Befindlichkeit wie sie vielfach in Bereichen anzutreffen ist, die an hoch belasteten innerörtlichen Verkehrswegen liegen. Zum weiteren Vorbringen wird darauf hingewiesen, dass es grundsätzlich kein geschütztes Vertrauen auf den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsanbindung gibt. In vergleichbarer Weise sieht die Rechtslage zur Straßeninfrastruktur ausdrücklich vor, dass bereits bestehende bzw. genehmigte Verkehrswege wieder geändert werden können (vgl. § 37 Abs. 1 StrG „Landesstraßen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.“). Dies schließt selbst eine Verlegung oder einen (teilweisen) Rückbau nicht aus. Hinzu treten beispielsweise die Vorschriften der §§ 3 ff StrG für Einteilung, Widmung, Umstufung bis hin zur Einziehung von Straßen. Soweit auf die Belastbarkeit des Eingemeindungsvertrages als vertrauensbildendes Werk und diesbezügliche Aspekte der Trassierung Bezug genommen wird, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) verwiesen. Es kann hierzu festgehalten werden, dass ein Vertrag grundsätzlich nur zwischen den Vertragsparteien Bindungswirkung entfaltet. Überdies könnte die Vereinbarung mit einer Bindungswirkung nicht über das hinausgehen, was zwischen den Vertragsparteien gilt. Es gilt überdies zu bedenken, dass die Möglichkeit und der ungefähre Verlauf einer Ortsumfahrung nicht nur im Eingemeindungsvertrag angesprochen ist, sondern auch (nachrichtlich) der kommunalen Bauleitplanung entnommen werden kann. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) sowie im jeweiligen Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) wird ergänzend verwiesen. Der rechtliche Anknüpfungspunkt „unvorstellbarer Zeit“ wird regelmäßig bei Fragen der Widmung öffent-

licher Wege herangezogen, wenn eine Nutzung sehr weit zurückreicht und nicht mehr bestimmt werden kann, ob und wann ein Widmungsakt erfolgt ist. Im Fall der bestehenden Ortsdurchfahrt ist die Historie bekannt und im Verfahren mehrfach vorgetragen. Der genannte Ansatzpunkt wirkt überdies mit Blick auf einen konstituierenden Akt in der rückblickenden Perspektive. Eine Aussage, dass künftig keine Änderungen an dem Verkehrsweg vorgenommen werden bzw. werden dürfen ist damit hingegen nicht verbunden. Die Beurteilung von Lärmbelastungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. in der spezifischen Betrachtung von Belangen des Immissionsschutzes erfolgt auf Grundlage der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften (vgl. 16. BImSchV) oder des einschlägigen Regelwerks (z. B. DIN 18005). Der Verkehrs- oder Wohnwert von Immobilien spielt bei der Berechnung von Beurteilungswerten keine Rolle. Zielsetzung ist hierbei vielmehr, Umwelteinwirkungen auf objektivierter Basis festzustellen und eine Beurteilung zu deren Zumutbarkeit treffen zu können. Zugleich wird eine Basis geschaffen, aufgrund derer z. B. ein Variantenvergleich unter diesem Teilaspekt eröffnet ist. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 (Trassenvarianten, Nullvariante, Umweltverträglichkeitsprüfung, Variantenabwägung) sowie Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) wird ergänzend verwiesen.

Teilweise wird ausgeführt, dass die Hebungsrisse in der Altstadt von Staufen allgemein und auch im Sinne einer finanziellen Belastung als Problem weitaus gravierender seien als die Notwendigkeit einer Umfahrung. So wird dafür plädiert, Finanzmittel, die bei einer Umsetzung der Erweiterten Westtangente an Stelle der Antragstrasse gespart würden, den durch Hebungsrisse betroffenen Hauseigentümern zur Verfügung zu stellen. Hierzu müssten entgegenstehende Grundsätze des Haushaltsrechts überwunden werden.

Das Engagement für die bedeutende Altstadt von Staufen und die besondere Belastung der von den Hebungsrisse Betroffenen ist nachvollziehbar. Den Anregungen kann jedoch nicht gefolgt werden. Das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren ist hinsichtlich des Verfahrensgegenstands und des maßgeblichen rechtlichen Rahmens, in dem das Verfahren durchgeführt wird, durch entsprechende gesetzliche (z. B. Straßengesetz von Baden-Württemberg, Landesverwaltungsverfahrensgesetz) und untergesetzliche Bestimmungen (z. B. Verkehrslärmschutzverordnung) bestimmt. Weder der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg noch der Planfeststellungsbehörde wäre eine Vorgehensweise in dem dargelegten Sinne eröffnet. Entscheidungen über etwa zu gewährende Fördermittel sind den dafür zuständigen Stellen vorbehalten.

3.4.19.3.4 Umweltverträglichkeit, Umweltbelange

Private Einwendungen befassen sich zur ursprünglichen wie auch zur geänderten Planung kritisch und detailliert mit Aspekten der Umweltverträglichkeit, mit der Vollständigkeit, Ge-

eignetheit und inhaltlichen Richtigkeit der vorgelegten Unterlagen wie auch der aus den vorliegenden Erkenntnissen gezogenen Schlüsse. Verschiedene Anregungen wurden aufgenommen und haben zu einer weitergehenden Prüfung und Optimierung beigetragen. Die darüber hinaus vorgetragenen Bedenken greifen nicht durch.

In Einwendungen wird vorgetragen, dass in der Abwägung der Varianten in der UVS die saubere und lückenlose Erhebung von Daten fehle und ein Variantenvergleich mit dem Ergebnis des Nullfalles nicht erhoben oder nicht dargestellt sei. Umfang und Grenzen der Grünzäsur seien in den Planunterlagen darzustellen. Die Aufnahme der Untersuchung zur Westtangente sowie deren Abwägung seien nicht erkennbar. Insgesamt komme die UVS ihrer eigentlichen Aufgabe nicht nach. Trotz zahlreicher Einwendungen und Hinweisen bezüglich mangelhafter Datengrundlage und redaktioneller Fehler in der UVS im Rahmen der Anhörung zur ursprünglichen Planung sei wenig nachgearbeitet worden. Nach wie vor seien erhebliche Defizite in den Erhebungsdaten feststellbar. Zu den einzelnen Schutzgütern, insbesondere Mensch/Erholung, Landschaftsbild, Flächenverbrauch, Landwirtschaftsbild, Klima (Luftaustausch, Tal-Wind-Systeme), Tier/Pflanzen und Wasser werden Grundlagen und Ergebnisse kritisch hinterfragt und insbesondere mit Blick auf die Variantenbetrachtung bzw. die Ausgestaltung der Antragstrasse als unzutreffend bzw. in insbesondere in den damit verbundenen Wirkungen als unzutreffend gewichtet erachtet. Hinzu treten Argumente, die darauf gerichtet sind, dass übergeordnete Planungsinstrumente und rahmende Werke wie auch die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt seien. Nicht selten werden die Argumente zugleich mit Blick auf die Prüfung der Umweltverträglichkeit, auf die Variantenbetrachtung und den jeweiligen öffentlichen oder privaten Belang bzw. das jeweilige Schutzgut an sich vorgetragen. Insbesondere zu dem Streckenabschnitt zwischen L 125 und der Anbindung an den Bestand in Richtung Münstertal wird vorgetragen, dass es hier ein erhöhtes Konfliktpotential vor allem für die Schutzgüter Mensch und Natur gebe. Die geplante Straße durchquere hier die regionale Grünzäsur, die Bedeutung für die Kaltluftregeneration habe und von jeglicher Bebauung freigehalten werden solle. Erhebliche Bedeutung komme hier vor allem auch der Lärmausbreitung, der Zerschneidung vorhandener Wegebeziehungen und unter anderem auch der Abtrennung von landwirtschaftlichen Wegen zu.

Die vorliegende Entscheidung hat sich mit den vorgenannten Aspekten insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, zu Belangen des Natur- und Landschaftschutzes wie auch bezüglich der weiteren berührten öffentlichen und privaten Belange eingehend auseinandergesetzt. Insbesondere wurde auch der Bereich zwischen der L 125 und der Anbindung an den Bestand in Richtung Münstertal jeweils mit der gebotenen Aufmerksamkeit in den Blick genommen. Den Bedenken, soweit ihnen mit dieser Entscheidung nicht abgeholfen wurde, kann nicht gefolgt werden. Zur Vermeidung von Wiederho-

lungen wird zunächst auf sämtliche vorangegangenen Ausführungen in dieser Entscheidung, insbesondere Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) Bezug genommen. Ergänzend wird überdies insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange, insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Mit umfasst sind im sachlichen Zusammenhang jeweils auch Fragen des Wegenetzes sowie die Belange der Landwirtschaft und einzelner Betriebe. Ergänzend wird hierzu überdies auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie die weiteren Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) Bezug genommen.

Die Antragsunterlagen haben sich einzeln und in der Gesamtschau sowie im Zusammenhang mit den weiteren vorliegenden Erkenntnissen als tauglich zur Beurteilung des Vorhabens erwiesen. Es ist hierbei nicht erforderlich, dass relevante Daten und Erkenntnisse an einer Stelle konzentriert werden. Es reicht vielmehr aus, wenn der Planfeststellungsbehörde die nötigen Informationen zur Verfügung stehen, um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens im gebotenen Umfang und der gebotenen Tiefe zu beurteilen. So ist es unter anderem unschädlich, dass eine Betrachtung der Westtangente/Erweiterten Westtangente separat erfolgt ist. Mit den vorhandenen Unterlagen war es der Planfeststellungsbehörde unschwer möglich, in eine gesamthafte Betrachtung einzutreten. Es genügt, wenn ergänzende und/oder vertiefende oder klarstellende Ausführungen in geeigneter Form zur Verfügung gestellt werden. Daher können neue Erkenntnisse beispielsweise unmittelbar in den LBP eingearbeitet werden, ohne dass sich hieraus ein Erfordernis ableitet, jeweils auch die UVS zu aktualisieren. Der jeweils aktuelle Sachstand wird von der Planfeststellungsbehörde aufgenommen und fließt in die Prüfung der Umweltverträglichkeit ein. Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn grundlegende Aspekte, die in der UVS herausgearbeitet werden (beispielhaft: Bedeutung der Wohnfunktion, Qualität und Empfindlichkeit von Schutzgütern; Aussagen zu Vorbelastungen), nicht jeweils im Sachzusammenhang an anderer Stelle nochmals (im Detail) wiederholt werden. Die dargestellten Fakten wie auch Bewertungen und Schlussfolgerungen werden durch die Planfeststellungsbehörde einer Prüfung unterzogen. Gewissermaßen „vor die Klammer“ gezogene Fakten und Gewichtungen sind nicht etwa bedeutungslos, wenn sie in der Folge nicht stets wieder wiederholend aufgegriffen werden. Sie werden vielmehr über die weiteren gedanklichen Ansätze „mitgenommen“ und

in die Überlegungen jeweils im gebotenen Umfang eingestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Vielzahl öffentlicher und privater Belange im Sachzusammenhang und nach Maßgabe der einschlägigen rechtlichen Bestimmungen behandelt wird. Um Wiederholungen zu vermeiden wird an dieser Stelle auf eine Darstellung im Einzelnen verzichtet und auf die zuvor gegebenen Hinweise und Verweise Bezug genommen. Sämtliche Ergebnisse, die anhand der Betrachtung einzelner Belange gewonnen wurden, sind als aktueller Sachstand wiederum in die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeflossen. Soweit kritisiert wird, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation von Eingriffen mit einbezogen werden, kann dem nicht gefolgt werden.

Die Bedeutung der Wohnfunktion muss bei einer Betrachtung nach Maßgabe der 16. BImSchV nicht ausdrücklich wiederholt werden. Die Bedeutung sensibler Nutzungen findet hier unter anderem ihre Ausprägung in den Gebietseinstufungen der 16. BImSchV und den insoweit differenzierenden Grenzwerten. Hinzu tritt die fachplanerische Abwägung, die Raum gibt für weitere Erwägungen gerade auch im Hinblick auf bestimmte fachliche und tatsächliche Konstellationen zur Lärmthematik. Soweit die der Berechnung zugrunde gelegten Verkehrszahlen angezweifelt werden, wird auf die ausführliche Behandlung der Thematik unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) verwiesen. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass Beurteilungspegel nach den maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sämtlich errechnet und nicht gemessen werden. Dies wurde mit den vorliegenden Gutachten zutreffend berücksichtigt. Das vorgegebene Berechnungsmodell beinhaltet die Annahme einer leichten Mitwindsituation, die den vorliegenden Gegebenheiten auch gerecht wird. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm), insbesondere Ziffer 3.4.3.1.1.1 (Grundlegende Aspekte), wird verwiesen.

Zu Luftschadstoffen wird auf die fachliche Ausarbeitung der Unterlage 11.3a der Antragsunterlagen Bezug genommen. Deren Aussagen wurden von fachlicher Seite nicht beanstandet. Zu den leicht verringerten Werten im Nullfall des Jahres 2015 wird auf die schlüssige Begründung verwiesen, die zutreffend auf verbesserte Motoren und Kraftstoffe abhebt (vgl. UVS S. 77). Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe) wird ergänzend hingewiesen.

In diesem Zusammenhang wird überdies grundlegend darauf hingewiesen, dass es bei der UVS als Teil der Antragsunterlagen, aber auch in der Planfeststellung insgesamt, oft nur schwerlich möglich ist, Bedenken aus einzelnen Aussagen oder gar Sätzen der jeweiligen Ausarbeitung abzuleiten. Bei den hier zu beurteilenden Vorhaben mit ihrem komplexen Wirkungsgefüge ist es stets erforderlich, getroffene Aussagen im Gesamtzusammenhang zu sehen.

Soweit die Bedeutung der Erholungsnutzung der Kleingartenanlage Spitzäcker und des Bereichs zwischen Grunern und Staufen gegenübergestellt werden, gilt es zu bedenken, dass es weniger auf eine bilanzierende Betrachtung der Nutzerzahlen ankommt, sondern auf die spezifische Erholungseignung der jeweiligen Bereiche. Bedeutsam ist hierbei insbesondere auch die konkrete lokale Struktur. Die UVS hat dies hinreichend differenzierend aufgenommen (vgl. S. 26 f). Dass Kleingartenanlagen möglicherweise der Öffentlichkeit in geringerem Maße zugänglich sind, mindert nicht deren relativ hohen Erholungswert für die Nutzer. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass Lage und Bedeutung des Bereichs zwischen Staufen und Grunern, unter anderem im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und auch des Kompensationskonzepts, erhebliches Augenmerk zugekommen ist.

In die Betrachtung des Schutzguts Boden wurden weitere Erkenntnisse und Stellungnahmen einbezogen, die ergänzend neben die UVS treten. Im gebotenen Umfang sind hierbei Aspekte von Bodenbelastungen eingeflossen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im sachlichen Zusammenhang (vgl. Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall) und ergänzend Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe)) und die hierzu getroffenen Maßgaben wird Bezug genommen. Soweit bei der Darstellung der Vorbelastungen ein Hinweis auf die historisch bedingte Bodenbelastung durch Schwermetalle für erforderlich erachtet wird, geht damit kein signifikanter Mangel der UVS einher. Die Zusammenstellung auf S. 45 der UVS ist ersichtlich auf markante Elemente gerichtet, die mit Blick auf das Vorhaben an Bedeutung gewinnen können. Damit sind weitere Einflussgrößen jedoch nicht vollständig ausgeblendet, sondern lediglich an dieser Stelle nicht nochmals sämtlich aufgeführt.

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Breisgau- Hochschwarzwald wurde die Lage von Pegeln bestimmt, deren Ergebnisse in das weitere Verfahren eingeflossen sind (vgl. Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft)). Diesbezüglichen Anforderungen auch in Einwendungen ist damit Rechnung getragen. Ebenfalls Gegenstand einer intensiven Abstimmung waren Aspekte des Entwässerungskonzepts, in das Fragen zu den natürlich anstehenden Bodenschichten jeweils mit eingeflossen sind. Den Wechselwirkungen mit dem Wasser bzw. dem Wasserkreislauf ist damit die nötige Aufmerksamkeit gewidmet und es sind die nötigen Maßgaben zur Vorsorge getroffen worden. Gleiches gilt für Unfälle und deren Eintrittswahrscheinlichkeit. Entsprechend der üblichen Vorgehensweise wurden in Abstimmung mit den fachlichen Stellen die nötigen Anforderungen im Lauf des Verfahrens weiter konkretisiert und in die zu treffende Entscheidung aufgenommen. Knappe Formulierungen in der UVS sind vor diesem Hintergrund unschädlich, da die fachkundigen und betroffenen Stellen entsprechend eingebunden waren und deren Belange Rech-

nung getragen wurde. (vgl. ergänzend u. a. Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.17 (Belange von Unternehmen der Öffentlichen Versorgung und Dienstleistung)).

Die Bedeutung des Regionalen Grünzugs und seine Bedeutung für klimatische Prozesse wird in den Antragsunterlagen an unterschiedlichen Stellen aufgenommen und behandelt. Seine Wertigkeit wird zutreffend erkannt und beschrieben. Überdies hat sich die Planfeststellungsbehörde eingehend mit dem Regionalen Grünzug beschäftigt und diesen in die anzustellenden Erwägungen einbezogen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter anderem unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange, insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen)) Bezug genommen. Unter Berücksichtigung der lokalklimatischen Verhältnisse ist auch nicht mit Kaltluftstaus zu rechnen. Es handelt sich bei der Trasse um eine moderate Dammlage, die insbesondere im klimatisch sensiblen Bereich zwischen Staufen und Grunern so weit wie möglich abgesenkt wurde. Die Trasse läuft überdies über weite Strecken (Talausgang des Münstertals bis zum Gewerbegebiet) parallel zur Strömung des Münstertäler Bergwinds. Gleiches gilt für die Windströmung (Ostströmung), die allerdings in 25 m über Grund vorherrschend ist und daher durch die Trasse keiner nennenswerten Beeinflussung unterliegt. Gleiches gilt auch für die Windströmung aus südlicher Richtung, die ebenfalls in 25 m über Grund vorherrscht. (vgl. hierzu insgesamt: Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 5). Zu einer stauenden Wirkung kommt es im Bestand überall dort, wo kompaktere Bebauung quer zur bodennahen Strömung verläuft. Im Bereich von Bebauungsrändern, die eher parallel zur Strömungsrichtung verlaufen, ist dies nicht zu beobachten. Es wird berücksichtigt, dass Streckenteile, die quer zur Strömungsrichtung des Talwinds verlaufen, durch die vorhandene Bebauung (insbesondere Gewerbegebiet Gaisgraben) weitgehend abgeschirmt sind. Die wesentlich aufstauende Wirkung wird hier durch die Bebauung und nicht durch die Trasse hervorgerufen. Die Unterführung zwischen Staufen und Grunern, die zwar quer zur Richtung des Münstertäler Bergwindes liegt, wird unter Geländeneiveau geführt. Eine Barrierewirkung ist insoweit nicht zu erwarten.

Teilweise werden Bedenken im Hinblick auf den Klimawandel vorgetragen und die nachteiligen Auswirkungen, die gerade für den Oberrheingraben zu erwarten seien. Das Vorhaben wird vor diesem Hintergrund insbesondere wegen des Ausstoßes an Treibhausgasen kritisch gesehen. Dies vor allem auch mit Blick auf den Erläuterungsbericht und die dort getroffenen Aussagen zu Zeit- und Kraftstoffsparsnis und Erkenntnissen zu Auswirkungen von neuen Verkehrswegen. Es ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht auszuschließen, dass sich mit einer Umsetzung des Vorhabens die insgesamt flüssigere Abwicklung der Verkehre innerorts und über die Ortsumfahrung auch in Zeit- und Kraftstoff-

feinsparungen ausdrücken könnten. Dies bestimmt sich neben den objektiven Streckenlängen jedoch unter anderem in Abhängigkeit beispielsweise von individueller Fahrweise und Motorisierung bzw. jeweils ersparten Stauzeiten. Eine exakte Bestimmung diesbezüglicher Auswirkungen ist jedoch mangels geeigneter Instrumentarien zur Bemessung nicht eröffnet. Es wird darauf hingewiesen, dass mit der Ortsumfahrung weit überwiegend eine Entlastung der unter anderem mit Lärm und Schadstoffen belasteten Ortsdurchfahrt erreicht wird und dem Vorhaben nur geringe verkehrsinduzierende Wirkung zukommt. Signifikante bzw. messbare Auswirkungen unter Gesichtspunkten des Klimaeffekts sind vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe) verwiesen.

Die Bewertung des landschaftsästhetischen Eigenwertes im Verhältnis zu den Aussagen des Landschaftsplanes zeigt keine signifikanten Abweichungen. Es wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich keine kritischen Stellungnahmen oder Hinweise von fachlicher Seite vorgebracht wurden. Die UVS setzt sich in der nötigen Tiefe und im Hinblick auf die unterschiedlichen Schutzgüter mit der Bedeutung der Landschaft auseinander (vgl. S. 25 ff, S. 42 ff) und führt zur Charakteristik im Untersuchungsraum aus. Im Verfahren hat sich bestätigt, dass in der Niederung vielfach markante Elemente fehlen und reichere Strukturen, insbesondere auch als Standort für Tiere und Pflanzen, erst nordwestlich, westlich bzw. südwestlich des Untersuchungsraums anschließen. Dies wurde im Rahmen der weiteren Recherchen der Planfeststellungsbehörde von der Unteren Naturschutzbehörde unter anderem unter dem Gesichtspunkt von artenschutzrechtlich relevanten Strukturen bestätigt. Die markanten Landschaftselemente, Sichtbeziehungen, die Auswirkungen des Vorhabens einschließlich optischer und tatsächlicher Barrierewirkungen und optischer Störwirkungen wurden in der UVS im Wesentlichen beschrieben und in die weiteren sowie die ergänzenden Überlegungen der Planfeststellungsbehörde einbezogen. Im Übrigen setzt sich die UVS und insbesondere die vorgenommene UVP ausführlich mit Aspekten von Naturraum, Landschaft und Landschaftsverbrauch auseinander. Die Bedeutung der vorhandenen Infrastruktur, vor allem auch das Straßen- und Wegenetz im Bestand, werden in der gebotenen Tiefe einbezogen und im Zusammenhang mit den betroffenen Schutzgütern (u. a. Mensch/Erholung, Boden, Landschaft) behandelt. Gleichmaßen wurde die Bedeutung für den Ortsteil Grunern nicht etwa ausgeblendet, sondern ist insbesondere auch bei der Betrachtung kommunaler Aspekte eingehend mit eingeflossen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich in der Landschaft vielfach reizvolle Ausblicke gerade auch in den Schwarzwald eröffnen. In Anbetracht der überschaubaren Streckenlänge der Unterführung zwischen Staufen und Grunern ist die Aufenthaltszeit in der Unterführung und die damit einhergehende Beschränkung der Aussicht deutlich begrenzt. Diesem Umstand wurde daher keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen.

Der Kritik, dass künftig zwischen dem Bereich Wolfsacker und Schwimmbad auf ca. 300 - 400 m breite insgesamt drei Straßen und eine Bahnlinie verlaufen würden und mehr Umweltverantwortung angemahnt wurde, hat die geänderte Planung im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Mit dem Rückbau der Straße „Im Steiner“ auf ihrem südlichen Teilabschnitt und einer veränderten Anbindungssituation wird ein Beitrag zu einer geringeren Netto-Neuversiegelung geleistet. Zugleich werden Auswirkungen auf das Landschaftsbild abgemildert. Hinzu treten die vorgesehenen Maßnahmen zur Einbindung der neuen Trasse in die Landschaft. Mit den Antragsunterlagen und den im Verfahren gewonnenen Erkenntnissen war insbesondere eine Verträglichkeitsprüfung unter Umweltgesichtspunkten einschließlich der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege eröffnet. Soweit auch in diesem Zusammenhang in Einwendungen von einer erheblichen verkehrsinduzierenden Wirkung ausgegangen wird, wird darauf hingewiesen, dass in die maßgeblichen Prüfungsschritte auch die Erkenntnisse des Verkehrsgutachtens eingeflossen sind. Eine entsprechend hohe verkehrsinduzierende Wirkung hat sich hierbei nicht bestätigt.

Die Wertung, dass der Neumagen im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt der maßgebliche zerschneidende Faktor ist, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Es trifft zwar zu, dass Wasserläufe die Landschaft und Orte untergliedern und zu ihrer Querung Brücken erforderlich machen. Es kommt ihnen mit ihrer hohen Aufenthaltsqualität jedoch zugleich auch eine nicht unerhebliche belebende und verbindende Funktion zu. Dies insbesondere, wenn es sich um hinreichend naturnahe Wasserläufe und damit optisch ansprechende Bereiche handelt, die gerade in bebauten Gebieten einen begrüßenswerten Kontrast zum weiteren Umfeld bilden. Mit der Aussage, dass die Ortsdurchfahrt im Gegensatz zum Gewässer grundsätzlich an jedem Punkt gequert werden kann, verkennt demgegenüber die Belastung zu den Hauptzeiten und das damit verbundene Gefährdungspotential insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer wie auch die trennende Wirkung des Verkehrswegs insgesamt (vgl. insbesondere Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele)). Es wird darauf hingewiesen, dass Streckenlängen zwar eine gewisse Bedeutung als Anhaltswert zukommt. Es erfolgt insbesondere zur Betrachtung unter Gesichtspunkten der Umweltvorsorge eine differenzierende Betrachtung. So hat die Planfeststellungsbehörde zwar Streckenlängen orientierend herangezogen, jedoch - wie dies zutreffend in Einwendungen betont wird - dem innerörtlichen Bereich die nötige Aufmerksamkeit zukommen lassen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich Siedlungsräume von Menschen nicht in Wohnnutzung erschöpfen, sondern in vielfältiger Weise als Standort bzw. Lebensraum dienen.

Dem Umstand, dass eine konfliktarme Trasse grundsätzlich nicht ersichtlich ist, wurde die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Dies ist in der UVS erfolgt, jedoch auch in den ergänzenden Gutachten und Ausarbeitungen zu einzelnen Belangen (vgl. z. B. Lärmgutachten, Schadstoffgutachten), den Betrachtungen zu Alternativen wie auch in sonstigen ergänzen-

den Stellungnahmen, Aussagen von fachlichen Stellen und weiteren Recherchen. Ansätze zur Weiterentwicklung der Westtangente hat der Vorhabensträger aufgenommen und sich damit befasst. Sowohl in die Umweltverträglichkeitsprüfung wie auch die weiteren Vorgänge der Prüfung und Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde sind die diesbezüglichen Erkenntnisse im nötigen Umfang eingeflossen. Auf die in diesem Kapitel umfangreich benannten Verweise wird Bezug genommen.

Es wird in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen, dass die Nullvariante keine Variante im eigentlichen Sinne darstellt. Sie erfüllt die Projektziele gerade nicht, sondern beschreibt die Situation, wie sie sich ohne Maßnahmen darstellt. Bei der Nullvariante bleiben die bestehenden Verhältnisse unverändert. Die Frage einer vertiefenden Ausarbeitung stellt sich vor diesem Hintergrund nicht. Die Nullvariante dient vielmehr als Vergleichsmaßstab und dem Erkenntnisgewinn, ob die Eingriffe durch eine Neu- oder Ausbaumaßnahme in einem Einzelfall möglicherweise so erheblich sein können, dass trotz der anerkannten grundsätzlichen Erforderlichkeit nur das Absehen von der Planung in Betracht kommt.

Entgegen verschiedener Einwendungen ist dem archäologischen Denkmal und den denkmalgeschützter Wegkreuzen die notwendige Aufmerksamkeit gewidmet worden. Die denkmalrechtlich geschützten Bestände wie auch die alten Wegeverbindungen sind im Zusammenwirken mit den fachlichen zuständigen Stellen betrachtet und mit dem ihnen zukommenden Gewicht auch in die Umweltverträglichkeitsprüfung eingestellt worden. Bezüglich der denkmalgeschützten Bestände wurde insbesondere für die Phase der Bauumsetzung dafür Sorge getragen, dass Schäden vermieden und im Übrigen die nötigen Veranlassungen getroffen werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) verwiesen.

Bedenken bezüglich der in den Antragsunterlagen getroffenen Aussagen zur Kollisionsgefahr von Personen ergeben sich nicht. Lage und Gestaltung von Querungen wurde im Verfahren sowohl zur ursprünglichen wie auch zur geänderten Planung erhebliche Aufmerksamkeit gewidmet. Gleiches gilt für die Frage, ob „wilde Querungen“ denkbar sind und wie dem begegnet werden kann. Die fachlichen Stellen beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Untere Straßenverkehrsbehörde - und der Polizeidirektion Freiburg waren hierbei eingebunden. So kann mit Blick auf die aktuelle Planung und die mit den Fachbehörden abgestimmten Maßnahmen keine Rede davon sein, dass einem Hinweis, dass die Nutzung von Querungshilfen vorausgesetzt wird, menschenverachtende Qualität zukommt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), hier insbesondere Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) und

Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie die mit dieser Entscheidung diesbezüglich getroffenen Maßgaben wird verwiesen. Soweit im Erläuterungsbericht zur Westtangente (Unterlage 16.1, S. 14 der ursprünglichen Antragsunterlagen) ausgeführt wird, dass im Fall der genannten Planungsalternative die Gefahr einer Kollision mit Spaziergängern nicht auszuschließen ist, wird darauf hingewiesen, dass mit der Westtangente/Erweiterten Westtangente eine Querung in der Anfahrt auf einen Kreisverkehrsplatz vorgesehen ist. Dies wird unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit - so auch als Ergänzung des querenden Wegenetzes für die Antragstrasse - vom Vorhabensträger (vgl. Unterlage 16a der geänderten Antragsunterlagen, S. 28) und von den fachlichen Stellen kritisch beurteilt. Auf die vorgenannten Verweise, insbesondere zu Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Die Antragsunterlagen befassen sich überdies im gebotenen Umfang mit den Auswirkungen des Vorhabens insbesondere auf Tiere (Zerschneidungs- und/oder Barrierewirkung, Kollisionsgefahr von Tieren, jeweils auch unter Berücksichtigung des FFH-Gebiets). Die Betrachtung stützt sich hierbei nicht alleine auf die UVS, sondern überdies auf weitere Unterlagen, fachliche Stellungnahmen und ergänzende Recherchen. Als wichtige Grundlage der Beurteilung sind die jeweiligen örtlichen Strukturen mit ihrer Bedeutung als Lebensraum mit eingeflossen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) sowie die weiteren Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) Bezug genommen.

3.4.19.3.5 Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag

3.4.19.3.5.1 Kommunale Belange, übergreifende Aspekte

Zu kommunalen Belangen und Fragen des Eingemeindungsvertrages zwischen Staufen und Grunern wird zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen) und Ziffer 3.4.2.2 (Belange des Ortsteils Grunern), verwiesen.

Insbesondere unter Gesichtspunkten überörtlicher und örtlicher Verkehrskonzepte wie auch unter Kostengesichtspunkten haben sich Einwender in das Verfahren eingebracht. Teilweise werfen sie Fragen auf, die Grundsatzfragen der gesellschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung der Mobilität berühren. Im Bezug auf das verfahrensgegenständliche

Vorhaben wird hierzu auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) Bezug genommen.

Es werden überdies Anregungen für die Ausweisung von Gebieten im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung gegeben. Es wird dargelegt, dass die finanziellen Langzeitfolgen für die Stadt Staufen nicht hinreichend betrachtet worden seien. Dies umfasse etwa die Kosten für die Umgestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt, die Instandhaltungspflicht für zusätzliche Wege und die Überführung von Teilen der derzeit bestehenden Landesstraßen in kommunale Trägerschaft. Teilweise waren frühere Unterlagen so verstanden worden, als solle im Zuge des Baus der großen Umfahrung die bestehende Ortsdurchfahrt wohl mit Landesmitteln umgestaltet werden.

Den vorgenannten Belangen ist Rechnung getragen. Die kommunale Bauleitplanung ist einer der Kernbereiche der kommunalen Selbstverwaltung und grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies betrifft insbesondere die Entscheidungen zu Gebietsausweisungen. Das Recht der kommunalen Selbstverwaltung ist vorliegend im gebotenen Umfang berücksichtigt. Die betroffenen Gemeinden wurden im Verfahren gehört, hatten damit die Gelegenheit entsprechende Belange in das Verfahren einzubringen. Durchgreifende Bedenken gegen das Vorhaben wurden unter diesem Gesichtspunkt nicht vorgebracht. Mit dem Vorhaben wurden insbesondere die in der Bauleitplanung ausgewiesenen Flächen weitestgehend geschont und insbesondere auch Aspekte des Immissionsschutzes beachtet. Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl Flächennutzungsplan wie auch mehrheitlich die (trassennahen) Bebauungspläne der Stadt Staufen die vorgesehene Trasse in ihren groben Zügen nachrichtlich darstellen. Von der Planung betroffen ist der Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“. Hier haben Vorhabensträger und die Stadt Staufen dafür Sorge getragen, dass Ersatzflächen im Eigentum der Stadt und für eine Verlagerung der Parkplatzflächen zur Verfügung stehen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass insbesondere auch mit der Anpassung an die Planung im Bereich des Bebauungsplans „Rundacker II“ die Straßenplanung gegenüber kommunalen Anliegen ein deutliches Maß an Unterstützung entgegengebracht hat. Unzuträgliche Folge für die Stadt Staufen im Zuge des Vorhabens sind nicht ersichtlich und seitens der Stadt Staufen im Verfahren auch nicht vorgetragen. Es wird darauf hingewiesen, dass mit den Antragsunterlagen in der ursprünglichen wie auch der geänderten Fassung mit der nötigen Klarheit aufgezeigt wurde, welche Teile des Netzes an Landesstraßen künftig zu Gemeindestraßen abgestuft werden (vgl. jeweils den Umstufungsplan unter Ziffer 1.4 des Erläuterungsberichts, Unterlage 1 bzw. Unterlage 1 c der Antragsunterlagen).

Verschiedentlich wird die Frage aufgeworfen wurde, ob Stadt, Gemeinderat und Bürgern mit der aktuellen Planung ungerechtfertigterweise eine Billiglösung zugemutet werde. Es

wird ausgeführt, in Planungsüberlegungen aus dem Jahr 1990 seien noch 4 Unterführungen vorgesehen gewesen. Nun handele es sich ohne zureichende Begründung nur noch um 1 - 2 Unterführungen. Dem kann nicht gefolgt werden. Der Vorhabensträger hat die Planung im Lauf der Zeit weiterentwickelt. Ein geschütztes Vertrauen, dass bestimmte Planungsstände nicht wieder verändert werden, besteht nicht. Der aktuellen Planung liegt ein Konzept zugrunde, das dem Erfordernis nach Querungen der Trasse genügt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), hier insbesondere Ziffer 3.4.2.1.1.14 (Querungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmer im Zuge L 123 neu (zusätzliche Querungen, Anbindung des Ortsteils Grunern an den Kernort)) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) wird hierzu verwiesen.

In verschiedenen Einwendungen wird bemängelt, dass vormals Überlegungen zu Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt durch den Gemeinderat abgesegnet und 1995 in ein kommunales Verkehrskonzept aufgenommen worden seien. In den Jahren danach sei man davon abgewichen und habe eine große Umgehung als nach den dann aktuellen Zielsetzungen kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung und Verkehrsgestaltung zu verfolgende Lösung in den Blick genommen. Es wird dargelegt, dass der Stadtentwicklungsplan 2000 der Stadt Staufen auch auf Verkehrsvermeidung ausgerichtet ist und damit an entsprechende Zielsetzungen etwa der Regionalplanung wie auch der Zielsetzungen der Landesregierung anknüpft. Mit ähnlicher Zielrichtung verlange der Landschaftsplan der Stadt Staufen, den Neubau von Straßen möglichst zu vermeiden bzw. neue Verkehrskonzepte zu entwickeln, um das Verkehrsaufkommen auch zukünftig zu bewältigen.

Die Stadt Staufen wurde zum Vorhaben angehört und hat sich in den maßgeblichen kommunalen Gremien für eine Umsetzung des Projekts ausgesprochen und zahlreiche Forderungen, Anregungen und Hinweise in das Verfahren eingebracht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange; vgl. insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen)) sowie ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie Ziffer 3.4.19.3.10 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus) verwiesen. Bezüglich übergeordneter Zielsetzungen ist im konkreten Einzelfall jeweils eine eingehende Betrachtung geboten. Dies ist im Verfahren erfolgt. Durchgreifende Bedenken von kommunaler Seite wurden nicht vorgebracht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird überdies auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), die sich auch mit den Leitgedanken zur Nachhaltigkeit befassen, sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung) verwiesen. Im Verfahren wurde unter anderem der „Stadtentwicklungsplan Staufen 2000“ der Projektgruppe Bauwesen und Verkehr - Kommunales Verkehrskonzept - in der Fassung vom Juni 2002 mit seinem Katalog der Leitlinien und Maßnahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung von Staufen, Grunern

und Wettelbrunn vorgelegt. Neben allgemeinen Grundsätzen ist darin eine Mehrzahl konkreter Überlegungen und Maßnahmen enthalten, die nach Meinung der Arbeitsgruppen verfolgt werden sollten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsumfahrung von Staufen („große Umgehung“) Bestandteil der Überlegungen ist (vgl. Nr. 11 unter Ziffer 3.2; wortgleich Nr. 9 zu Ziffer 4.2). Insbesondere zum Kfz-Verkehr (Ziffer 7.1) wird unter den Leitlinien ausgeführt, dass Maßnahmen, die insgesamt den Verkehr entlang der L 123 sowie der Wettelbrunner und Grunerner Straße langsamer und flüssiger gestalten einschließlich der in diesem Zuge erwarteten Verbesserungen der Gesamtsituation, in jedem Fall als sinnvoll erachtet werden, unabhängig, ob es zum Bau der Staufener Umgehung kommt oder nicht. Die teilweise zum Ausdruck gebrachte Auffassung, dass mit den kommunalen Ausarbeitungen eine Bewältigung der innerörtlichen Verkehrsproblematik verfolgt wird, die die Ortsumfahrung gewissermaßen überflüssig macht, lässt sich hieraus gerade nicht ableiten. Zur aktuellen Situation gilt es, wie bereits ausgeführt, überdies zu bedenken, dass im Auftrag der Stadt zwischenzeitlich Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen durchgeführt wurden und kommunale Gremien, die sich mit einer Verkehrskonzeption insgesamt befassen, erneut die Arbeit aufgenommen haben. Insbesondere zur Erweiterten Westtangente wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3 (Variantenabwägung; vgl. Ziffer 3.3.2.2 (Nähere Betrachtung der Erweiterten Westtangente)) verwiesen.

Soweit kritisiert wird, bei der Wahl der Knotenpunkte seien Kreisverkehre lediglich aus verkehrlichen Gründen bevorzugt und nicht in hinreichendem Umfang auch Gesichtspunkte von Städtebau und die Wirkung im Stadtraum berücksichtigt, hat dies keine durchgreifende Wirkung. Den vor diesem Hintergrund vorgetragenen Änderungsvorschlägen muss der Vorhabenträger nicht folgen. Mit der vorliegenden Planung ist den hier angesprochenen Aspekten, soweit sie im konkreten Einzelfall Relevanz entfalten können, im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich aus Heft 9 der Schriftenreihe der Straßenbauverwaltung (Kreisverkehr - Erfahrungen, Erkenntnisse, Grenzen - Tagungsband zum Symposium des Ministeriums für Umwelt und Verkehrs Baden-Württemberg am 18.05.1999, Tagungsband) keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine abweichende Sichtweise ergeben. Der Tagungsband befasst sich in den unterschiedlichen Beiträgen eingehend mit Kreisverkehrsplätzen. Dies erfolgt im Schwerpunkt unter Aspekten verkehrlicher Problemlösungen und der Verkehrssicherheit. Der Beitrag „Städtebauliche Integration kleiner Kreisverkehrsplätze“ (Tagungsband S. 35 ff) greift zwar vorrangig gestalterische Fragen und vor allem auch den Gedanken auf, den städtebaulichen Kontext mit einzubeziehen. Die textlichen und bildhaften Darstellungen setzen sich jedoch ersichtlich mit Fragestellungen im baulichen Zusammenhang auseinander und differenzieren unter anderen nach der Lage im Dorf bzw. im Stadtbereich/in den Randlagen von Städten. Der Vorhabenträger hat der Ausführung der Knotenpunkte zutreffend jeweils eine Leistungsfähigkeitsberechnung zugrunde gelegt. Mit Blick auf die verkehrliche Aufgabenstel-

lung ist es nicht zu beanstanden, wenn dabei zunächst ein Schwerpunkt auf funktionalen Aspekten liegt. Mit der ersichtlichen Randlage bzw. der Zuordnung - zumindest auch- zur freien Landschaft wird es im konkreten Fall für sachgerecht erachtet, dass der Gestaltung unter Gesichtspunkten einer Einbindung in die Landschaft eine hohe Bedeutung beigegeben wird. Die Planung orientiert sich hierbei zutreffend an den zu berücksichtigenden Anforderungen der naturschutzfachlichen Kompensation. Der Vorhabensträger ist mit den Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung überdies gehalten, im Rahmen des technisch und unter Sicherheitsgesichtspunkten Zulässigen (vgl. RPS 09) auf eine optisch ansprechende Gestaltung der Kreisverkehrsplätze im Rahmen der naturschutzfachlichen Konzeption zu achten. Den Anforderungen an eine hinreichende Berücksichtigung gestalterischer Elemente ist damit auch bezüglich solcher Bereiche Genüge getan, die als Übergangsbereich zwischen freier Landschaft und den Siedlungsbereichen aufgefasst werden können. Die Stadt Staufen als Trägerin der kommunalen Bauleitplanung war in das Verfahren eingebunden. Es wird darauf hingewiesen, dass die hier behandelten Argumente der Stadt Staufen von den Einwendern nachrichtlich übersendet wurden. Unabhängig von den ohnehin berührten Zuständigkeiten, war die Stadt Staufen damit zusätzlich zum gestalterischen Aspekt sensibilisiert. Bedenken in städtebaulicher Hinsicht wurden von ihr zu den Kreisverkehrsplätzen nicht vorgetragen.

3.4.19.3.5.2 Eingemeindungsvertrag

Es wird vorgetragen, es liege aus dem bisherigen Gang der Dinge eine Situation vor, die eine relevante Selbstbindung bewirke. In der Folge sei das Planungsermessen im vorliegenden Fall ausnahmsweise eingeschränkt. Die Selbstbindung führe dazu, dass das Land die Straße entweder unter Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen so nah wie möglich an der Gemarkungsgrenze entlang führen oder aber die Umfahrung in diesem Bereich insgesamt aufgeben müsse. Eine Verschiebung der Trasse weit auf Grunerner Gemarkung verstoße gegen das Verbot des widersprüchlichen Verhaltens. Die Planalternative der Westtangente bzw. der Erweiterten Westtangente vermeide hingegen einen Rechtsverstoß, da der Straßenneubau lediglich auf der Gemarkungsgrenze zwischen Bad Krozingen und Staufen, nicht aber zwischen Grunern und Staufen erfolge und dort der Ausbau vorhandener Trassen bzw. Kreuzungen vorgesehen sei. Verschiedene Einwender sehen sich vor diesem Hintergrund in ihren Rechten als frühere Gemeinderäte/Bürgermeister der ehemals selbständigen Gemeinde Grunern und als Bürger betroffen und verletzt. Sie bringen zum Ausdruck, dass mit Blick auf die Vorgeschichte ihr Vertrauen in eine gerechte und vertragstreue Vorgehensweise zutiefst erschüttert sei.

Das Engagement einer Vielzahl von Einwendern vor dem Hintergrund des Eingemeindungsvertrages ist nachvollziehbar. Es wird erkennbar, dass sie sich für die ehemals selbst-

ständige Gemeinde Grunern und für eine tragfähige und an einem Interessenausgleich orientierte Lösung eingesetzt haben und sich nun in ihren Erwartungen enttäuscht sehen. Ein Verstoß gegen den Eingemeindungsvertrag in der Form, dass hieraus unmittelbar Folgen für das Planfeststellungsverfahren abgeleitet werden könnten, ist jedoch nicht gegeben. So besteht im vorliegenden Fall keine Bindungswirkung, die das Handeln von Planungsträger und Planfeststellungsbehörde berührt. Hinsichtlich der Belange, die in die Abwägung einfließen könnten, ist im Übrigen eine differenzierte Betrachtung des Regelungsgehalts des Eingemeindungsvertrages sowie weiterer Gesichtspunkte angezeigt. Unter anderem gilt die Aufmerksamkeit den Gemarkungsgrenzen, der Inanspruchnahme von Flächen der Gemarkungen und verschiedenen Auswirkungen, die mit der Antragstrasse einerseits und der (Erweiterten) Westtangente andererseits verbunden sind wie auch Aspekte der historischen Entwicklung. Im Ergebnis können aus dem Eingemeindungsvertrag keine Aspekte hergeleitet werden, die so gewichtig sind, dass sie dem Vorhaben entgegenstehen könnten. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingehenden Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern) sowie ergänzend auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) und Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat in ihre Betrachtungen die von verschiedener Seite eingereichten, umfangreichen Unterlagen einbezogen. Wie sich gezeigt hat und im Erörterungstermin ausdrücklich bestätigt wurde, besteht keine Anlage zum Eingemeindungsvertrag, der den seinerzeit verfolgten Verlauf einer Umfahrung für die Vertragsparteien festhalten würde.

Soweit in diesem Zusammenhang Fragen zu Lage und Gestaltung von Querungen aufgeworfen wurden, wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufien; vgl. insbesondere auch Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern)), und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie Ziffer 3.4.19.3.10 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus) verwiesen.

3.4.19.3.6 Immissionsschutz

3.4.19.3.6.1 Lärm

Soweit ausgeführt wird, dass eine Verlärmung bisher ruhiger Wohngebiete wie Rundacker, Falkenstein, Wolfacker oder Oberer Steiner eintrete, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm), sowie die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung)

und 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen. Gleiches gilt für Beeinträchtigungen, die für weitere Bereiche vorgetragen werden, so unter anderem die Schulanlagen. Danach bleibt festzuhalten, dass es in den trassenzugewandten Gebieten zwar zu einer Erhöhung der Lärmbelastung kommt. Die Lärmgrenzwerte werden jedoch eingehalten und nicht selten deutlich unterschritten. Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände, Schallschutzfenster) oder etwa Festlegungen zum Fahrbahnbelag sind nicht erforderlich. Die Belange der Siedlungsbereiche von Grunern wurden in die Betrachtungen einbezogen. Es ist nicht ersichtlich, dass ein Leben bei geöffneten Fenstern nicht mehr möglich wäre oder es erforderlich würde, Klimaanlage einzubauen. Insgesamt sind durch das Vorhaben unzumutbare Beeinträchtigungen und insbesondere Gesundheitsgefährdungen (vorgetragen werden u. a. Schlafprobleme, Herz-Kreislauf-Erkrankungen usw.) mit Blick auf die erwartenden Immissionswerte nicht zu besorgen. Ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Ausarbeitung sind unzuträgliche Wirkungen auch in Hanglagen nicht zu erwarten. Aspekte des Schallschutzes sind im gebotenen Umfang in die Trassenwahl und die Betrachtungen von möglichen Optimierungen eingeflossen. Zu sämtlichen Aspekten wird auf die vorgenannten Verweisungen Bezug genommen.

Vor diesem Hintergrund entfällt auch das Erfordernis, auf Einzelheiten des Vortrags zu Lärmschutzeinrichtungen (Kosten, Gestaltung) einzugehen. Es deshalb kann auch nicht davon gesprochen werden, dass Lärmschutzeinrichtungen nur aus rein ästhetischen Gründen nicht zum Zuge gekommen wären. Ein Verweis auf die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen bei anderen Projekten greift nicht durch, da es jeweils auf die konkret zu beurteilende Situation ankommt. Dem Gleichbehandlungsgrundsatz ist durch die Anwendung der gültigen rechtlichen Bestimmungen Rechnung getragen. Dem Vorhaben kann auch nicht entgegengehalten werden, der Lärmschutz werde aus Kostengründen vernachlässigt. Wie unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) ausgeführt, bestimmt sich das Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen nach den rechtlichen Bestimmungen zur Berechnung von Beurteilungspegeln, die wiederum darauf überprüft werden, ob sie die maßgeblichen Grenzwerte einhalten oder nicht. Ein Instrument zur „Steuerung“ der Projektkosten ist damit nicht gegeben.

Teilweise wird vorgetragen, dass die Lärmsteigerungen über 3 dB(A) betragen. Dies ist zutreffend. In die Betrachtungen der Planfeststellungsbehörde wurde einbezogen, dass es in verschiedenen Bereichen zu einer markanten Erhöhung der Lärmbelastung kommt. Gleichwohl sind die maßgeblichen Grenzwerte jeweils eingehalten und im Übrigen keine so gewichtigen Anhaltspunkte gegeben, als dass dies ein Abweichen von Grundwertung des Gesetzgebers erforderlich machen würde. Belastungen durch mehrere Lärmquellen und mögliche Verkehrsverlagerungen wurden in die Betrachtungen einbezogen und unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) behandelt. Mit in die Betrachtung einbezogen wurden auch Lärmstei-

gerungen unter 3 dB(A) sowie Bereiche, die eine Minderung der Lärmbelastung aufweisen. Zu Verkehrsverlagerungen im Bereich von Grunern wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.10.2 (Aspekte im Bereich von Grunern) verwiesen.

Es wird vorgetragen, dass die Messkurve des Schallpegels logarithmisch aufgebaut ist. Es gilt allerdings zu bedenken, dass Veränderungen um 3 dB(A) nicht eine Verdoppelung der Lautstärke und damit der Lärmbelastung mit sich bringen. Eine Veränderung um 3 dB(A) entspricht einer Lärmsteigerung, die für das menschliche Ohr als Veränderung wahrnehmbar ist. Faustformelartig kann nach den gesicherten fachlichen Erkenntnissen bei einer Verdoppelung der Verkehrszahlen eine Erhöhung des Beurteilungspegels von 3 dB(A) angenommen werden.

Bedenken ergeben sich auch nicht in Anbetracht der Argumentation, dass trassenzugewandte Hausgärten, Terrassen, Balkone und sonstige Flächen des Außenwohnbereichs nicht mehr oder nur noch eingeschränkt nutzbar seien. Maßgeblich für die Nutzung des Außenwohnbereichs und entsprechend genutzter Hausgärten usw. sind wegen der typischen Nutzungsstruktur die für den Tag gültigen Grenzwerte der 16. BImSchV. Wie ausgeführt, sind diese im Einzugsbereich des Vorhabens jeweils eingehalten, sodass sich vor diesem Hintergrund und den Umständen des konkreten Einzelfalls keine hinreichenden Hinweise auf unzumutbare Beeinträchtigung ergeben.

Es wird vorgetragen, unter anderem an den Wochenenden aber auch generell werde der Motorradverkehr und/oder Freizeitverkehr weiter steigen. Auch allgemein würde künftig mehr Verkehr durch eine neue Straße angelockt, wodurch sich die Lebensqualität massiv reduziere. Bedenken bezüglich des Schalltechnischen Gutachtens und der daraus abgeleiteten Schlüsse ergeben sich hieraus nicht. Mit dem aktuellen Verkehrsgutachten liegt eine hinreichend belastbare Aussage zu den künftig zu erwartenden Verkehrszahlen vor. Auf die eingehenden Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), insbesondere auch zum Verkehrsgutachten wird verwiesen. Aspekte des Freizeitverkehrs sind eingeflossen. Hinweise auf eine signifikante verkehrsinduzierende Wirkung haben sich nicht gezeigt (vgl. Ziffer 2.2.1.2 Verkehrsprognose (Grundlagen)).

Wie bereits ausgeführt, sind unzumutbare Beeinträchtigungen und insbesondere Gesundheitsgefährdungen mit Blick auf die zu erwartenden Immissionswerte nicht zu besorgen. In die Überlegungen wurde einbezogen, dass Einwender auf Gesundheitsgefährdungen durch Verkehrslärm (u. a. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Stress, Schlafstörungen) hingewiesen haben. Es wurde überdies berücksichtigt, dass Einwender vorgetragen haben, dass alters- und/oder krankheitsbedingt eine erhöhte Anfälligkeit gegeben sei und deshalb ein besonderes Ruhebedürfnis bestünde. Gleiches gilt für Familien mit Kindern. Weitere

Einwender verfügen, beispielweise als Musiker, Hochschullehrer an der Musikhochschule oder Musiklehrer, über ein besonders sensibles Gehör und tragen nachvollziehbar vor, dass sie hierauf besonders angewiesen seien. Dies umfasse auch berufliche Tätigkeit, die zu Hause ausgeübt werde. Nach dem Vortrag von Einwendern sind davon unter anderem die Fächer Flöte und Gesang im Rahmen von Übe- und Unterrichtsstunden betroffen. Insgesamt seien deshalb besondere Anforderungen an die Wohnruhe zu stellen.

Es handelt sich hierbei unter anderem um Betroffenheiten, die für Wohngebäude vorgetragen werden, die sich künftig in der ersten Reihe der trassenzugewandten Bebauung befinden (z. B. Ernst-Duis-Weg). Ein gewisser Schwerpunkt zeigt sich dabei insbesondere bezüglich der Bebauungsplangebiete Falkenstein und Wolfacker. Die Besorgnis der Anwohner ist jeweils nachvollziehbar. Sie begründet jedoch keinen Handlungsbedarf hinsichtlich Lärmschutzmaßnahmen. Die vorgetragenen Argumente stehen dem Vorhaben im Übrigen nicht entgegen. Wie im Kapitel Lärm unter (Ziffer 3.4.3.1) aufgezeigt, sieht der Gesetzgeber allgemein geltende, nach der Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Gebietscharakters differenzierende Grenzwerte vor. Hieran gemessen werden die Beurteilungspegel, für die eine Berechnungsmethodik vorgegeben ist. Die Planfeststellungsbehörde verfolgt die fortlaufende Entwicklung der Lärmwirkungsforschung; eine Verwerfungskompetenz steht der Verwaltung jedoch nicht zu. In Bezug auf den Schienenverkehr hat der Verordnungsgeber beispielsweise die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus auf den Weg gebracht. Zu weiteren Aspekten ist derzeit jedoch keine breite Basis von Erkenntnissen der maßgeblichen Fachkreise ersichtlich, die das Vorgehen nach den geltenden rechtlichen Regelungen grundlegend infrage stellen würde. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Grenzwerte in den trassenzugewandten Bereichen jeweils eingehalten werden. Lediglich beispielhaft wird in diesem Zusammenhang nochmals auf die Beurteilungspegel der schalltechnischen Berechnungen hingewiesen, die auch im Bereich von Alemannenweg und Ernst-Duis-Weg in einer Größenordnung von ca. 3dB(A) bis zu ca. 6-7 dB(A) hinter den gesetzlichen Grenzwerten für allgemeine Wohngebiete zurückbleiben werden. Es wird hierbei nicht verkannt, dass es im Verhältnis zur Bestandssituation dennoch zu teilweise deutlichen Lärmsteigerungen kommt. In die nach dem Gebietscharakter abgestuften Grenzwerte ist das Ruhebedürfnis in sensiblen Bereichen, wie etwa Wohngebieten einschließlich der damit typischerweise einhergehenden Nutzungen bereits eingeflossen. Die hier vorgetragenen Nutzungen und Interessen halten sich in diesem Rahmen. Es sind darüber hinaus auch keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich, die - etwa im Wege der fachplanerischen Abwägung - ein Abweichen von den rechtlichen Grundwertungen nahelegen würden. Für die vorgenannten wie auch für weitere Bereiche gilt es überdies auch zu bedenken, dass mit den entsprechenden Ansätzen der Bauleitplanung bereits hinreichende Hinweise auf eine künftige Änderung der Situation vorgelegen haben und die Betroffene

nen vielfach nicht davon ausgehen konnten, dass es dauerhaft bei der von Verkehrswegen weitgehend unbeeinträchtigten Randlage bleiben würde.

Soweit Aspekte einer Lärmverringerung durch Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt angeführt werden, um die Erforderlichkeit des Vorhabens zu hinterfragen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.2 (Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte) sowie unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), insbesondere Ziffer 3.1.2.1 (Ausbau der Ortsdurchfahrt; verkehrslenkende Maßnahmen) verwiesen.

Sofern vorgetragen wird, auch bei der Antragstrasse würden die Grenzwerte der 16. BImSchV in der Ortsdurchfahrt nicht eingehalten, steht dies der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegen. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm), sowie die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) und 3.3 (Variantenabwägung) wird verwiesen. Im Prognose-Planfall, somit bei Verwirklichung der Ortsumfahrung, reduzieren sich die zu erwartenden Lärmbelastungen im Zuge der Ortsdurchfahrt mit rund -7dB(A) tags und nachts erheblich. Teilweise verbleibende Überschreitungen werden im Vergleich mit dem Prognose-Nullfall deutlich gemindert.

Im Erörterungstermin vorgetragenen Hinweisen zu gewissen Diskrepanzen in Darstellungen des Verkehrsgutachtens und der Isophonenkarte wurden aufgenommen und geprüft. Noch im zeitlichen Kontext wurde aufgezeigt, dass die Darstellung rundungsbedingt zustande gekommen ist. So entspricht es den gängigen Erfahrungen aus der Praxis, dass insoweit in Darstellungen geringe Unschärfen gegeben sein können. Dies ist den handelnden Stellen bewusst und führt in relevanten Fällen zu einer entsprechend genauen Betrachtung, die über die Berechnungen zu den Immissionspunkten regelmäßig eröffnet ist. Zweifel an der Richtigkeit der Antragsgrundlagen können hierauf nicht gestützt werden. Im vorliegenden Fall wurden geeignete Immissionspunkte im Bereich der Bebauung herangezogen. Die weiteren Bereiche betreffen die freie Landschaft und insoweit dieser zugeordnete Nutzungen. Den geringen Unschärfen in der Darstellung mit ihrer überschaubaren Tragweite kommt insbesondere hier eine eher untergeordnete Tragweite zu.

Teilweise wird angeregt, mit der Planung die Voraussetzung zu schaffen, dass zwischen Bau-km 3+000 und 3+250 ein - wenn auch eventuell nur psychologisch wirksamer - Lärmschutzwall geschaffen werden kann. Dem kann nicht gefolgt werden. Ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung und der sich daran anschließenden Prüfungsschritte in diesem Verfahren sind Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich. Vor diesem Hintergrund besteht damit auch keine Möglichkeit auf Flächen zuzugreifen, die als Standort für einen

Lärmschutzwall in Betracht kommen könnten. Der Vorhabensträger hat überdies aufgezeigt, dass keine Überschussmassen anfallen, die für einen Lärmschutzwall zur Verfügung gestellt werden könnten. Dies bliebe letztlich einer ergänzenden Initiative auf lokaler Ebene und im Einvernehmen aller insoweit Beteiligter vorbehalten. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) sowie Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen) wird verwiesen.

Zu Lärmbelastungen in der Bauphase wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie ergänzend Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) verwiesen.

3.4.19.3.6.2 Schadstoffe

In Einwendungen werden neben möglichen Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen insbesondere auch Bedenken bezüglich Luftschadstoffen vorgetragen. Diese beziehen sich unter anderem auf eine erhöhte Feinstaubbelastung. Es wird teilweise auf die angegriffene Gesundheit oder besondere Empfindlichkeit von Angehörigen oder weiteren Personen verwiesen. In verschiedenen Einwendungen wird ausgeführt, dass der Außenwohnbereiche (Terrasse, Garten) usw. zur Trasse orientiert seien. Mit der starken Windströmung aus Richtung Belchen würden die Schadstoffe insbesondere auf den südlichen Siedlungsbereich von Staufen zugetragen.

Der Vorhabensträger hat mit den Antragsunterlagen auch eine Schadstoffuntersuchung vorgelegt (Unterlage 11.3 a). Es hat sich nach erfolgter Überprüfung auch durch die fachlichen Stellen beim Landratsamt Breisgau - Hochschwarzwald gezeigt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhalte bestehen. Klimatische Aspekte sind in die Betrachtungen einfließen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) sowie ergänzend Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) verwiesen.

3.4.19.3.7 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf sämtliche vorangegangenen Ausführungen in dieser Entscheidung, insbesondere Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) und Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) Bezug genommen. Ergänzend wird überdies insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange, insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen)), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Boden-

schutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz), Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Mit umfasst sind im sachlichen Zusammenhang jeweils auch Fragen des Wegenetzes sowie die Belange der Landwirtschaft und einzelner Betriebe. Ergänzend wird hierzu überdies auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneueordnung), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie die weiteren Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) Bezug genommen.

In Einwendungen wird ausgeführt, dass die Antragstrasse wichtige Belange nachhaltig negativ beeinträchtigt und ein Ausgleich durch das Kompensationskonzept nicht als möglich erachtet werde. Die Antragstrasse wirke in ihrer Linienführung und Dimensionierung auf einen sog. gebildeten Durchschnittsmenschen hässlich und belastend und damit erheblich beeinträchtigend, weil dieser in seinem ästhetischen Empfinden verletzt werde. Kritisch Bezug genommen wird hierbei auf Aussagen auf S. 35 des Erläuterungsberichts der ursprünglichen Planung (Unterlage 1 der Antragsunterlagen aus dem Jahr 2007).

Den kritisch vorgebrachten Ansatzpunkten kann im Ergebnis nicht gefolgt werden. Der Vorhabensträger und die weiteren in die Planung eingebundenen fachlichen Stellen haben sich intensiv auch mit Aspekten einer landschaftsgerechten Wiederherstellung der Bereiche befasst, die von der Maßnahme betroffen sind. Es wurde überdies darauf geachtet, dass die Trasse durch eine geeignete Bepflanzung in die Landschaft eingebunden wird und damit als technische Anlage weniger störend in Erscheinung tritt. Den Kreisverkehrsplätzen und dem landschaftlich sensiblen Bereich zwischen Staufen und Grunern wurde dabei das nötige Augenmerk gewidmet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die vorgenannten Verweisungen, insbesondere Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung) und Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) sowie ergänzend auf Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) Bezug genommen. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der baurechtliche Verunstaltungsbegriff bezüglich einer Straßeninfrastruktur hier nicht maßgeblich zum Tragen kommt. Bedeutsamer sind insbesondere die Vorschriften zum naturschutzrechtlichen Eingriff und die sich hieraus ableitenden Anforderungen.

Anwohner der Münstertäler Straße haben Bedenken geäußert, weil sie dann Verkehr von zwei Seiten ausgesetzt seien. Auf Windrichtungen aus Südwest wird verwiesen. Befürchtet werden erhebliche Beeinträchtigung von teilweise seit Jahren gepflegten naturnahen Gärten mit biologisch angebautem Obst und Gemüse. In den naturnahen Bereichen sei eine artenreiche Flora und Fauna anzutreffen (Turmfalken, seltene Insekten und Tierarten, Gottesanbeterin, Dompfaff). So werden in einer Vielzahl von Einwendungen zahlreiche Tierar-

ten allgemein benannt und eine ausreichende Erfassung und sachgerechte Behandlung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gefordert.

Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Ausweislich der Untersuchung zu Schadstoffen werden die maßgeblichen Grenzwerte bereits im trassennahen Bereich eingehalten. Den Anforderungen hinsichtlich einer sachgerechten Abarbeitung von Aspekten des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurde im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen im Sachzusammenhang verwiesen. So sind Aspekte der Versiegelung, der Zerschneidung, Barrierewirkungen, optische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes einschließlich der Bedeutung für den Tourismus und die Naherholung in vielfältiger Weise in den jeweiligen fachlichen Bezügen mit eingeflossen. In der gebotenen Tiefe betrachtet wurden ebenfalls die Eingriffe in den Naturhaushalt einschließlich der Aspekte, die das FFH-Gebiet Nr. 8211-341 „Markgräfler Hügelland mit Schwarzwaldhängen“ sowie den Artenschutz betreffen. Der Bereich der Kleingartenanlage „Spitzäcker“ und die Bereiche zwischen Staufen und Grunern wurden einbezogen. Auf die vorgenannten Verweisungen wird Bezug genommen.

Soweit zur Maßnahme E 1 Zweifel geäußert werden, weil dort bereits die „Nunnenmacher Teiche“ ein Biotop darstellten, kann dem nicht gefolgt werden. Die Maßnahme E 1 wird auf Flächen umgesetzt, die nicht zu den „Nunnenmacher Teichen“ gehören, sondern daran anschließen. Es entsteht daher eine insgesamt deutlich vergrößerte Biotopfläche mit allen damit verbundenen Vorteilen. Die Biotopbereiche liegen so weit von der Trasse entfernt, dass nicht mit unzuträglichen Lärmbelastungen zu rechnen ist. Lärmschutzmaßnahmen bezüglich der „Nunnenmacher Teiche“ sind daher nicht erforderlich. Eine signifikant gesteigerte Belästigung der Bevölkerung durch Stechmücken als Folge des Projekts ist nach Lage der Dinge nicht zu erwarten. Das Kompensationskonzept sieht weit überwiegend Mulden vor, in denen sich lediglich temporär Wasser ansammeln wird. Unabhängig von der hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit der Maßnahmen einzeln und im jeweiligen Kontext, stellen diese keine erhebliche Ausweitung der Flächen stehenden Wassers/Gewässer im Verhältnis zum Bestand dar (vgl. Bereich der Nunnenmacher Teiche). Hinzu kommen die Abstände zur Wohnbebauung. Es sind auch darüber hinaus keine nachteiligen Auswirkungen auf private Belange ersichtlich, die von der Maßnahme E 1 ausgehen könnten. Solche sind auch nicht substantiiert vorgetragen. Eine Offenlage des Landschaftspflegerischen Ausführungsplans wird daher nicht für erforderlich erachtet. Die Einbindung von ökologischer Baubegleitung und Unterer Naturschutzbehörde tragen überdies zu einer fachgerechten und schonenden Umsetzung bei.

Es wird teilweise ausgeführt, dass das Vorhaben einen dermaßen schwerwiegenden Eingriff in die harmonische Landschaft des Münstertäler Talausgangs darstelle, dass dies durch keine Maßnahme auszugleichen und von daher gänzlich auszuschließen sei. Es gilt hierzu zu bedenken, dass der Ausgleich von Eingriffen nach dem Naturschutzrecht nicht auf einen Zustand abzielt, als wäre das Vorhaben gewissermaßen nicht erfolgt. Es wird vielmehr auf die beeinträchtigte Funktion abgestellt und gefordert, dass diese in gleicher Weise (an andere Stelle) und überdies das Landschaftsbild wieder hergestellt wird. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen wurden mit dem Kompensationskonzept und der Konzeption zur Einbindung der Trasse in die Landschaft getroffen. In diesem Zusammenhang wird ergänzend darauf verwiesen, dass im Interesse landwirtschaftlicher Nutzungen und der Sicherheit im Straßenverkehr von Bepflanzungen mit großkronigen Bäumen weitgehend Abstand genommen wurde. Die Einbindung der Trasse erfolgt nunmehr überwiegend durch Heckenpflanzungen, die eine bestimmte Höhe nicht überschreiten. Verschattungen werden damit weitgehend vermieden und Blickbeziehungen in der Landschaft besser erhalten.

3.4.19.3.8 Landwirtschaft, Flurneuordnung

Das Vorhaben ist mit einer erheblichen Inanspruchnahme landwirtschaftliche genutzter Flächen für das Straßenbauvorhaben im engeren Sinne sowie für Maßnahmen des Kompensationskonzepts verbunden. Hinzu treten insbesondere Änderungen bezüglich des Straßen- und Wegenetzes.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die Ausführungen unter 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung) sowie die Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen), insbesondere Ziffer 3.4.19.1 (Einführung), Ziffer 3.4.19.2 (Eigentumsbeeinträchtigungen/ Grunderwerb/ Entschädigungsfragen) die einführenden Erläuterungen zu Ziffer 3.4.19.4 (Private Einwendungen – Einzelfälle) sowie die ergänzenden Ausführungen im jeweiligen Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19.3 (Weitere Argumente aus privaten Einwendungen)) verwiesen.

Gutachten zur möglichen Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Staunässe, Kaltluftstau und Schadstoffimmissionen sind nicht erforderlich. Zu Schadstoffimmissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.2 (Schadstoffe) und ergänzend insbesondere unter Ziffer 3.4.19.3.6.2 (Schadstoffe) verwiesen. Nachteilige Folgen aufgrund von Staunässe bzw. Kaltluftstau sind nicht zu erwarten. Mit dem Entwässerungskonzept, das mit den Fachbehörden abgestimmt wurde, ist dafür Sorge getragen, dass Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen dem Wasserkreislauf schadlos wieder zugeführt wird. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) wird verwiesen.

Die Trasse verläuft über weite Strecken parallel bzw. leicht schräg zur Fließrichtung des Grundwassers und/oder in leichter Dammlage (vgl. Unterlage 11 der Antragsunterlagen, Blatt 4). Eine aufstauende Wirkung bezüglich grundwasserführender Schichten ist daher nicht zu besorgen. Es handelt sich überdies insgesamt um Gelände, das nicht durch stark wechselnde Neigungen geprägt, sondern eher eben ist. So sind auch insoweit keine markanten Veränderungen in der örtlichen Versickerungssituation zu erwarten. Unter Berücksichtigung der lokalklimatischen Verhältnisse ist nicht mit Kaltluftstaus zu rechnen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.4 (Umweltverträglichkeit, Umweltbelange) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Erheblich nachteilige Auswirkungen sind auch nicht durch Schattenwurf der trassenbegleitenden Pflanzungen zu erwarten. An Stelle der zunächst geplanten Baumpflanzungen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit nunmehr unmittelbar an der Fahrbahn Heckenpflanzen vorgesehen. Aufgrund von deren limitierter Wuchshöhe und dem Rückschnitt, der in Abständen erfolgt, ist nicht davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen durch Schattenwurf eintreten. So ist vorgesehen, dass für straßennahe Baum- und Heckenpflanzungen in Straßennähe bzw. begleitend zur Geh- und Radwegunterführung Baumarten, die kleiner als 10 m werden und eine lichte Krone aufweisen, und so weit wie möglich Heckenpflanzen mit geringer Wuchshöhe (weniger als 4 m) gewählt werden. Vielfach sind Pflanzungen überdies überwiegend auf der südlichen Seite der Trasse geplant. Ein Schattenwurf trifft in diesen Konstellationen überwiegend die Fahrbahn. Nach Lage der Dinge kann voraussichtlich auch die Optimierung unter Gesichtspunkten des Artenschutzes zu einer lichtereren Ausführung beitragen. Die aus überwiegenden Gründen des Artenschutzes (Fledermäuse) erforderlichen Pflanzungen im Zuge von Hop-Over konzentrieren sich auf vier begrenzte Bereiche. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege) verwiesen.

3.4.19.3.9 Wasserwirtschaft, Bodenschutz

In Einwendungen wird vorgetragen, dass die Antragstrasse Wasserschutzgebiete und ein Gebiet zum Schutz von Thermalquellen tangiere. Mit dem Straßenabwasser würden über den Boden mittelfristig gesundheitsgefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen. Hinzu träten Reifenabrieb und weitere Verunreinigungen. Besondere Aufmerksamkeit gelte Gefahrgutunfällen mit dem breiten Spektrum sehr schädlicher Substanzen, die dabei austreten könnten. Erschwerend komme hinzu, dass die Böden, vor allem im Bereich „Oberer Steiner“, durch den historischen Bergbau stark durch Schwermetall belastet seien. Überdies seien die vorhandenen Pufferkapazitäten des Bodens sehr beschränkt. Mit Blick auf Schwermetallbelastungen aus dem mittelalterlichen Bergbau sei auf unnötige Baumaßnahmen so weit wie möglich zu verzichten. Überdies sei der Aspekt im gebotenen Umfang

in der Planung zu vertiefen und mögliche Folgen zu minimieren. Es sei nicht zulässig, die Problematik in die Phase der Bauumsetzung zu verweisen oder gänzlich zu vernachlässigen. Teilweise wird gefordert, die Straßenabwässer nicht im Boden zu versickern, sondern zu fassen und der öffentlichen Schmutzwasserentsorgung zuzuführen. Teilweise werden Lage, Geeignetheit und Zulässigkeit geplanter Mulden kritisiert. Verschiedene Anforderungen zum Schutz wasserwirtschaftlicher Belange, insbesondere zum Gewässerschutz, auch unter Hinweis auf Merkblätter und behördliche Entscheidungen wurden formuliert. Besondere Aufmerksamkeit gelte hierbei unter anderem der Bauphase. Sofern eine Tieflage aus wasserwirtschaftlichen Gründen abgelehnt werde, seien hierzu vertiefende Untersuchungen und Darstellungen zur Grundwassersituation vorzulegen. Es wird ausgeführt, Grundwasserströmungen beim Gymnasium erzeugten hohe Dauerkosten bei der geplanten Unterführung. Es fehle in den Unterlagen eine Grundwasserkarte und das dazugehörige Grundwassermodell. Dies sei zu erstellen bzw. zu veröffentlichen.

Den Belangen der Wasserwirtschaft und des Bodenschutzes ist mit dieser Entscheidung im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Soweit den vorgetragenen Bedenken und Anregungen mit dieser Entscheidung nicht Rechnung getragen wurde, werden sie zurückgewiesen. In der Vorplanungsphase und im Planfeststellungsverfahren waren die fachlichen Stellen intensiv eingebunden und haben zu Optimierungen der Planung beigetragen. Die Lage des Vorhabens im Bereich von Schutzgebieten, Aspekte des Grundwasserschutzes einschließlich der schadlosen Ableitung von anfallendem Oberflächenwasser, möglicher Auswirkungen der Unterführungen (Grundwassertrog), die Frage von Havarien, Belange des Bodenschutzes und vorhandene Belastungen etwa mit Schwermetallen sind in die Betrachtungen mit eingeflossen. Weitere Erhebungen zum Grundwasser, eine Grundwasserkarte bzw. ein Grundwassermodell sind nicht erforderlich, da die Fragen, die sich mit dem Vorhaben aufgeworfen haben, mit den vorhandenen und zusätzlich herangezogenen Erkenntnisquellen bewältigt werden konnten. Auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft) und Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall) wird verwiesen. Unter anderen auch zur bauzeitlichen Vorsorge treten die Ausführungen u. a. unter Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.11 (Belange des Fischereiwesens) und die weiteren Ausführungen jeweils im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen) ergänzend hinzu.

Die fachbehördlichen Anforderungen wurden mit der Planung berücksichtigt oder sind über Zusagen und Auflagen Bestandteil dieser Entscheidung geworden. Damit sind die im Verfahren zu bewältigenden Aspekte im gebotenen Umfang einer Lösung zugeführt und lediglich in dem Umfang für eine Detailabstimmung in der Bauphase zugelassen worden, wie dies rechtlich zulässig ist und von den Fachbehörden als sinnvoll erachtet wird. Es ist hierbei mit eingeflossen, dass Einzelheiten der Projektumsetzung im Vorgriff nicht gänzlich be-

stimmt werden können, sondern erst im Zeitpunkt der Umsetzung genauer bestimmt werden können (z. B. Notwendigkeit und Umfang von Grundwasserhaltungen bei Baumaßnahmen). Es entspricht der üblichen, bewährten und im Übrigen zulässigen Vorgehensweise, in diesen Konstellationen die Rahmenbedingungen und/oder Zieldefinitionen vorzugeben und/oder eine fachbehördliche Einbindung bzw. Kontrolle aufzugeben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter den bereits benannten Verweisungen zu Wasserwirtschaft und den Belangen Bodenschutz, Altlasten und Abfall Bezug genommen.

Soweit ein zu hoher Flächenbedarf des Vorhabens einschließlich der damit einhergehenden Versiegelung auf Dimensionierung, Zahl und Lage der Kreisverkehrsplätze bzw. auf die technische Ausgestaltung und Entwicklungslänge der Trasse gestützt wird, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), die Ziffern 3.1, 3.2, 3.3 (Trassenvarianten, Nullvariante, Umweltverträglichkeitsprüfung, Variantenabwägung) sowie unter Ziffer 3.4.2.1 (Belange der Stadt Staufen), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall) sowie die ergänzenden Ausführungen zu den privaten Einwendungen unter Ziffer 3.4.19 (vgl. insbesondere Ziffer 3.4.19.3.2 (Erforderlichkeit, Planziele, Nachhaltigkeit, Verkehrsgutachten und weitere grundlegende Aspekte) und Ziffer 3.4.19.3.3 (Trassenalternativen, Forderungen nach Trassenoptimierung; Kritik an der Antragstrasse)) Bezug genommen. Dies gilt auch für die Kritik, dass alle zum Bau der Antragstrasse notwendigen Ausgleichsmaßnahmen auf Gemarkung Grunern vorgesehen seien, was die dortigen Landwirte und überdies die ehemals selbständigen Gemeinde benachteilige. Dies umfasse den Verlust wertvoller Ackerflächen, führe zu größeren Umwegen und widerspreche insgesamt der Zielsetzung, den dörflichen Charakter von Grunern zu bewahren. Zu den vorgenannten Verweisungen wird diesbezüglich ergänzend auf Ziffer 3.4.2.1.1.3 (Kompensationsflächen auf Gemarkung Grunern; Landschaftsbild, Grünzäsur, örtlicher Charakter) Bezug genommen.

3.4.19.3.10 Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsanbindungen; Wegenetz; Tourismus

Es wurden Bedenken zur Trennungswirkung des Vorhabens sowie zur Geeignetheit und Sicherheit der vorgesehenen Querungsmöglichkeiten und Verbindungswege vorgebracht. Verschiedene Änderungen, die der Vorhabensträger im Verhältnis zur ursprünglichen Planung vorgenommen hat, wurden moniert. Insbesondere die teilweise Rückbau oder die Sperrung der Straße „Im Steiner“ für den öffentlichen Verkehr führe zu Umwegen über die Dorfstraße. Fehlende Bürgersteige, enge Straßenzüge, Kurven, Hofausfahrten, parkende Kfz und der über die Dorfstraße verlaufende Schulweg erhöhten in diesem Bereich die Ge-

fährdung für Menschen. Vor allem Kinder, auch auf dem Weg zur Bushaltestelle oder zum Sportplatz, seien betroffen. Zugleich nehme die Lärmbelastung zu. Es wird vorgetragen, die aktive Mitgliedschaft in der Freiwilligen Feuerwehr Grunern werde unmöglich gemacht, weil Verspätungen eintreten und ein Ausrücken mit den Kollegen deshalb unmöglich gemacht werde. Insbesondere Kropbach und Etzenbach würden von der Infrastruktur in Grunern abgeschnitten.

3.4.19.3.10.1 Übergreifende Aspekte

Eine unzumutbare Einschränkung oder Belastung der Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Schüler- und Pendleraufkommen, Freizeitnutzung usw.) ist nicht gegeben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange; vgl. Ziffer 3.4.19.3.5.2 (Eingemeindungsvertrag)) verwiesen. Verschiedenen Kritikpunkte und Anregungen wurde überdies mit der geänderten Planung Rechnung getragen.

Die Untere Straßenverkehrsbehörde und die Polizeidirektion Freiburg waren im Verfahren beteiligt. Die Ausgestaltung des Verkehrswegs mit seinen Anbindungen an das Bestandsnetz sowie das Konzept zu den Querungsmöglichkeiten in der konkreten Ausprägung der geänderten Planung wurden von dort nicht beanstandet, sondern vielmehr als sachgerecht beurteilt. Die Erforderlichkeit von Ampelanlagen, wie dies teilweise gefordert wird, hat sich hierbei nicht gezeigt. Bestätigt hat sich indes die Leistungsfähigkeit der Straße „Im Gaisgraben“ im Hinblick auf die dort künftig zu erwartenden Verkehrsmengen. Auch hinsichtlich des Weiteren Straßennetzes haben sich in der Abstimmung mit den zuständigen fachlichen Stellen keine Ansatzpunkte für diesbezügliche Bedenken ergeben. Der Anregung, die Straße „Im Steiner“ im südlichen Bereich zu belassen und wie zuvor vorgesehen bei ca. Bau-km 3+600 an die Ortsumfahrung anzuschließen, kann nicht gefolgt werden. Wie bereits ausgeführt, wird künftig ein Großteil der Verkehre der Straße „Im Steiner“ auf der Ortsumfahrung gebündelt. Der geplante Rückbau leistet einen Beitrag zu einer geringeren Flächenversiegelung insgesamt, trägt zur Stärkung des Biotops im Bereich des Entwässerungsgrabens Kirchmatten bei und leistet einen Beitrag zu einer geringeren Belastung des Landschaftsbildes mit Verkehrswegen.

Verschiedene Einwendungen befassen sich mit der Verkehrslenkung mittels Beschilderung, um bestimmte Effekte sicherzustellen (z. B. Führung von Schwerverkehr). Maßnahmen zur Verkehrsregelung, mithin des „Betriebes“, erfolgen im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde. Dies umfasst Fahrbahnmarkierungen, Hinweis- und/oder Verkehrsschilder oder weitere Maßnahmen. In die

Zuständigkeit der hierfür maßgeblichen Stellen fallen auch die teilweise geforderten Geschwindigkeitskontrollen bzw. festen Geschwindigkeits-Messgeräte. Zur Abstufung von Teilen des Netzes an Landstraßen zu Gemeindestraßen und soweit ein Gesamtverkehrskonzept angemahnt wird, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange; vgl. insbesondere Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen)), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) sowie Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) Bezug genommen.

Es wird vorgetragen, dass für die gesamte Trasse der Ortsumfahrung bei entsprechenden Witterungsbedingungen im Vergleich zur Ortsdurchfahrt mit einer erhöhten Vereisungsgefahr zu rechnen sei. Es gilt hier zu berücksichtigen, dass die Planung unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde und der Polizeidirektion geprüft wurde. Gleichermaßen gilt es zu bedenken, dass in geschützten innerörtlichen Lagen wetterbedingte Einflüsse möglicherweise gemildert werden, dass bei entsprechenden Wettersituationen jedoch regelmäßig das gesamte außerörtliche Verkehrsnetz betroffen ist und Verkehrsteilnehmer sich hierauf einstellen müssen. In der Gesamtschau der mit der Ortsumfahrung verfolgten Zielsetzungen stellen die jahreszeitlich üblicherweise auftretenden Anforderungen an Verkehrsteilnehmer keinen so gravierenden oder erheblichen Nachteil dar, dass dies der Planung entgegengehalten werden könnte.

Soweit Bedenken bezüglich der Unterführungen bei Glättegefahr zum Ausdruck gebracht werden, wird darauf hingewiesen, dass bei entsprechenden Wettersituationen regelmäßig auch das weitere Verkehrsnetz betroffen ist und erhöhte Aufmerksamkeit von sämtlichen Verkehrsteilnehmern fordert. Die Rampen der Unterführungen sind jeweils flach geneigt und weisen damit kein höheres Gefahrenpotential auf, als dies Verkehrswegen, die durchaus mit unterschiedlichen Neigungen ausgestattet sein können, generell immanent ist. Mit Blick auf die höhere Verkehrssicherheit für querende Verkehrsteilnehmer, die mit den Unterführungen verbunden ist, wäre im Übrigen eine temporäre Beeinträchtigung, die regelmäßig nur an wenigen Tagen des Jahres eintritt, im überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Gesamtprojekts hinzunehmen.

Der Hinweis, dass an anderer Stelle Unterführungen auch wieder geschlossen wurden, greift nicht durch. Entscheidend ist jeweils der konkrete Sachverhalt. Nicht nur aus Kostengründen wählen Vorhabensträger nicht vorrangig Lösungen mit Unterführungen, sondern regelmäßig nur dann, wenn dies durch sachliche Gründe angeraten ist. So ist es hier. Im Bereich der Unterführung bei Bau-km 0+320 folgt die Unterführung aus dem Verkehrsaufkommen, der gegebenen Topographie sowie der komplexen Verkehrssituation mit Kreisverkehrsplatz und zwei Einmündungen auf einer relativ kurzen Strecke. Die Unterführung unmittelbar entlang des Neumagen verlaufen zu lassen, wurde geprüft, hat sich aber nicht

als machbarer Ansatz erwiesen. Eine Verschiebung der Zufahrt zum Anwesen Stöckle zum Bau-km 0+450 stellt sich nicht als günstigerer Ansatz dar, weil damit die Leistungsfähigkeit der Kreuzung beeinträchtigt würde. Mit der aktuellen Planung wird hingegen die Erschließungssituation auf dem Anwesen Stöckle aufgenommen und mit der in die Planung integrierten Unterführung und den Anschlüssen an das weitere Wegenetz zugleich auch den Fußgänger- und Radfahrerverkehr Rechnung getragen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1.1.1 (Planung im Bereich von ca. Bau-km 0+258 bis ca. Bau-km 0+459 (Anbindung der Neumagenstraße, Geh- und Radwegunterführung einschließlich der Anbindung an das weitere Wegenetz; Anbindung des Anwesens Stöckle)) wird verwiesen. Bei der Unterführung bei Bau-km 2+743 folgt die Unterführung insbesondere aus dem jeweiligen Verkehrsaufkommen und der angestrebten Bündelungsfunktion.

Soweit Bedenken hinsichtlich einer möglichen Gesundheitsgefährdung durch Immissionen aus dem Fahrzeugverkehr vorgetragen wurden, greifen diese nicht durch. Verkehrsteilnehmer sind den Lärmimmissionen aus dem Fahrzeugverkehr lediglich temporär ausgesetzt, solange sie sich im Nahbereich entlang der Trasse bewegen. Gleiches gilt für Schadstoffe aus dem Kfz-Verkehr. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3 (Immissionschutz) und ergänzend Ziffer 3.2 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) wird verwiesen.

3.4.19.3.10.2 Aspekte im Bereich von Grunern

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die vorangegangenen Ausführungen Bezug genommen. Der Vorhabensträger hat, wie bereits dargelegt, darauf geachtet, dass im Bestand vorhandene Relationen auch nach Verwirklichung der Ortsumfahrung nicht abgeschnitten sind. Mögliche Umwege sind, zumal für Führer von Kfz, in einer kurzen Zeitspanne zu überwinden und daher hinzunehmen. Dies gilt auch für auswärtige Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Grunern. Bereits mit einem Wohnort außerhalb ist aus der Natur der Sache die Möglichkeit verbunden, dass sich im Lauf der Zeit und aus unterschiedlichen Gründen Änderungen in der Verkehrsanbindung ergeben können. Wie bereits ausgeführt, besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrserschließung. Bezüglich der Freiwilligen Feuerwehr, die sich in Grunern in zentraler Lage befindet, ist insbesondere auch von Kropbach aus, künftig eine zügige Anbindung über die Ortsumfahrung und die L 125 eröffnet. Gleiches gilt für die weitere Infrastruktur von Grunern, die auf diesem Weg für Kfz aus Kropbach bzw. Etzenbach erreichbar bleibt. Für Fußgänger oder Radfahrer bleibt die Wegebeziehung über das bestehende Wegenetz einschließlich der rückgebauten Straße „Im Steiner“ erhalten.

Mit einem signifikant höheren Verkehrsaufkommen in Grunern, insbesondere auch in der Dorfstraße ist nicht zu rechnen. Es ist damit auch nicht zu erwarten, dass es zu den in

Einwendungen dargelegten Verschlechterungen im Verhältnis zur gegenwärtigen Situation kommt. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung (vgl. Unterlage 16.2a der Antragsunterlagen, Verkehrsuntersuchung Staufen im Breisgau, Fortschreibung 2008, Pläne 12 und 15) kommt es zu einem geringeren Zulauf zur Straße „Im Steiner“ über die Dorfstraße, die in ihrem südöstlichen Abschnitt damit eine leichte Entlastung erfährt. Der Teilabschnitt zwischen Storchenstraße und L 125, wie auch die Senkelgasse zwischen Storchenstraße und L 125 werden hingegen eine leichte Steigerung der Verkehrszahlen erfahren. Auf der L 125 ist zwischen den Einmündungen der Senkelgasse und der Dorfstraße eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um 100 Kfz/24h zu erwarten (Vergleich zwischen Prognose-Nullfall 2025 und Planungsfall 2025). Gleiches gilt für den Bereich der L 125 zwischen der Einmündung der Dorfstraße und der Einmündung der Straße „Im Steiner“. In Anbetracht der überschaubaren Verkehrsverlagerungen und der insgesamt moderaten Verkehrsbelastung der genannten innerörtlichen Straßen ist mit einer merklichen bzw. nicht zumutbaren Verschlechterung der Situation zur Verkehrssicherheit oder zur Immissionsbelastung nicht zu rechnen. Soweit Bedenken zum Bereich „Im Brühl“ vorgetragen wurden, richten diese sich auf eine künftig höhere Lärmbelastung. Mit den entsprechenden Bereichen hat sich das Schallgutachten befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.3.1 (Lärm) und ergänzend Ziffer 3.4.19.3.6.1 (Lärm) verwiesen.

3.4.19.3.10.3 Aspekte zu weiteren Bereichen

In Einwendungen wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen insbesondere über die Krozinger Straße und die Straße „Auf dem Rempart“ mit Belastungen für die von Alt-/und Kernstadt Staufen angenommen. In den Einwendungen wird dargelegt, dass davon ein Altenpflegeheim und ein Kindergarten betroffen seien. Parksuchverkehr würde bis in weiter entfernt liegende Teile von Staufen (Im Rondell) durch Einleitung von Verkehr über die Krozinger Straße geführt. Insgesamt entstünden so zusätzliche Belastungen und Behinderungen für Bewohner der Altstadt. Der Verkehr bereite heute schon Schwierigkeiten und führe zusammen mit dem Parkplatzdefizit und dem Projekt zu einer weiteren Verschärfung. Die Erstellung eines Verkehrswegeplans einschließlich eines Gestaltungs- und Finanzierungskonzepts wird gefordert.

Die dargelegten Befürchtungen sind nachvollziehbar, sie sind jedoch nicht begründet. Ausweislich des Verkehrsgutachtens (Fortschreibung 2008, Ziffer 2.6, S. 15) wurde zur Verkehrsentwicklung festgestellt, dass es vielfach zu einer Verkehrszunahme gekommen ist. Der am Nordrand über die L 123 Neumagenstraße und die Krozinger Straße ein- und ausfahrende Verkehr habe jedoch stagniert, wobei allerdings eine Verlagerung von der Neumagenstraße zur Krozinger Straße eingetreten sei. Ausweislich der Prognose zum

Nullfall und zum Planfall (vgl. Verkehrsgutachten, Fortschreibung 2008, Plan 12 und Plan 15) ist in den zentrumsnahen Bereichen keine weitere Steigerung des Verkehrs, sondern im südlichen Abschnitt der Krozinger Straße und dem nördlichen Abschnitt der Straße „Auf dem Rempart“ eher mit einer leichten Entspannung zu rechnen. Eine Stagnation oder geringfügige Erhöhung kann allenfalls für die Bereiche nahe den Einmündungen im Knotenpunkt L 123/ L 125/ Krozinger Straße und der Straße „Auf dem Rempart“ in die Münstertaler Straße festgestellt werden. In der Gesamtschau ist damit nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben zu einer Verschärfung der gegebenen Situation beitragen wird. Soweit Fragen zur Belastbarkeit des Verkehrsgutachtens aufgeworfen wurden, wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele) und ergänzend unter Ziffer 3.3 (Variantenabwägung) verwiesen.

Zur Forderung nach einem Verkehrsplan wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Erstellung kommunaler Verkehrskonzepte nicht Gegenstand des Verfahrens ist. Zugleich sind Defizite der Planung vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Problembewältigung nicht ersichtlich. Die Stadt Staufen war im Verfahren beteiligt. Sie hat angekündigt, Maßnahmen zu prüfen, die die verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens zusätzlich unterstützen. Überdies wurde zwischenzeitlich mit detaillierten Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen die Arbeit in kommunalen Gremien aufgenommen, die sich mit einer Verkehrskonzeption befassen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) wird ergänzend verwiesen.

3.4.19.3.10.4 Sonstige Argumente (Wegeverbindungen; Tourismus)

In Einwendungen wird vielfach auf die hohe touristische Attraktivität der Stadt Staufen und des Umlandes verwiesen. Hervorgehoben wird, dass bislang die Landschaft von größeren Verkehrsstrassen weitgehend unberührt geblieben sei. Hohe Bedeutung komme den reizvollen Übergängen zwischen Schwarzwaldhängen, Vorbergzone und Kulturlandschaft zu. Von besonderer Bedeutung sei der Taleingang ins Münstertal mit der Kulisse des Belchens im Hintergrund, das zu den schönsten Landschaftsbildern am ganzen Schwarzwaldrand zähle. Es wird dargelegt, dieses touristische Potential ginge mit der Antragstrasse weitgehend verloren. So würde der Eingangsbereich des Münstertals seinen Charakter vollständig verändern, weil der bisher offene Taleingang durch eine Ansammlung von Verkehrsflächen verbaut und der sensible Bereich in seiner ganzen Länge durchschnitten werde. Mit der geplanten Ortsumfahrung würden somit unnötig Flächen versiegelt, zur Verlärmung beigetragen, wertvolle Biotope vernichtet und eine bedeutende Erholungslandschaft sowie ein unverwechselbares Landschaftsbild insgesamt entwertet bzw. zerstört. Es sei zu berücksichtigen, dass Staufens Beliebtheit bei Gästen und Einwohnern auch aus seiner landschaftlich besonders reizvollen Lage zwischen Vorbergzone und Schwarzwaldrand gründe.

Das Eingebundensein in eine immer noch relativ intakte Landschaft ver helfe zu einer herausragenden Stellung. Dieses auch touristische Kapital gelte es zu schonen und zu erhalten. Es wird überdies mit Nachdruck dargelegt, dass gerade auch die „Grüne Lunge“ zwischen Staufen und Grunern mit ihrem hohen landschaftlichen Erlebniswert auch von den Einwohnern sehr geschätzt und intensiv genutzt werde. Der leicht erreichbare Naherholungsraum habe Bedeutung zum Wandern, Spaziergehen, für vielfältigen Freizeitsport, für eine sichere, schnelle und zugleich ansprechende Verbindung zwischen Staufen und Grunern. Dies werde intensiv für Besorgungen, den Schulweg, den Weg zur Arbeit oder auch zur Haltestelle der Münstertalbahn (Haltepunkt Staufen Süd) genutzt. Viele Einwender treten vor diesem Hintergrund als Staufener bzw. Grunerner Bürger der Ortsumfahrung entgegen, die sie als massive Beeinträchtigung der Landschaft mit ihren nachteiligen Wirkungen nicht hinnehmen wollen. Neben den vorgenannten Aspekten werden häufig auch die Belange landwirtschaftlicher Betriebe angesprochen, die durch die zerschneidende Wirkung nicht nur einen empfindlichen Flächenverlust erfahren würden, sondern auch durch Änderungen im Wegenetz. Hierdurch entstünden vielfach erhebliche Umwege, die sich betrieblich und finanziell erheblich nachteilig auswirkten. Zu den vorgenannten nachteiligen Auswirkungen trete der Rückbau der Straße „Im Steiner“ hinzu, der von einer nicht geringen Zahl von Einwendern unter unterschiedlichen Gesichtspunkten ebenfalls kritisch hinterfragt wird. In Einwendungen und Stellungnahmen werden insbesondere auch für den Bereich zwischen Staufen und Grunern Forderungen nach weiteren Querungen mit Querungshilfen erhoben. Teilweise richten sich die Forderungen auf weitere Unterführungslösungen (z. B. auf dem bisher für Fußgänger, Radfahrer sowie für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbaren Weg auf Grundstück Flst.-Nr. 2279 der Gemarkung Grunern) oder auf eine Tieferlegung der Trasse mit teilweiser Deckelung, um so Querungsmöglichkeiten zu eröffnen und die Trasse zugleich landschaftsschonender und weniger lärmintensiv zu gestalten. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurde vorgetragen, die Wegebeziehungen und vielfältigen Nutzungen der Wegebeziehungen insbesondere zwischen Staufen und Grunern sei nicht hinreichend ausgearbeitet, sondern überwiegend nur dem „Augenschein nach“ beurteilt. Neben einer Gebietskarte, die die wichtigsten örtlichen und überregionalen Wanderwege aufzeige, wurden Fotografien und Unterlagen zur Frequentierung der Wegebeziehungen vorgelegt. Zielsetzung war hierbei, die gewichtige und unterschiedliche Bedeutung der Wege als verbindendes Element zwischen den Ortsteilen, als Zuwegung zur freien Landschaft auch in den engeren und großräumigeren Relationen und vor dem Hintergrund der naturräumlichen Vorzüge darzulegen. Auf die Kleinteiligkeit des betroffenen Bereiches wird verwiesen, bei dem es sich eben nicht um Monokulturen, sondern um einen extrem wertvollen Erholungsraum handele. Dieser werde schwer beeinträchtigt und Wegebeziehungen vollständig zerstört.

Die Erhebungen des Schwarzwalds weisen vielfach Taleingänge auf, die durch ein reizvolles Nebeneinander der Niederungen - diese mit landwirtschaftlichen und gärtnerischen Nutzungen unterschiedlicher Intensität und Struktur sowie naturnahen Bereichen und verschiedenen Siedlungsstrukturen - und der markanten und zumeist naturnahen Erhebungen geprägt sind und sich insgesamt durch eine große landschaftliche Schönheit auszeichnen. Sie begründen eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Einwohner. Die Außenbereiche sind durch das bestehende Wegenetz komfortabel erschlossen. Die gegebenen Strukturen stellen darüber hinaus eine bedeutsame Grundlage für die landwirtschaftliche Nutzung und den Tourismus als Einnahmequellen dar. Es ist vor diesem Hintergrund sehr gut nachvollziehbar, dass ein einschneidendes Vorhaben wie eine Ortsumfahrung, das aus der Natur der Sache Auswirkungen auf hochgeschätzte Elemente im näheren und weiteren Umfeld befürchten lässt, große Besorgnis bzw. Ablehnung hervorruft. Die Planfeststellungsbehörde hat diese in vielfältiger Weise zum Ausdruck kommende Besorgnis und die sich hieraus ableitenden Interessen aufgenommen und sich im Rahmen dieser Entscheidung eingehend damit befasst. Es kann dabei keine Rede davon sein, dass die konkrete Situation insbesondere zu den Wegeverbindungen „nur dem Augenschein“ nach (gemeint ist wohl eine zu wenig vertiefte Betrachtung der konkreten Gegebenheiten) betrachtet worden wäre. Es steht außer Zweifel, dass die Stadt Staufen mit dem weithin sichtbaren Schlossberg und der historischen Altstadt, die Erhebung des Belchen und der umliegenden Bergrücken wie auch der Ortsteil Grunern mit seiner reizvollen Struktur und Lage in der Gesamtbetrachtung eine Fülle von Vorzügen aufweisen, die sich in unterschiedlicher Hinsicht positiv auswirken. Das Wegenetz ist dabei wesentliches Element hinsichtlich des Zugangs zur freien Landschaft. Es gilt zugleich zu bedenken, dass das Gesamtbild je nach Standort des Betrachters jedoch auch durch massive und wenig landschaftsangepasste Bebauung in Teilbereichen von Staufen, durch intensive landwirtschaftliche Nutzung und durch bereits bestehende Verkehrswege überprägt ist.

Das in das Verfahren eingebrachte Interesse spiegelt sich in der Rechtsordnung insbesondere in der Bedeutung der Schutzgüter Mensch, Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser, Klima, Landschaft und Kulturgütern und der zum Schutz dieser Güter jeweils geltenden rechtlichen Bestimmungen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter anderem in der UVP, in der Variantenbetrachtung und -abwägung wie auch sonst im sachlichen Zusammenhang mit den unterschiedlichen Belangen eingehend auseinandergesetzt. Das Interesse Betroffener wie auch Belange, die im Interesse der örtlichen Gemeinschaft eingebracht wurden, wurden hierbei mit in den Blick genommen. Insbesondere mit einer möglichst geländenahe Ausgestaltung der Trasse und dem Konzept zur Einbindung der Trasse in die Landschaft ist den Belangen, die an das optische Erscheinungsbild und den Erholungswert anknüpfen, im erforderlichen Umfang Rechnung getragen. Unzuträgliche Auswirkungen

auf den Tourismus sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten. Das künftige Konzept von Wegeverbindungen einschließlich der teilweise rückgebauten Straße „Im Steiner“ ist unter unterschiedlichen Gesichtspunkten (unter anderem: Belange der Stadt Staufen, Belange des Ortsteils Grunern, Belange der Landwirtschaft, Schüler, Pendler, Freizeitnutzung) eingehend betrachtet worden. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Wegenetz einer regen Nutzung unterliegt und insbesondere die zahlreichen, traditionellen Wegeverbindungen zwischen Staufen und Grunern, die teilweise historisch überprägt sind und/oder auch zu überörtlichen Wanderwegenetzen gehören, eine hochgeschätzte Infrastruktur darstellen. Zur Beurteilung der Situation wurden unterschiedliche Erkenntnisquellen herangezogen und überdies die von unterschiedlicher Seite ins Verfahren eingebrachten Informationen einbezogen. Der vielfach formulierte Wunsch, dass gerade das Wegenetz mit seinen aktuellen Vorzügen so weit wie möglich unbeeinträchtigt bleiben bzw. in möglichst gleichwertiger Weise einen Ersatz finden soll, ist durchaus nachvollziehbar. Im Spannungsfeld der widerstreitenden Interessen überwiegen jedoch die Gründe, die für eine Umsetzung des Vorhabens wie geplant sprechen. Das Vorhaben hat sich als erforderlich erwiesen. Mit der Planung werden Querungsmöglichkeiten im gebotenen Umfang zur Verfügung gestellt. Landwirtschaftliche Belange wurden in die Betrachtungen einbezogen. Forderungen nach einer anderen Ausführung des Vorhabens, weiteren oder anderen Querungen haben sich im Ergebnis nicht durchgesetzt. Vor diesem Hintergrund kann auch nicht gefordert werden, dass im Zuge des Vorhabens wegen unzureichender Querungsmöglichkeiten über die Einrichtung von ergänzenden Angeboten des ÖPNV (Citybus) entschieden wird.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen insbesondere unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), Ziffer 3.1 (Trassenvarianten und Nullvariante), Ziffer 3.2 (UVP), Ziffer 3.3 (Variantenabwägung), Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4 (Belange des Naturschutzes), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.6 (BLHV), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) sowie die ergänzenden Ausführungen jeweils im sachlichen Zusammenhang unter Ziffer 3.4.19 (Private Belange) verwiesen.

Soweit insbesondere vorgetragen wird, eine Unterführung sei geboten, weil der historische Bettlerpfad gekreuzt und in seiner ursprünglichen Funktion beeinträchtigt werde, kann dem nicht gefolgt werden. Die Unterführung bei Bau-km 2+744 liegt im Bereich des Bettlerpfades zwischen dessen Einmündung (aus westlicher Richtung kommend) in die Straße „Im Steiner“ und dessen Fortführung auf Höhe der Sportanlagen, vollzieht dessen dortige Ausrichtung in Ost-West-Richtung somit nach und führt im Ergebnis zu einer geringfügigen

Verschiebung und Verkürzung der bisherigen Wegstrecke. Es ist nachvollziehbar, dass grundsätzlich die traditionelle Fortführung zu ebener Erde bevorzugt worden wäre. Dies wird jedoch von dem Interesse überwogen, die Siedlungsschwerpunkte auf einer sinnvollen Relation zu verbinden und zugleich eine sichere Querung der Trasse zu gewährleisten.

Soweit Bedenken zu Verschmutzungen der Unterführung bei Bau-km 2+744 bei Nutzung durch den Schäfereibetrieb vorgebracht wurden, wird darauf hingewiesen, dass für den Fall von Verschmutzungen den Betreiber der Wanderschäferei die üblichen straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen treffen (vgl. § 32 Abs. 1 StVO).

3.4.19.3.11 Denkmalschutz

In Einwendungen wird vielfach die Bedeutung des archäologischen Denkmals "villa rustica" hervorgehoben. Hinzu treten Bedenken bezüglich denkmalgeschützter Wegkreuze. Vor allem für die Bauzeit wird das Erfordernis gesehen, die nötigen Schutzvorkehrungen zu treffen, um Beschädigungen zu vermeiden. Es wird überdies ausgeführt, dass durch die geplante Trasse unter anderem der historische Bettlerpfad gekreuzt und in seiner ursprünglichen Funktion beeinträchtigt werde. Eine Unterführung an der bisherigen Stelle sei unbedingt zu bauen. Übergreifend wird darauf hingewiesen, dass Eingriffe und Gefährdungen durch Trassenalternativen vermieden werden können.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Verfahren eingehend mit dem archäologischen Denkmal, den denkmalgeschützten Wegkreuzen und auch dem Vorbringen zu den überlieferten Wegebeziehungen befasst und die Fachbehörden hierzu eingebunden. Zu einem fortgeschrittenen Stadium des Verfahrens wurden nochmals aktuelle Stellungnahmen eingeholt und insbesondere die Vorgehensweise im Umfeld von Grabungsschutzgebieten den modernen Erfordernissen angepasst. Die Prüfung hat auch Maßnahmen des Kompensationskonzepts (Ersatzmaßnahme E 1) umfasst. Es hat sich gezeigt, dass Belange des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegenstehen, die ersichtlichen Berührungspunkte vielmehr im Einklang mit der Rechtsordnung bewältigt werden können. Bedenken hinsichtlich der Wegeverbindungen wurden von fachlicher Seite trotz ausdrücklicher diesbezüglicher Nachfrage der Planfeststellungsbehörde nicht vorgebracht. Vor diesem Hintergrund ist ein begründeter Bedarf an einer (zusätzlichen) Unterführung in diesem Zusammenhang nicht abzuleiten. Bezüglich der denkmalgeschützten Bestände wurde insbesondere für die Phase der Bauumsetzung dafür Sorge getragen, dass Schäden vermieden und im Übrigen die nötigen Veranlassungen getroffen werden.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) sowie zur Situation des Ortsteil Grunern und dem Aspekt von

Querungen im Trassenbereich insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4.2.1 (Stadt Staufen; vgl. Ziffer 3.4.2.1.2 (Belange des Ortsteils Grunern)) und Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit) sowie die Ausführungen unter Ziffer 3.4.19.3.5 (Kommunale Belange, Eingemeindungsvertrag) verwiesen.

Soweit eine Gruppierung ihr Interesse an den künftigen Ausgrabungstätigkeiten des archäologischen Denkmals bekundet und um Benachrichtigung gebeten hat, wenn beim Straßenbau Teile des Denkmals zum Vorschein kommen, sieht sich der Vorhabensträger derzeit nicht in der Lage, hierzu eine Aussage zu treffen. Es wird nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass den für die Bauumsetzung zuständigen Stellen nicht vorgegriffen werden kann. Dies vor dem Hintergrund, dass der Bauablauf erst im Zuge der Ausführungsplanung bzw. zu verschiedenen Details erst in der Phase der Bauumsetzung bestimmt werden kann. Hinzu kommen Sicherheitsaspekte und Aspekte des Arbeitsschutzes, die jeweils anhand der konkreten Situation zu beurteilen sind. Die Planfeststellungsbehörde regt an, zu gegebener Zeit den Kontakt zum Vorhabensträger bzw. zur Denkmalschutzverwaltung zu suchen, um abzuklären, ob ein günstiger Zeitpunkt für einen Informationstermin gefunden werden kann.

3.4.19.3.12 Religionsfreiheit und -ausübung

Soweit ausgeführt wird, die geplante Umgehungsstraße zerschneide einen wichtigen Meridian der Tag-Nacht-Gleiche und beeinträchtige damit einen Anhänger eines nordischen Sonnenkults in der Religionsfreiheit und -ausübung, kann dem nicht gefolgt werden.

In der Einwendung wurde der genaue Verlauf des Meridians, auf den sich der Einwender bezieht und der durch die Trasse beeinträchtigt sein soll, nicht bezeichnet. Hierauf kommt es im Ergebnis auch nicht an. Nach Artikel 4 Abs. 1 und 2 des Grundgesetzes sind die Freiheit des Glaubens, des Gewissens und die Freiheit des religiösen und weltanschaulichen Bekenntnisses unverletzlich. Die ungestörte Religionsausübung wird gewährleistet. Religionsfreiheit und -ausübung kommt eine erhebliche Bedeutung zu. Es wird an dieser Stelle jedoch von einer eingehenderen Darstellung von Zielrichtung, Adressat sowie Inhalten und Grenzen insbesondere des Rechts zur freien Religionsausübung abgesehen. Ein Einfluss des Vorhabens auf die grundlegende Möglichkeit, sich zu einer Glaubensrichtung zu bekennen (Religionsfreiheit), ist nicht ersichtlich. Die Freiheit der Religionsausübung wäre, dem Vortrag des Einwenders folgend, durch die vorgesehene Trasse räumlich gehindert. Eine maßgebliche Beschränkung des Einwenders unter Verletzung grundrechtlich geschützter Positionen ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben. Die sogenannten Tagundnachtgleichen (Äquinoktium) stehen für den Beginn des astronomischen Frühlings

bzw. Herbstes. Weil die Sonne zu diesem Zeitpunkt senkrecht über dem Himmels- bzw. Erdäquator steht, sind Tag und Nacht fast genau gleich lang. Dieses Phänomen tritt weltweit zu einem bestimmten Datum ein und ist als zeitliche Orientierung im Lauf der Jahreszeiten populär. Für einen bestimmten Ort kann in Bezug auf die gegebene Horizontlinie jeweils auch ein Zeitpunkt der lokalen Tagundnachtgleiche bestimmt werden, die in Abhängigkeit von geografischer Länge und Breite von dem zuvor beschriebenen Zeitpunkt geringfügig (bis zu wenigen Tagen) abweichen kann (vgl. lediglich beispielhaft:

www.de.wikipedia.org zu den Suchbegriffen „Äquinoktium“ und „Gnomon“). Eine Bindung an eine bestimmte Örtlichkeit zeigt sich hier gerade nicht, sondern eröffnet vielmehr die Möglichkeit, an jedwedem frei zugänglichen (und verkehrssicheren) Ort, die für die Religionsausübung nötigen Bestimmungen zu treffen.

3.4.19.4 Private Einwendungen - Einzelfälle

Nachfolgend wird insbesondere auf Aspekte eingegangen, die in Einwendungen angesprochen wurden und die über allgemeine und die bereits behandelten Ansätze hinaus eine Betroffenheit der Einwender haben erkennen lassen. Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen mit dieser Entscheidung nicht abgeholfen wurde.

Zur Frage von Erforderlichkeit und Planrechtfertigung einschließlich der insoweit relevanten Aspekte des Verkehrsgutachtens wird, wie zum Kapitel Private Belange bereits einleitend dargelegt, und zur Vermeidung von Wiederholungen insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffer 2 (Erforderlichkeit, Planziele), zu Trassenalternativen, Aspekten der Umweltverträglichkeit und der Variantenabwägung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 sowie zu den durch das Vorhaben berührten Belangen auf die jeweiligen vorstehenden Ausführungen im Sachzusammenhang unter Ziffer 3.4 (Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher und privater Belange) dieser Entscheidung verwiesen. Eine Vielzahl von Argumenten auch aus privaten Einwendungen, die an allgemeine Fragestellungen anknüpfen, sind hier bereits mit eingeflossen. Insbesondere wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3.4.1 (Raumordnung und Landesplanung), Ziffer 3.4.2 (Kommunale Belange), Ziffer 3.4.3 (Immissionsschutz), Ziffer 3.4.4. (Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege), Ziffer 3.4.5 (Landwirtschaft), Ziffer 3.4.7 (Flurneuordnung), Ziffer 3.4.9 (Wasserwirtschaft), Ziffer 3.4.10 (Belange des Bodenschutzes, Altlasten und Abfall), Ziffer 3.4.12 (Straßenwesen und Verkehr, Verkehrssicherheit), Ziffer 3.4.15 (Denkmalschutz) und Ziffer 3.4.16 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) verwiesen. Ergänzend wird überdies auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel (Ziffer 3.4.19 (Private Belange, Einwendungen)) sowie zu weiteren Einzelheiten insbesondere auf das Grunderwerbsverzeichnis (Un-

terlage 14.2c der Antragsunterlagen) und die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1 der Antragsunterlagen) verwiesen.

Verschiedene Grundstücke werden jeweils in mehreren Einwendungen als Pacht – und/oder Eigentumsflächen benannt. Es verwirklicht sich aus der Natur der Sache damit insbesondere eine Situation, die sich aus dem zeitlichen Ablauf eines umfangreichen Verfahrens und den sich im Lauf der Zeit vorgenommenen Rechtsgeschäften ergeben kann. Der Vorhabensträger hat jeweils mit den Antragsunterlagen zur ursprünglichen und zur geänderten Planung ein Grunderwerbsverzeichnis erstellt. Gemäß § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG besteht der Plan aus Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die von Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie Name und gegenwärtige Anschrift der betroffenen Eigentümer erkennen lassen; Grundstückseigentümer dürfen dabei nach dem Grundbuch bezeichnet werden, soweit dem Träger des Vorhabens nicht dessen Unrichtigkeit bekannt ist. Das Grunderwerbsverzeichnis (geänderte Planung mit Stand März 2009; Offenlage im Anhörungsverfahren im Juni/Juli 2009) wurden vom Vorhabensträger im Zuge der Änderungsplanung entsprechend der aufgezeigten rechtlichen Anforderungen überprüft und aktualisiert. Eine Verpflichtung, das Grunderwerbsverzeichnis jeweils an sich wandelnde Verhältnisse anzupassen, besteht nicht. Unter anderem finden auch Pächterwechsel hier keinen Eingang. Die Planfeststellungsbehörde hat im Interesse der Betroffenen bei mehrfacher Nennung die Flächen bei sämtlichen Einwendern zumindest hilfsweise unterstellt, um die Flächen im Sinne einer Gesamtbetrachtung bei den einzelnen Einwendungen mit einzubeziehen. Mögliche Unschärfen, die hierdurch in der Einzelfallbetrachtung entstehen könnten, wurde mit einbezogen, im Interesse einer hinreichend lesbaren Entscheidung zumeist jedoch nicht ausdrücklich behandelt, weil dem genannten Aspekt im konkreten Verfahren in der Regel kein ausschlaggebendes Gewicht zukommt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich jeweils ein differenziertes Bild von der Einwendungslage auch unter Gesichtspunkten der Präklusion sowie eines hinreichend substantiierten Vortrags gemacht und die Argumente - soweit geboten - in die Entscheidung einbezogen. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde bei Abfassung des Planfeststellungsbeschlusses von einer Vorgehensweise, die eine strenge Abgrenzung nach Maßgaben der oben genannten Kriterien vornimmt, abgesehen. So wurde im Interesse einer bürgerfreundlichen Verwaltung angestrebt, die vielfältigen Fragen, die in das Verfahren eingebracht worden waren, nicht unbeantwortet zu lassen, sondern diese im Interesse einer Befriedungsfunktion, die dem Verfahren zukommen kann, und zur ergänzenden Information in angemessenem Umfang aufzunehmen und zu behandeln.

Es wurde nachfolgend zumeist von einer weitergehenden Differenzierung zwischen Eigentums- und Pachtflächen abgesehen. In der Tendenz wurden Pachtflächen in dieser Entscheidung in die Überlegungen so einbezogen, als handele es sich um Eigentumsflächen. Gerade bei Betroffenheiten, die durch eine Mehrzahl von Einzelaspekten bestimmt sind, wird damit ein Beitrag geleistet, um mit der Beurteilung auf der sicheren Seite zu liegen und den Aufwand vor dem Hintergrund der Konstellationen im konkreten Verfahren überdies in einem verfahrens- und einzelfallangemessenen Umfang zu halten. Auf die ergänzenden Ausführungen in diesem Kapitel, insbesondere Ziffer 3.4.19.2.5.5 (Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb; Landwirtschaft) wird verwiesen.

Verschiedene grundstücksbetroffene Einwender haben sich nicht gegen das Vorhaben und eine Grundstücksinanspruchnahme an sich gewendet. Insbesondere in Fällen, die zu einer Zerschneidungswirkung führen, haben sie ihr Interesse an einem Verkauf bekundet. Dies ist separaten Verhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Hinweis:

Auf den Seiten 612 - 864 (Ziffer 3.4.19.4.1 bis 3.19.4.75) des Planfeststellungsbeschlusses werden individuelle Einwendungen behandelt. Trotz erfolgter Anonymisierung kann die gebotene sachangemessene Behandlung der Sachverhalte im Einzelfall Rückschlüsse auf personenbezogene oder betriebliche Daten zulassen. Für die vorliegende Veröffentlichung im Internet, die zu einer breiten Information der Öffentlichkeit allgemein zugänglich gemacht wird, wurde daher dieser Teil der Behandlung der individuellen Einwendungen aus Gründen des Datenschutzes ausgenommen.

3.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hält die planfestgestellte Lösung unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechender öffentlicher und privater Belange auch unter Berücksichtigung der UVP für richtig und im überwiegenden öffentlichen Interesse für geboten. Dabei lässt sie sich von der Überzeugung leiten, dass die Maßnahme zur Verbesserung der örtlichen und überörtlichen Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist und den dargestellten Nutzen bringen wird.

Soweit in einzelnen Punkten Forderungen von Trägern öffentlicher Belange erhoben bzw. Anregungen vorgetragen wurden, sind diese im Planfeststellungsverfahren aufgegriffen und so weit wie möglich berücksichtigt worden. Den Anforderungen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für die Eingriffe in Natur- und Landschaftsbild sowie der weiteren naturschutzrechtlichen Anforderungen wurde Rechnung getragen. Private Belange werden von dem Ausbauvorhaben nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt.

Unter Abwägung aller in Frage kommenden, offenkundigen und vorgetragenen öffentlichen und privaten Belangen hält die Planfeststellungsbehörde die nunmehr vorgesehene Planung mit den ergänzenden Zusagen und Maßgaben angesichts der überwiegenden öffentlichen Belange, die für die Verwirklichung des Vorhabens in der geplanten Form sprechen, für verhältnismäßig und sachgerecht. Die Planfeststellungsbehörde ist insgesamt betrachtet der Auffassung, dass mit der planfestgestellten Maßnahme ein gerechter Interessenausgleich für die zu bewältigenden Probleme gefunden wurde.

Dem Antrag auf Planfeststellung konnte daher entsprochen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden beim Verwaltungsgericht Freiburg, Habsburgerstraße 103, 79104 Freiburg i.Br.. Die Klage ist schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erheben (§ 81 VwGO).

Hinweis

Der Planfeststellungsbeschluss und eine Ausfertigung der o. g. Planunterlagen werden in der Stadt Staufen im Breisgau und der Stadt Bad Krozingen zwei Wochen lang zur Einsicht ausgelegt werden. Auf die Auslegung wird durch ortsübliche Bekanntmachung und durch Bekanntmachung in den örtlichen Tageszeitungen und im Staatsanzeiger Baden-Württemberg hingewiesen. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Betroffenen sowie den Einwendern, den Vereinigungen und Verbänden, über deren Einwendungen bzw. Stellungnahmen entschieden worden ist, als zugestellt.

Eine Mehrfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Regierungspräsidium Freiburg, Referat 24, 79083 Freiburg i. Br. angefordert werden.

Jutta Pollich



Abkürzungsverzeichnis

Art.	Artikel
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
B	Bundesstrasse
BauGB	Baugesetzbuch
Bay. VGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Beschl.	Beschluss
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BLHV	Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CEF	sog. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang (continued ecological functionality)
CL	Critical Loads
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung), Maßeinheit für den Schalldruckpegel
d.h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz)
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DZ	Dauerzählstelle
EG	Erdgeschoss
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
f	folgende
ff	fortfolgende

FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie; Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
Flst.-Nr.	Flurstücks-Nummer
FNP	Flächennutzungsplan
GABI.	Gemeinsames Amtsblatt des Landes Baden-Württemberg
GemO	Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (Gemeindeordnung)
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GVP	Generalverkehrsplan
h	Stunde
ha	Hektar
IP	Immissionspunkt
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Hrsg.	Herausgeber
Km	Kilometer
KompVzVO	Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung)
L	Landesstraße
LABfG BW	Landesabfallgesetz
LAP	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkw	Lastkraftwagen
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
m	Meter
max.	maximal
mm	Millimeter
m.w.N.	mit weiteren Nennungen (von Fundstellen)
NatschG	Naturschutzgesetz Baden-Württemberg
n.F.	neue Fassung
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVO	Niederschlagswasserverordnung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OG	Obergeschoss
OLG	Oberlandesgericht
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pkw	Personenkraftwagen
PM	Feinstaub (Particulate Matter)
RAS	Richtlinien für die Anlagen von Straßen
rd.	rund
Rdnr.	Randnummer
RistWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten

RLS 90	Richtlinie für Lärmschutz an Straßen
RPS 09	Richtlinie für die Planung von Sicherheitseinrichtungen
RQ	Regelquerschnitt
Sächs. OVG	Sächsisches Oberverwaltungsgericht
S.	Seite
StrG	Straßengesetz Baden-Württemberg
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerlastverkehr
t	Tonne
u. a.	unter anderem
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VG	Verwaltungsgericht
VGH BW	Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes 1997
VRL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie); Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
VwV	Verwaltungsvorschrift
WG	Wassergesetz für Baden-Württemberg
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSG	Wasserschutzgebiet
z.B.	zum Beispiel