



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

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

Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 2 · 79083 Freiburg i. Br.

Freiburg i. Br. 24.02.2023

Name Joachim Lucht


Durchwahl 0761 208-1088

Aktenzeichen 24-0513.2-34

(Bitte bei Antwort angeben)

Verwaltungsgerichtshof
Baden-Württemberg
8. Senat

Über das Behördenpostfach

 Verwaltungsrechtssache Verkehrsclub Deutschland (VCD), Regionalverband Südbaden, gegen Land Baden-Württemberg wegen Planänderungsgenehmigung vom 11.02.2022 für den Bau der 2. Gauchachtalbrücke im Zuge der B 31
Erwiderung auf den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung vom 23.01.2023
Az. 8 S 117 / 23

Zum Antrag des

Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Südbaden

gegen

Land Baden-Württemberg

8 S 117 / 23

wird beantragt, den Antrag abzulehnen.

Auf das Vorbringen der Gegenseite vom 23.01.2023 erwidern wir zu den nachfolgenden Ziffern der Antragsbegründung wie folgt:

Zu A. - Vorbemerkung

Der Vorhabenträger hat sich unter Gewichtung aller Gründe pro und contra entschlossen, das Vorhaben „Ortsumfahrung Döggingen“ wie geplant fertigzustellen und das dort bestehende Provisorium mit zwei Tunneln und nur einer Brücke zu beseitigen. Hierfür hat er eine ergänzende Plangenehmigung zur Baudurchführung beantragt. Die Rechtmäßigkeit der am 11.02.2022 ergangenen Plangenehmigung und ihrer Ergänzung vom 20.12.2022 ist ausschließlich nach rechtlichen und nicht nach umweltpolitischen Kriterien zu beurteilen.

Daher wird auf eine weitergehende Erwidern zur Vorbemerkung verzichtet.

Zu B. – Sachverhalt

zu S. 9 f – Unfallgeschehen:

Die tabellarische Auswertung des Unfallgeschehens erfolgte vor den Anfragen an die beiden Polizeipräsidien; ihr Ergebnis war der Grund für die Anfragen. Die Antwort der Polizeipräsidien bestätigten die Erkenntnis, dass sich die meisten Unfälle bei Endausbau der OU Döggingen mit Lückenschluss nicht in dieser Form ereignet hätten. Die Annahme des Klägers, dass sich die von ihm auf Seite 10 aufgezählten Unfälle auch nach dem Streckenausbau hätten ereignen können, trifft nicht zu: Im Endausbau gibt es keinen Gegenverkehr, mit dem ein Gegenstand oder ein Reifen kollidieren könnte. Und da beim Lückenschluss bereits vor der Brücke Leitplanken vorgesehen sind (in der tabellarischen Auswertung so angemerkt), wäre der PKW auch nicht von der Fahrbahn abgekommen. Selbst wenn man aber diese drei Unfälle abziehen würde, bleiben immer noch 26 Unfälle mit Bezug zur provisorischen Streckenführung.

zu S. 10 – Tunnelsperrungen:

Hier bleibt der wesentliche Anlass für Umleitungsverkehr unerwähnt, nämlich die Sanierung der Tunnel und der bestehenden Brücke. Hierzu wird auf die Ausführungen in der Planergänzungsentscheidung (S. 31) und unten unter 2.2 verwiesen.

zu S. 10 f – Bibervorkommen

Maßgeblich für die Rechtmäßigkeit der Plangenehmigung vom 11.02.2022 sind die Erkenntnisse zum Zeitpunkt des Erlasses. Zu diesem Zeitpunkt ging die Planfeststellungsbehörde auf fachlicher Grundlage davon aus, dass kein Biber im fraglichen Bereich vorhanden ist. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 1.1.3.2 verwiesen.

zu S. 11 f – Unfallhäufungsstelle

Eine Unfallhäufungslinie liegt vor. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 1.5.3 verwiesen.

Zu C. – Rechtliche Würdigung

zu I. – Statthaftigkeit

Der Annahme des Antragstellers, dass die am 08.08.2022 erhobene Klage aufgrund von § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung hat, wird zugestimmt.

Wegen der Einschränkung in der Vorschrift, dass die Verwaltungsakte nicht unter § 80 Abs. 2 Nr. 3 VwGO fallen dürfen, ist wohl davon auszugehen, dass im Bundesverkehrswegeplan aufgeführte Vorhaben nicht der Nr. 3a unterfallen. Dies ist hier aber ohne Belang, da die Ortsumfahrung Döggingen nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist. Gerade für solche Fälle wurde die Vorschrift geschaffen – ansonsten hätte sie auch kaum einen Anwendungsbereich bei Bundesverkehrswegen.

zu II. – Zulässigkeit

Der hilfsweise gestellte Antrag nach § 123 VwGO ist nicht zulässig, da nach § 8 Abs. 1 S. 1 Umweltrechtsbehelfsgesetz dieses nur für Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen nach § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 UmwRG gilt, die nach dem 25. Juni 2005 ergangen sind oder hätten ergehen müssen. Der Planfeststellungsbeschluss, zu dem nach Auffassung des Antragstellers eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung bestand und gegen den sich der Unterlassungsanspruch richten würde, erging bereits am 10.07.1991.

zu III. Begründetheit

1. Rechtswidrigkeit der Plangenehmigung in der Fassung der Planergänzungsentscheidung

1.1.1 – Fehlerhafte UVP-Vorprüfung durch fehlende Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass die Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt habe, dass Gegenstand der UVP-Vorprüfung auch die Auswirkungen des bereits baulich realisierten Vorhabenteils bzw. des bereits planfestgestellten Vorhabens sein müssen. Er zitiert hierzu das Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 13.02.2018 (5 S 1659/17).

Die Auffassung des Antragstellers ist unzutreffend:

Hierzu wird zunächst auf die Ausführung unter 3.2 der UVP-Vorprüfung vom 19.12.2022 verwiesen. Dort ist dargelegt, dass die Planänderung auch im Zusammenwirken mit dem Gesamtvorhaben nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führt.

Ergänzend wird vorgetragen:

In dem vom VGH entschiedenen Fall ist eine Verbreiterung der Straße geplant, es kommen also zu den vorhandenen dauerhaften Belastungen der bestehenden Straße gleichartige und ebenfalls dauerhafte Belastungen hinzu. Dies unterscheidet sich klar vom hier zu entscheidenden Fall:

Der Bestand, also die bereits gebauten Teile der Ortsumfahrung Döggingen, hat ausschließlich anlage- und betriebsbedingte und damit dauerhafte Auswirkungen. Die bauzeitlichen Auswirkungen sind hier naturgemäß nicht mehr vorhanden und daher ohne Relevanz. Da die zweite Brücke zwar noch nicht gebaut, aber bereits bestandskräftig genehmigt ist, ist diese „fiktiv“ als Vorbelastung hinzuzudenken. Auch sie hat nach Fertigstellung nur noch anlage- und betriebsbedingte Wirkungen.

Das plangenehmigte Vorhaben hat demgegenüber nahezu ausschließlich bauzeitliche Beeinträchtigungen, die aufgrund der späteren Wiederherstellung umkehrbare Umweltauswirkungen von kurzer Dauer im Sinne von Ziff. 3.5 der Anlage 3 zum UVPG darstellen.

Anlagebedingte Wirkungen hat das plangenehmigte Vorhaben nur insoweit, dass ein Teil der Baustraße bestehen bleibt und daher die Wiederherstellung eines Waldes an

dieser Stelle ausscheidet. Die Fläche wird jedoch rekultiviert und steht damit der natürlichen Entwicklung und dem Ökosystem wieder zur Verfügung. Sie ist daher nicht vergleichbar mit der anlagebedingten Wirkung der Ortsumfahrung.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Bestand nicht in der Art berücksichtigt wird, dass dadurch die UVP bzw. die Vorprüfung auf das Gesamtvorhaben erstreckt wird, sondern der Bestand lediglich als Vorbelastung in die Prüfung eingestellt wird. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht zur früheren Fassung des UVPG für kumulierende Vorhaben so entschieden (BVerwG, Urteil vom 24.10.2013, NVwZ 2014, 515 - beck-online Rdnr. 38).

„Ebenso wenig kann aus § 3 b II und III UVPG hergeleitet werden, dass für das vorliegende Änderungsvorhaben die Umweltverträglichkeitsprüfung auf das Gesamtvorhaben zu erstrecken ist. Absatz 2 setzt eine parallele, dh gleichzeitige Verwirklichung mehrerer Vorhaben voraus (vgl. Dienes in Hoppe/Beckmann, UVPG, § 3 b Rn. 24), woran es vorliegend fehlt. Wiederum stellt auch der Wortlaut des Absatzes 3 klar, dass nur die Änderung oder Erweiterung selbst Gegenstand der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung ist; die Umweltauswirkungen der Bestandsanlage sind für das Erreichen oder Überschreiten des einschlägigen Schwellenwertes und damit für das „Ob“ der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Änderungsvorhaben zu berücksichtigen, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung spielen sie dagegen nur als Vorbelastung eine Rolle (Sangenstedt in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, UVPG, § 3 b Rn. 20 u. 54). Insoweit besteht auch kein Wertungswiderspruch zwischen § 3 b und § 3 e UVPG.“

In der aktuellen Fassung des UVPG ist dies in § 11 Abs. 5 ausdrücklich so geregelt.

Die Berücksichtigung des Bestandes als Vorbelastung ist auch im Hinblick auf die UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben nach § 9 UVPG sachgerecht

(Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung | UVPG § 9 Rn. 12, 13 - beck-online).

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass Beeinträchtigungen durch das Vorhaben bzw. die Vorbelastung erhebliche Eingriffe im Sinne der Fachgesetze (insbesondere des Naturschutzrechts) sein können, aber damit noch nicht feststeht, dass es sich auch um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG handelt. Hierzu hat das BVerwG ausgeführt (BVerwG NVwZ 2015, 85 - beck-online Rdnr. 29):

„Diese Begründung ist plausibel und wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass es sich bei der Neuversiegelung des Bodens um einen erheblichen Eingriff im Sinne des Naturschutzrechts (§§ 13, 14 I BNatSchG) handeln dürfte. Zwar kann ein solcher Eingriff allein oder im Zusammenwirken mit weiteren Eingriffen zu erheblichen nachteiligen Umwelt-

auswirkungen führen und damit ein abwägungserheblicher Belang sein, er muss es aber nicht. Der Begriff der „erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen“ in § 3 c S. 1 UVPG ist nicht gleichbedeutend mit dem der „erheblichen Beeinträchtigung“ im Sinne des naturschutzrechtlichen Eingriffsrechts, sondern setzt – wie dargelegt – eine an dem Zweck der Vorprüfung und den Kriterien der Anlage 2 zum UVPG und dem maßgeblichen Fachrecht orientierte wertende Betrachtung möglicher Umweltauswirkungen voraus (so auch Nr. 5.7.2 des von dem Kl. vorgelegten Arbeitsentwurfs für die Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPVwV). Diese wertende Beurteilung hat der Bekl., gestützt auf den UVP-Beitrag, vorgenommen und nachvollziehbar erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen der Verlängerung des Weges verneint.“

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien bestätigt sich das oben dargestellte Ergebnis der UVP-Vorprüfung auch bei einer auf die einzelnen Schutzgüter bezogenen Betrachtung der Auswirkungen der Brückenbauwerke als Vorbelastung und des genehmigten Änderungsvorhabens.

Hierzu wird auf die „Abschätzung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch die Brückenbauwerke“ des Umweltplanungsbüros Fritz & Grossmann vom 23.02.2023 (Anlage 11) verwiesen, welche sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich zu eigen macht. Vorsorglich wird die UVP-Vorprüfung vom 19.12.2022 durch diese und die nachfolgenden Ausführungen ergänzt.

Bei der Betrachtung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die Brückenbauwerke ergibt sich Folgendes:

Schutzgut Fläche und Boden:

Aufgrund der geringen Ausdehnung der Pfeiler ist deren Flächeninanspruchnahme gegenüber den deutlich größeren (aber später wieder rekultivierten) Baustelleneinrichtungsflächen klar von untergeordneter Bedeutung und damit als Vorbelastung nicht relevant.

Schutzgut Oberflächengewässer

Die Brückenbauwerke haben keine Beeinträchtigung der Oberflächengewässer zur Folge, da die Gewässer Gauchach und Mauchach sowie der Graben Hohle Gasse von ihm nicht tangiert werden.

Damit bleiben hier maßgeblich die vorübergehenden (Gauchach und Mauchach) bzw. dauerhaften (Graben Hohle Gasse) Auswirkungen durch Verdolungen der Gewässer, deren erhebliche Umweltauswirkungen in der UVP-Vorprüfung bereits verneint wurden, da die gewässerökologischen Funktionen wieder weitgehend hergestellt werden.

Schutzgut Grundwasser

Das bestehende Brückenbauwerk und die zweite Brücke führen nur zu kleinräumigen Versiegelungen, die keine erhebliche Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung darstellen. Auch eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist / wird ausgeschlossen. Eine Relevanz als Vorbelastung ist hier nicht gegeben.

Auswirkungen auf Klima und Luft

Die Brückenbauwerke haben anlagebedingte Wirkungen auf die Luftströmungen, welche aber aufgrund der Höhe und des großen Pfeilerabstandes sehr gering sind und als relevante Vorbelastung ebenfalls ausscheiden.

Auswirkungen auf Pflanzen und Biotope

Der Flächenanteil, den hierbei die Pfeiler der vorhandenen und noch zu bauenden Brücke als Vorbelastung einnehmen, ist gegenüber dem Umfang der Bauflächen sehr gering und daher als Vorbelastung nicht relevant für die Frage einer erheblichen nachteiligen Umweltbeeinträchtigung.

Auswirkungen auf Tiere

Die Brückenbauwerke haben aufgrund der Höhe und des Abstandes der Brückenpfeiler keine Zerschneidungswirkung zur Folge. Im Gegenteil – sie stellen eine deutliche Verbesserung gegenüber der im Talraum auf einem Damm verlaufenden alten B 31 dar, welche sicherlich stärkere Zerschneidungswirkungen gerade auch im Hinblick auf den dort verlaufenden Wildtierkorridor zu Folge hatte.

Auswirkungen auf den Menschen

Die Auswirkungen der Brückenbauwerke auf den Menschen sind gering. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind gegenüber den mindestens 500 m entfernten Ortslagen von Döggingen und Unadingen sowie dem ca. 250 m entfernten Wohngebäude im Bereich der „Posthauskurve“ eingehalten. Darüber hinaus wird eine Lärmreduktion durch den installierten bzw. vorzusehenden Spritzschutz an den Brücken erreicht. Auch hier ist keine Vorbelastung anzunehmen, die in der Zusammenschau mit den Baustellengeräuschen eine erhebliche Umweltauswirkung darstellen.

Unabhängig davon ist es auch nicht sinnvoll, die betriebsbedingten Fahrgeräusche, welche insbesondere tagsüber quasi ein „Hintergrundrauschen“ darstellen, mit den Geräuschen der Baustelle, welche eher Einzelgeräusche darstellen, zu „addieren“. Es handelt sich um Geräusche mit unterschiedlicher Qualität, die jeweils für sich zu beurteilen sind.

Die vorübergehenden optischen Beeinträchtigungen durch die Baustelle sind gegenüber der dauerhaften durch die Brückenbauwerke nicht relevant. Hier ist aufgrund der Vorbelastung keine erhebliche Beeinträchtigung durch das genehmigte Vorhaben anzunehmen.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Der Schwerpunkt der Veränderung des Landschaftsbildes liegt bei den beiden Brückenbauwerken, welche dieses dauerhaft wesentlich verändert haben bzw. verändern werden. Auch hier ist aufgrund der Vorbelastung keine erhebliche Umweltauswirkung durch das genehmigte Vorhaben anzunehmen.

Gesamtschau der Auswirkungen

Auch bei einer Gesamtschau aller Auswirkungen der Bauzeit mit der Vorbelastung durch die beiden Brückenbauwerke im Hinblick auf die Schutzgüter ist festzustellen, dass diese nicht das Maß einer erheblichen nachteiligen Umweltauswirkung erreichen, welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen würde.

Prägend für die Bewertung ist die Tatsache, dass fast alle Beeinträchtigungen während der Bauzeit vorübergehender Natur sind und daher das Kriterium „Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen“ aus Nr. 3.5 der Anlage 3 zum UVPG durch das Vorhaben in nahezu idealer Weise erfüllt wird.

Zwischen dem Bestand als Vorbelastung und dem plangenehmigten Vorhaben besteht also keine Schnittmenge der Auswirkungen, welche eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung begründen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass bei der Betroffenheit von Schutzgütern Wechselwirkungen bestehen könnten, die eine UVP erforderlich machen.

Im Ergebnis bestätigt sich also die Einschätzung, dass die Vorbelastung durch die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Brückenbauwerke in der Zusammenschau mit den bauzeitlichen und damit vorübergehenden Auswirkungen der Bauphase keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG hervorrufen.

Die vom Antragsteller auf S. 20 des Antrags als „pauschale Betrachtungsweise“ kritisierte Heranziehung des Schwellenwertes für die unbedingte UVP-Pflicht beruht auf der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Dieses hat für den Fall eines Änderungsvorhabens entschieden, dass auch die in Anlage 1 Spalte 2 zum UVPG aufgeführten Prüf- und Schwellenwerte als Anhaltspunkte für ein Erreichen der Erheblichkeitsschwelle herangezogen werden können. Je weiter entfernt von diesen Werten das Änderungsvorhaben als solches ist, umso weniger wahrscheinlich dürfte es auch im Zusammenwirken mit dem Grundvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen mit sich bringen, die die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen (BVerwG, Urteil vom 25.06.2014 – 9 A 1/13 – Beck-Online Rn. 22). Der Schwellenwert für die unbedingte UVP-Pflicht liegt nach Nr. 14.5 der Anlage 1 zum UVPG für die Verlegung einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße bei einer Länge von zehn Kilometern. Da die Plangenehmigung keine Verlängerung der Bundesstraße zur Folge hat, sondern nur die vorübergehende Einrichtung von Bauflächen, ist eine deutlichere Unterschreitung des Schwellenwerts kaum denkbar.

Weiter nimmt der Antragsteller (S. 18 -20 des Antrags) Bezug auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH, Urteil vom 26.07.2017, C – 196/16 und C-197/16) und leitet daraus ab, dass im Rahmen des streitgegenständlichen Plangenehmigungsverfahrens erforderlich ist, die nachteiligen Umweltauswirkungen des gesamten Vorhabens OU Döggingen zu berücksichtigen.

Hier bleibt unklar, ob der Antragsteller der Auffassung ist, dass eine UVP für das Gesamtvorhaben nachzuholen ist oder ob lediglich eine Berücksichtigung des Zusammenwirkens der Auswirkungen von Ergänzungsvorhaben und Bestand gemeint ist.

Sollte der Antragsteller letzteres gemeint haben, wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Das zitierte EuGH-Urteil ist für diesen Fall u.E. nicht einschlägig – dort wird die Nachholung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert.

Sollte der Antragsteller der Auffassung sein, dass unter Anwendung der Rechtsprechung des EuGH eine UVP für das Gesamtvorhaben nachzuholen sei, trifft dies nicht zu: Der EuGH hat ausdrücklich anerkannt, dass Fristen für die Rechtsverfolgung zulässig sind (Urt. v. 17.11.2016 – C-348/15, BeckRS 2016, 82687 - beck-online, Rdnr. 41)

„Der Gerichtshof hat ferner festgestellt, dass die Festsetzung angemessener Fristen für die Rechtsverfolgung im Interesse der Rechtssicherheit, die zugleich den betroffenen Einzelnen und die betroffene Behörde schützt, mit dem Unionsrecht vereinbar ist. Insbeson-

dere sieht er solche Fristen nicht als geeignet an, die Ausübung der durch die Unionsrechtsordnung verliehenen Rechte praktisch unmöglich zu machen oder übermäßig zu erschweren.“

Lediglich in besonderen Fällen sieht er die Pflicht zur Nachholung einer UVP. Dies ist zum einen der Fall, wenn bei gestuften Genehmigungsverfahren auf einer vorherigen Stufe die Durchführung einer UVP versäumt wurde. Diese ist dann auf einer nachfolgenden Stufe nachzuholen (EuGH Ur. v. 17.3.2011 – C-275/09, BeckRS 2011, 80244 - beck-online, Rdnr. 32 - 37). Zum anderen ist nicht zulässig, über die Verfristung der Rechtsverfolgung hinaus durch Rechtsvorschrift zu regeln, dass das Vorhaben im Hinblick auf die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung als rechtmäßig genehmigt gilt (EuGH Ur. v. 17.11.2016 – C-348/15 BeckRS 2016, 82687 - beck-online, Rdnr. 43).

Beide Fälle sind hier nicht einschlägig – es handelt sich weder um ein gestuftes Verfahren (wie z.B. bei der Genehmigung von Flugplätzen) noch wurde die Fristenregelung um eine Rechtsvorschrift im o.g. Sinne ergänzt. Daher ist aufgrund der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 10.07.1991 die Nachholung einer UVP nicht erforderlich.

Der hilfsweise gestellte Antrag nach § 123 VwGO auf Unterlassung des weiteren Vollzugs des Planfeststellungsbeschlusses ist somit nicht nur aufgrund der Stichtagsregelung des Umweltrechtsbehelfsgesetzes (s.o. zu II.), sondern auch wegen Bestandskraft der Entscheidung unzulässig.

zu 1.1.2 – Fehlerhafte UVP-Vorprüfung durch fehlerhaften rechtlichen Maßstab: Unzulässige Berücksichtigung von Ausgleichsmaßnahmen

Der Antragsteller macht geltend, dass unzulässiger Weise die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen herangezogen wurden, um eine UVP-Pflicht zu verneinen. Wenn diese Auffassung richtig sei, dann wäre eine UVP immer überflüssig. Aufgrund der Notwendigkeit umfangreicher Ausgleichsmaßnahmen stehe fest, dass es vorhabenbedingt zu erheblichen Beeinträchtigungen diverser Umweltgüter komme.

Der Antragsteller zitiert die Ausführungen in der angegriffenen UVP-Vorprüfung, lässt aber durch Setzung von „[...]“ die entscheidenden Textteile weg: Es handelt sich hier um den wohl eher seltenen Sonderfall einer nahezu vollständigen Wiederherstellung des vorherigen Zustandes, also einen Fall, in welchem das Kriterium der Anlage 3 zum UVPG „Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen“ (Nr. 3.5) von besonderer Bedeutung ist. Die Existenz dieses Kriteriums setzt voraus, dass damit

mittelbar auch die zu seiner Erreichung vorgesehenen Maßnahmen von Relevanz sind. Diese Konstellation unterscheidet sich von dem bei den meisten Vorhaben üblichen Fall, dass Maßnahmen an anderer Stelle den Eingriff ausgleichen sollen, da ja an der bisherigen Stelle das Vorhaben errichtet werden und bleiben soll. Daher ist die Annahme des Antragstellers, dass eine UVP bei Geltung der von der Planfeststellungsbehörde vertretenen Rechtsauffassung immer überflüssig wäre, verfehlt.

Im Übrigen trifft die Behauptung des Antragstellers auch nicht zu, dass umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen Gegenstand der Plangenehmigung seien:

Die Planung sieht nur eine Ausgleichsmaßnahme vor, und zwar die Rekultivierung der Baustraße und der Baustelleneinrichtungsflächen (Maßnahme A 1). Bei allen anderen Maßnahmen handelt es sich entweder um klassische Vermeidungsmaßnahmen (V 1 – V11) oder um funktionserhaltende CEF-Maßnahmen (Maßnahmen E 1 - 5). Letztere sind von der Rechtsprechung ebenfalls als Vermeidungsmaßnahmen anerkannt, die nach § 11 Abs. 1 S. 3 UVPG bei einer UVP-Vorprüfung berücksichtigt werden können. Der VGH hat hierzu wie folgt ausgeführt (VGH Mannheim, Urteil vom 04.12.2018 – 5 S 2138/16 [BeckRS 2018, 51759 - beck-online](#), Rdnr. 110):

„Sie unterscheiden sich aufgrund ihrer funktionserhaltenden Wirkung grundlegend von den einen anderen Zweck verfolgenden Ausgleichsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung und stellen damit bereits begrifflich nicht Ausgleichsmaßnahmen, sondern eher funktionserhaltende Maßnahmen dar (vgl. Balla, NuR 2017, 239, 244 f.: Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 2. Auflage 2016, § 44 Rn. 51 m. w. N.). Angesichts der strengen Anforderungen an deren Wirksamkeit ist es möglich, CEF-Maßnahmen in ihrer faktischen und rechtlichen Wirkung den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gleichzusetzen.“

Somit konnten die CEF-Maßnahmen als Vermeidungsmaßnahmen in der UVP-Vorprüfung berücksichtigt werden.

zu 1.1.3.1 – Ergänzende Mängel der UVP-Vorprüfung im Einzelnen – Schutzgut Oberflächengewässer

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass die im Planfeststellungsbeschluss von 1991 enthaltene Verpflichtung zum Rückbau des alten Straßendamms mit Offenlegung von Gauchach und Mauchach den naturschutzrechtlich gebotenen Sollzustand darstelle. Durch die Aufhebung der Rückbauverpflichtung in der Planergänzungsentcheidung bleibe die Belastung der beiden Gewässer bestehen, die eigentlich schon längst hätte beseitigt werden müssen. Daher sei es falsch, die bestehenden Verordnungen als Vorbelastung zu behandeln. Für das Recht der Bauleitplanung sei aner-

kannt (zitiert wird hierzu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.09.2020, 5 S 734/18, Rn. 94 juris), dass bei der Überplanung einer früher festgesetzten Ausgleichsfläche eine Ausgleichspflicht bestehe, die nicht an dem erreichten Ist-Zustand, sondern an dem bisher festgesetzten Soll-Zustand der Fläche auszurichten sei.

Das vom Antragsteller zitierte Urteil bezieht sich auf einen Fall, in welchem die zu ersetzende Ausgleichsmaßnahme bereits durchgeführt wurde, aber den festgesetzten Zustand nicht erreicht hat. In einem solchen Fall ist es nicht zulässig, sich bei der Herstellung der ersetzenden Maßnahme auf den erreichten Zustand zu beschränken, sondern es gilt nach wie vor die Verpflichtung der ursprünglichen Festsetzung zur Erreichung des Soll-Zustandes.

Im vorliegenden Fall wurde mit der Umsetzung der ursprünglich festgesetzten Maßnahmen noch nicht begonnen. Da sich ihre Durchführung nachträglich als nicht zweckmäßig erwiesen hat, ist sie durch eine oder mehrere andere Maßnahmen zu ersetzen. Diese müssen nicht gleichartig sein, aber in der ökologischen Wertigkeit die gleiche Kompensationswirkung erreichen. Dies ist hier der Fall – hierzu wird auf die „Überschlägige Flächenbilanzierung nach Ökokontoverordnung“ im Anhang zum Erläuterungsbericht des LBP (Unterlage 19.1) verwiesen, in welcher auf S. 3 dargelegt ist, dass der Verzicht auf die Offenlegung der Gewässer durch die multifunktionalen Maßnahmen des LBP mehr als nur abgedeckt ist.

Da mit der Planergänzungsentscheidung die Pflicht zur Beseitigung der bestehenden Verdolungen erstmals aufgehoben worden sei, ist der Antragsteller der Auffassung, dass Gegenstand der UVP-Vorprüfung die Frage hätte sein müssen, ob die (fiktive) Herstellung des Straßendamms nebst der beiden Verdolungen mit der Möglichkeit erheblicher nachteiliger Umwelteinwirkungen verbunden ist bzw. ob mit dem Verzicht auf die Beseitigung die Möglichkeit des Ausbleibens erheblicher Verbesserungen des Umweltzustands verbunden ist.

Die Herstellung des Straßendamms erfolgte lange vor der Geltung der UVP-Richtlinie. Daher besteht keine Verpflichtung, die fiktive Herstellung des Damms in die UVP-Vorprüfung einzustellen. Es handelt sich hier um das Unterlassen einer bestimmten Kompensationsmaßnahme. Ein Unterlassen kann aber mangels Eingriff keine UVP-Pflicht auslösen.

zu 1.1.3.2 – Ergänzende Mängel der UVP-Vorprüfung im Einzelnen - Vorhandensein eines Bibers im Graben Hohle Gasse

Der Antragsteller trägt vor, dass die Annahme, dass sowohl eine erhebliche Beeinträchtigung der tangierten Natura 2000-Gebiete als auch Verbotstatbestände des Artenschutzes vermieden werden können, falsch sei. Aus dem Baustellenprotokoll Nr. 4 (AS 1285 ff) sei zu entnehmen, dass die im Bereich des Grabens Hohle Gasse bereits vorher bekannte Biberburg wieder besiedelt sei. Diese Erkenntnis habe der Plangenehmigungsbehörde zum Zeitpunkt der Durchführung der UVP-Vorprüfung am 19.12.2022 vorgelegen.

Gegenstand der Klage des Antragstellers sind die Plangenehmigung vom 11.02.2022 und die Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022.

Die Planergänzungsentscheidung erging im Hinblick auf die Ersetzung der Waldumwandlungsgenehmigungen, das Belassen des alten Straßendamms der B 31 und zur Ergänzung artenschutzrechtlicher Auflagen im Hinblick auf Zauneidechsen und Schlingnattern. Kein Gegenstand der Planergänzungsentscheidung war die eventuelle Betroffenheit eines Bibers. Damit ist maßgeblich für die korrekte artenschutzrechtliche Prüfung die Plangenehmigung vom 11.02.2022.

Grundlage der Plangenehmigung im Hinblick auf den Artenschutz sind die mit dem Planfeststellungsantrag eingereichten Unterlagen. Relevant sind hier der Artenschutzbericht und die FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Im Artenschutzbericht (Unterlage 19.3.0) wird zum Biber ausgeführt (S. 32):

„Ein Biber hatte im Zeitraum 2016/2017 einen Teil seiner Lebensstätte in Abschnitt F1 der überwiegend im Rahmen der Bauvorbereitung und des Baus in Anspruch genommen wird. Allerdings ist weder eine Reproduktionsstätte noch eine dauerhafte Besiedlung nachgewiesen. Aufgrund der stark verminderten Verfügbarkeit von Weichhölzern insbesondere im für Biber gut erreichbaren Uferbereich, ist mit einer aktuellen Bedeutung als essentielles Nahrungsgebiet nicht zu rechnen. Daher ist ein Konflikt mit §44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 nicht einschlägig. Ein Konflikt mit dem Tötungsverbot (§44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 1) besteht über das straßenbedingte vorhabensunabhängige Maß nicht. Durch Baufeldräumung gefällte Bäume werden voraussichtlich keine Biber anlocken, da Biber einen verhaltensbiologisch begründeten Eigetrieb haben, sich Nahrungsbäume frisch selbst auszusuchen und zu fällen.“

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.0) ist festgehalten (S. 13):

„Der Biber wurde außerhalb des FFH-Gebiets unterhalb der Brücke nachgewiesen, lebt aktuell nicht mehr im Untersuchungsgebiet (Sättele 2017). Die kleinen unter der Brücke befindlichen Weichholzbestände in der Nähe zu Ufern wurden von anwesenden Einzel-exemplaren verbraucht. Der betroffene Bereich im FFH-Gebiet (Fichtenwald) bietet dem Bi-ber keinen hochwertigen Lebensraum. Kleinflächig im Waldsaum im Randbereich des FFH-Gebietes wachsende Weichhölzer (v.a. Salweiden) stellen aber eine Nahrungsres-ource für den Biber dar. Die Lebensstättenabgrenzung für den Managementplan (MaP) ist nach sehr groben Maßstäben vollzogen worden und beinhaltete keine Prüfung von Ein-zelflächen. Der tatsächliche Flächenverlust von Weichholzbereichen im FFH Gebiet liegt deutlich unterhalb der bei Bernotat / BfN angegebenen Bagatelleschwelle von 1600 m². Werden die Weichholzbestände außerhalb der Kulisse hinzugerechnet, die vom gleichen Biber in 2016/2017 genutzt wurden, wäre der Schwellenwert allerdings überschritten. Der Graben „Hohle Gasse“, welcher auf kurzer Strecke auch im FFH Gebiet verläuft, ist auf-grund seiner Dimensionierung nicht für den Biber geeignet. Lediglich die gestauten Berei-che, die als Amphibienlaichgewässer angelegt worden waren, sind als temporär nutzbares Habitat geeignet gewesen. Diese liegen außerhalb der Kulisse. Da der Biber aktuell stark in Ausbreitung begriffen ist, kann er kleine Flächenverluste leicht ausgleichen. Aktuell sind weniger als 15 m laufender Bachabschnitt für den Biber geeignet (Bernotat 2014) Der Er-haltungszustand der Art im FFH Gebiet wird durch den Eingriff daher nicht beeinträchtigt.“

In den SaP-Formblätter (Unterlage 19.3.1, S. 34) ist vermerkt:

„Ein in der Saison 2016/17 unter der Brücke nachgewiesener Biber hat das Gebiet wieder verlassen.“

Maßgeblich für die Rechtmäßigkeit der Plangenehmigung vom 11.02.2022 sind die Erkenntnisse zum Zeitpunkt des Erlasses. Zu diesem Zeitpunkt lagen der Planfest-stellungsbehörde über die zitierten Fundstellen aus den Unterlagen keine weiteren In-formationen vor. Erst nach dem Erlass hat sich in einem Ortstermin am 23.02.2022 herausgestellt, dass sich wieder ein Biber im Bereich des Grabens Hohle Gasse un-terhalb der Gauchachtalbrücke angesiedelt hat. Dies kann aber keinen Einfluss auf die Rechtmäßigkeit mehr haben.

Nach den bei Erlass der Plangenehmigung vorliegenden oben dargelegten Informati-onen durfte die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass sich kein Biber in dem vom Bau betroffenen Bereich aufhält.

Da die Biberburg zum Zeitpunkt der Plangenehmigung nicht genutzt wurde, stellte sie auch keine Lebensstätte im Sinne des Artenschutzrechts dar. Hierzu wird auf die Rechtsprechung des BVerwG verwiesen, in welcher die aktuelle Nutzung ein wesent-

liches Kriterium ist (BVerwG Urteil v. 06.11.2013 – 9 A 14/12 NVwZ 2014, 714 - beck-online Rdnr. 114):

„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 deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwGE 133, 239 = NVwZ 2010, 44 Rn. 66).“

Beim Biber handelt es sich nicht um eine Art, welche immer wieder nach Abwesenheiten in eine Biberburg zurückkehrt (wie es z.B. bei den Nestern mancher Vogelarten der Fall ist). Hinzu kommt, dass der Graben Hohle Gasse – wie fachlich festgestellt (s.o.) – als Gewässer für den Biber eher nicht geeignet ist. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger als CEF-Maßnahme für Amphibien in nächster Nähe Teiche hergestellt, die in gleicher Weise als Ersatzhabitat für den Biber dienen können.

Somit durfte die Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Erlasses der angegriffenen Plangenehmigung davon ausgehen, dass das Vorhaben im Hinblick auf den Biber keinen Verbotstatbestand des Artenschutzes erfüllt.

Im Übrigen ging der Vorhabenträger – was der Planfeststellungsbehörde bekannt war - aufgrund der Tatsache, dass ein Biber im fraglichen Bereich überfahren wurde, auch zum Zeitpunkt der Planergänzungsentscheidung am 20.12.2022 davon aus, dass sich kein Biber im Bereich des Grabens Hohle Gasse aufhielt (Protokoll vom 23.01.2023, Anlage 8):

„Bei der letzten Begehung des Plangebiets am 06. September 2022 im Rahmen eines Ortstermins (Hr. Janisch, Fritz & Grossmann und Herr Heym, RP Freiburg) machte das Biberrevier einen eher verlassenem Eindruck. Der Damm war zu diesem Zeitpunkt noch intakt. Ohne zielgerichtete Begehung fehlten auf den ersten Blick jedoch die typischen Laufwege und Fraßspuren.“

Zudem war durch die bereits durchgeführte Rodung der Bereich, der schon zuvor keinen idealen Lebensraum für Biber darstellte, für eine Wiederansiedlung noch weniger attraktiv geworden. Es bestand für die Planfeststellungsbehörde also kein Anlass, diese artenschutzrechtliche Thematik in der Planergänzungsentscheidung aufzugreifen.

Gleiches gilt für die UVP-Vorprüfung: Deren Grundlage sind die zum Zeitpunkt des Erlasses der Plangenehmigung am 11.02.2022 der Planfeststellungsbehörde bekannt-

ten Tatsachen, ergänzt um die Waldumwandlungsgenehmigungen und die fortbestehenden Verdolungen von Gauchach und Mauchach. Eine erneute Betrachtung des Artenschutzes auf einer geänderten Tatsachengrundlage fand nicht statt und war auch rechtlich nicht geboten.

Im Übrigen wäre selbst dann, wenn sich noch vor Erlass der Planergänzungsentscheidung herausgestellt hätte, dass doch ein Biber vor Ort ist, es nicht geboten gewesen, diesen zum Gegenstand der Planergänzungsentscheidung zu machen. Es ist rechtlich nicht erforderlich, eine einmal getroffene rechtmäßige Entscheidung immer wieder „nachzubessern“, wenn sich geschützte Tierarten neu oder wieder im Vorhabenbereich ansiedeln. Nach Erlass der Genehmigungsentscheidung ist es Aufgabe des Vorhabenträgers auf eventuelle Veränderungen in Flora und Fauna zu achten und ggf. die erforderlichen Maßnahmen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde vorzunehmen. Diese Maßnahmen können auf § 4 FStrG als Rechtsgrundlage gestützt werden (so auch Bundesanstalt für Straßenwesen in „Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vorschriften in den Bau- und Betriebsphasen“, S. 33 - 36). Dies ist vom Vorhabenträger auch so beabsichtigt (siehe E-Mail vom 22.02.2023 - Anlage 10)

Diese eigenverantwortliche Zuständigkeit des Vorhabenträgers endet dort, wo von der gewählten Maßnahme die fernstraßenrechtliche Abwägungsentscheidung berührt wird. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass dieser Fall hier eintreten könnte:

Wie in der Plangenehmigung und der Planergänzungsentscheidung dargelegt, gibt es keine zumutbare Alternative zu dem vom Vorhabenträger gewählten Bauverfahren mit einer Baustraße im fraglichen Bereich. Hierzu wird auf die Ausführungen auf S. 30 der Plangenehmigung und S. 26 f der Planergänzungsentscheidung verwiesen. Für die Durchführung des Bauvorhabens ist es unvermeidbar, dass der Biber z.B. durch Vergrämen, Anlocken oder Abfangen in einen anderen Lebensraum umgesiedelt wird.

Unabhängig davon, dass unwahrscheinlich ist, dass gewählte Maßnahmen die fernstraßenrechtliche Abwägung berühren, hat der Vorhabenträger zugesagt, die Planfeststellungsbehörde über beabsichtigte Maßnahmen rechtzeitig in Kenntnis setzen (siehe E-Mail vom 22.03.2023 in der Anlage 10).

Denkbar wäre, dass aufgrund einer Betroffenheit von Grundstücken Dritter eine erneute Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich werden könnte. Der Bereich des Biberhabitats befindet sich bereits im Eigentum des Vorhabenträgers. Es bleibt abzuwarten, ob private Grundstücke z.B. für ein Ersatzhabitat in Anspruch genommen werden sollen, ohne dass ein Einverständnis des Eigentümers erreicht wer-

den kann. In diesem Fall wird sich der Vorhabenträger an die Planfeststellungsbehörde wenden, um einen Änderungsbescheid zu beantragen.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass sich auch unter Berücksichtigung des Bibernvorkommens das Ergebnis der UVP-Vorprüfung nicht geändert hätte. Auch hier kann eine erhebliche Umweltauswirkung durch die in Reaktion auf die erneute Anwesenheit des Bibers vom Vorhabenträger vorgesehene CEF-Maßnahme vermieden werden.

Im Hinblick auf das FFH-Gebiet „Wutachschlucht“ wird auf die bereits oben zitierten Ausführungen zum Biber in der FFH-Verträglichkeitsprüfung verwiesen (Unterlage 19.4.0 - S. 13):

„Da der Biber aktuell stark in Ausbreitung begriffen ist, kann er kleine Flächenverluste leicht ausgleichen. Aktuell sind weniger als 15 m laufender Bachabschnitt für den Biber geeignet (Bernotat 2014). Der Erhaltungszustand der Art im FFH Gebiet wird durch den Eingriff daher nicht beeinträchtigt.“

Somit steht auch fest, dass weder der vorgesehene Eingriff in den Graben „Hohle Gasse“ noch die geplante Vergrämung des Bibers eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes darstellen.

zu 1.2 – Verstoß gegen § 34 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art. 6 Abs. 2 FFH-RL

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass die angefochtene Plangenehmigung gegen das Habitatschutzrecht verstößt, weil ein immer noch in der Durchführungsphase befindliches Vorhaben geändert werde, das in seiner Gesamtheit an den Vorgaben der während der Durchführungsphase in Kraft getretenen FFH-Richtlinie zu messen sei. Er beruft sich dabei auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Waldschlößchenbrücke in Dresden.

Das zitierte Urteil ist im Hinblick auf die bereits errichteten Teile der Ortsumfahrung Döggingen nicht einschlägig. Das BVerwG hat in der Entscheidung ausgeführt (BVerwG, Urteil vom 15.07.2016, 9 C 3/16 ZUR 2016, 675 - beck-online Rdnr. 36:

„Unbeschadet dessen, dass es danach einer umfassenden FFH-Verträglichkeitsprüfung vor Listung der Gebiete nicht bedurfte, musste der Beklagte aber nach der Gebietslistung gemäß Art. 6 Abs. 2 FFH-RL (sog. Verschlechterungsverbot) vor Beginn der Bauarbeiten angemessene Schutzmaßnahmen ergreifen, um FFH-rechtlich relevante Verschlechterungen auszuschließen.“

Die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Ergreifung angemessener Schutzmaßnahmen besteht also vor Beginn der Bauarbeiten, wenn zu diesem Zeitpunkt Schutzgebiete in diesem Bereich gelistet sind. Dies war aber im Bereich der Ortsumfahrung Döggingen bei Baubeginn nicht der Fall, da das dortige Schutzgebiet erst 2007 gelistet wurde, also erst deutlich nach Abschluss der Baumaßnahmen.

Für die jetzt geplanten Baumaßnahmen wurden die Maßgaben des o.g. Urteils berücksichtigt, welche sind (dort Rdnr. 38):

„Die Ausführung eines solchen Projekts darf aber nur dann begonnen bzw. fortgesetzt werden, wenn die Wahrscheinlichkeit oder Gefahr einer Verschlechterung der Lebensräume oder der Störung von Arten ausgeschlossen ist (EuGH a. a. O. Rn. 43). Ist dies nicht der Fall, besteht also eine solche Wahrscheinlichkeit oder Gefahr, weil das Projekt nicht auf der Grundlage der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse einer nachträglichen Verträglichkeitsprüfung unterzogen wurde, konkretisiert sich die allgemeine Schutzpflicht des Art. 6 Abs. 2 FFH-RL zu einer Pflicht zur Durchführung dieser Prüfung (EuGH a. a. O. Rn. 43 f.). Vor allem dann, wenn das Projekt über eine Ausnahme nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL genehmigt werden soll, was auch im Rahmen einer nachträglichen Prüfung möglich ist (EuGH a. a. O. Rn. 55), müssen die Anforderungen von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL wegen des gestuften Prüfprogramms von Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zwingend eingehalten werden (EuGH a. a. O. Rn. 56 f.).“

Die möglichen Wirkungen der zweiten Brücke wurden im Artenschutzbericht, der auch Bestandteil der Erstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung war, beschrieben, bewertet und im Gesamtkonzept berücksichtigt. Daraus hat sich ergeben, dass der Bau der zweiten Brücke unmittelbar neben der vorhandenen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten führt. Hierzu wird auf die Ausführungen auf Seite 13 – 15 der Klageerwiderung vom 20.12.2022 verwiesen.

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass selbst dann, wenn die baulichen Auswirkungen des ersten Brückenbauwerks nicht berücksichtigt werden müssten, dies aber doch für die betrieblichen Auswirkungen der Fall sei. Diese zählten zu den nach der Listung möglicherweise eintretenden Auswirkungen des Vorhabens. Der Antragsteller beruft sich dabei auf das sog. „Papenburg-Urteil“ des EuGH, wonach auch fortlaufende Unterhaltungsmaßnahmen, die bereits vor Ablauf der Umsetzungsfrist der FFH-Richtlinie nach nationalem Recht genehmigt worden seien, nach Aufnahme des Gebiets in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen seien.

Das vom Antragsteller zitierte Urteil bezieht sich auf fortlaufende Unterhaltungsmaßnahmen (Ausbaggerungen der Fahrrinne). Darin wird ausgeführt (EuGH, Urteil vom 14.01.2010, C-226/08 ZUR 2010 Heft 3, 137 - beck-online Rdnr. 33 u. 34

„Nach alledem ist auf die fünfte Frage zu antworten, dass Art. 6 Abs. 3 und 4 der Habitatrichtlinie dahin auszulegen ist, dass fortlaufende Unterhaltungsmaßnahmen in der Fahrrinne von Ästuarien, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebiets in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind und die bereits vor Ablauf der Umsetzungsfrist der Habitatrichtlinie nach nationalem Recht genehmigt wurden, bei ihrer Fortsetzung nach Aufnahme des Gebiets in die Liste der GGB gemäß Art. 4 Abs. 2 Unterabs. 3 dieser Richtlinie einer Verträglichkeitsprüfung nach deren Art. 6 Abs. 3 und 4 zu unterziehen sind, soweit sie ein Projekt darstellen und das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten.

Wenn diese Unterhaltungsmaßnahmen u. a. im Hinblick darauf, dass sie wiederkehrend anfallen, auf ihre Art oder auf die Umstände ihrer Ausführung als einheitliche Maßnahme betrachtet werden können, insbesondere, wenn sie den Zweck haben, eine bestimmte Tiefe der Fahrrinne durch regelmäßige und hierzu erforderliche Ausbaggerungen beizubehalten, können sie als ein einziges Projekt im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie angesehen werden.“

Hierzu ist festzustellen, dass es sich beim Betrieb einer Straße nicht um ein Projekt handelt, sondern dieser das Ziel eines Projekts ist. Zudem ist er nicht mit Unterhaltungsmaßnahmen wie einer Ausbaggerung vergleichbar. Die zitierte Rechtsprechung ist hier daher nicht einschlägig.

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass der Vorhabenträger von Amts wegen ein Verfahren nach § 76 VwVfG eingeleitet und damit die Zielsetzung verbunden habe, „das Vorhaben hinsichtlich der zwischenzeitlich erlassenen Gesetzgebung zum Artenschutz sowie der EU-Richtlinie zu Natura-2000-Gebieten“ zu bewerten (Erläuterungsbericht Plangenehmigung, Seite 6). Hieran müsse sich der Vorhabenträger festhalten lassen (S. 30).

Die zitierte Aussage des Vorhabenträgers bezieht sich ausschließlich auf die Auswirkungen der Bauphase. Diese sollten im Hinblick auf den Artenschutz und eventuelle Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten geprüft werden. Weitergehende Absichten waren damit nicht verbunden.

zu 1.3 und 1.4 – Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG wegen Zerstörung einer Lebensstätte des Bibers u.a. sowie gegen § 30 BNatSchG wegen Zerstörung eines gesetzlich geschützten Biotops

Der Antragsteller weist erneut auf arten- und biotopschutzrechtliche Defizite der Plangenehmigung hin und verweist diesbezüglich auf die Klagebegründung. Zu den Defiziten beim Artenschutz sei jetzt die Zerstörung einer Lebensstätte des Bibers hinzugekommen.

Hierzu wird auf die Klageerwiderung und auf die Ausführungen oben zu 1.1.3.2 verwiesen.

zu 1.5.1 – Abwägungsmängel wegen struktureller Ungleichheit der in die Abwägung eingestellten Belange

Der Antragsteller sieht ein strukturelles Defizit der Abwägungsentscheidung darin, dass – obwohl das Vorhaben ausdrücklich nicht die zu bauende Brücke sei - in der Planergänzungsentscheidung ausgeführt wird, dass durch die Realisierung des Vorhabens eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann und der Begriff „Vorhaben“ daher uneinheitlich verwendet werde.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass mit der genannten Erwähnung der durch die Fertigstellung des Gesamtvorhabens zu erreichenden verkehrlichen Vorteile ein Bezug auf den Sinn des Vorhabens hergestellt wird. Dies ändert nichts daran, dass das eigentliche Vorhaben nur die Herstellung der Bauflächen und die Bauphase betrifft. Dies ist auch legitim, denn würde man in der Abwägung zum Ergebnis kommen, dass weder die beantragte noch eine andere Bauweise genehmigungsfähig ist, würden auch diese Ziele nicht erreicht werden können.

zu 1.5.2.1 – Abwägungsmangel wegen Verstoß gegen das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 2 KSG

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass die Plangenehmigung in Anwendung von § 13 Abs. 1 S. 2 KSG die Klimabilanz der noch zu bauenden Brücke hätte berücksichtigen müssen. Wenn es ohne die Plangenehmigung für die Bauflächen nicht möglich sei, die zweite Brücke zu errichten, dann sei Gegenstand der zu treffenden Entscheidung, ob der Bau der zweiten Brücke ermöglicht werden solle oder nicht. Schon dies gebiete die Berücksichtigung der Klimarelevanz des zweiten Brückenbauwerks. Hierzu wird vom Antragsteller das Urteil des BVerwG vom 04.05.2022 – 9 A 7/21, Rdnr. 62 zitiert.

Das zitierte Urteil bezieht sich auf ein Planfeststellungsverfahren, welches - anders als das Verfahren für die Ortsumfahrung Döggingen - bei Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes noch nicht abgeschlossen war. Aus dem Urteil ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass bei einem Änderungsvorhaben – mag es auch notwendig zur Fertigstellung des Gesamtvorhabens sein – das Klimaschutzgesetz auf die bereits genehmigten, aber noch zu bauenden Teile des Vorhabens anzuwenden sein soll. Dies wird bestätigt durch die Rechtsprechung des BVerwG (BVerwG, Urteil vom 07.07.2022 – 9 A 1/21 [BeckRS 2022, 33137 - beck-online](#) RdNr. 163):

„Auch auf § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG, wonach die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben, kann sich der Kläger hier nicht mit Erfolg berufen. Diese Vorschrift begründet zwar eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, den globalen Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes als öffentlichen Belang in die Gesamtabwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG einzustellen (vgl. im Einzelnen BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 - 9 A 7.21 - juris Rn. 60 ff.), sie galt jedoch zum Zeitpunkt der umfassenden Abwägung der maßgeblichen Belange im Planfeststellungsbeschluss vom 16. April 2018 noch nicht, weil das Bundes-Klimaschutzgesetz erst am 18. Dezember 2019 in Kraft getreten ist. Darauf, dass der Planänderungs- und -ergänzungsbeschluss erst danach - am 3. Februar 2021 - erlassen wurde, kommt es hier nicht an. Maßgeblicher Beurteilungszeitpunkt für die Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses ist grundsätzlich dessen Erlass.“

Der Umstand, dass in der Folge eine Planergänzungsentscheidung erging, ändert hieran nichts. Das BVerwG führt hierzu weiter aus (BVerwG a.a.O., Rdnr. 163):

„Auf den Zeitpunkt eines Ergänzungsbeschlusses ist nur insoweit abzustellen, als die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung im ergänzenden Verfahren auf veränderte tatsächliche oder rechtliche Verhältnisse stützt und auf der Grundlage einer Aktualisierung der Beurteilungsgrundlagen eine Neubewertung vornimmt (vgl. BVerwG, Urteile vom 14. April 2010 - 9 A 5.08 - BVerwGE 136, 291 Rn. 29 und vom 15. Juli 2016 - 9 C 3.16 - Buchholz 406.403 § 34 BNatSchG 2010 Nr. 14 Rn. 42; Beschluss vom 20. März 2018 - 9 B 43.16 - Buchholz 406.403 § 34 BNatSchG 2010 Nr. 16 Rn. 23). Die Gesamtabwägung des vorliegenden Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschlusses ist auf die darin geregelten punktuellen Änderungen beschränkt; eine Neubewertung des Vorhabens im Hinblick auf klimaschutzrechtliche Aspekte wird ausdrücklich verneint (PFB S. 97). Hieraus eine (negative) Neubewertung zu schlussfolgern, aus der dann wiederum die Anwendbarkeit des Bundes-Klimaschutzgesetzes folgt, kommt nicht in Betracht.“

So liegt es auch hier: In der Planergänzungsentscheidung wird ausdrücklich verneint, dass eine Bewertung der Klimabilanz des Gesamtvorhabens erfolgen soll (S. 29):

„Die zweite Brücke mit ihren betrieblichen Auswirkungen wurde bereits vor Geltung des Klimaschutzgesetzes planfestgestellt. Somit sind die Klimabilanz der verwendeten Baustoffe und der Schadstoffausstoß der auf ihr verkehrenden Fahrzeuge in dieser Entscheidung nicht mehr zu berücksichtigen.“

Daher kann allenfalls in Betracht gezogen werden, die Klimaauswirkungen des Baubetriebs in die Abwägungsentscheidung der Planergänzungsentscheidung aufzunehmen. Dies ist auch erfolgt (S. 29 der Planergänzungsentscheidung). Wesentlicher Gesichtspunkt ist dabei der Umstand, dass die Erdmassen, welche zur Herstellung der Bauflächen benötigt werden, vor Ort insbesondere aus dem alten Straßendamm der B 31 gewonnen werden und daher nicht angefahren werden müssen. Zudem ist der Vorhabenträger zur Einsetzung einer Umweltbaubegleitung verpflichtet. Zu deren Aufgabenumfang gehört auch die Überwachung der Einhaltung der Umweltvorschriften. Hierzu zählt auch das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg, welches in § 8 verlangt, dass jeder nach seinen Möglichkeiten zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beitragen soll. Dies gilt aufgrund der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand insbesondere auch für die Straßenbauverwaltung und die von ihr beauftragten Firmen. Aufgrund dieser allgemeinen Regelung und der Überwachung durch die Umweltbaubegleitung war es nicht erforderlich, kleinteilige Regelungen in der Plangenehmigung vorzusehen. Zudem liegt es bereits im wirtschaftlichen Interesse der Baufirmen, unnötige Fahrten zu vermeiden.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die vorübergehende Bauphase im Hinblick auf den Klimaschutz keine so relevanten Auswirkungen zur Folge haben kann, dass hierzu ausführlichere Recherchen und Ausführungen erforderlich gewesen wären. Der Antragsteller misst den für die Baudurchführung erforderlichen Fahrten auch selbst keine große Bedeutung zu (S. 36 des Antrags):

„Die Transportfahrten spielen allerdings mit weniger als 5 % eine untergeordnete Rolle bei der CO₂-Bilanz des Brückenbaus.“

Im Hinblick auf die Klimarelevanz der Landnutzungsänderung durch die Inanspruchnahme von Waldflächen als Kohlendioxid-Senke ist festzustellen, dass die Planung vorsieht, Wald an gleicher Stelle wiederherzustellen (Ausgleichsmaßnahme A 1) bzw. den Waldverlust durch die Aufforstung von Waldflächen an anderer Stelle zu kompensieren (siehe I. 2. der Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022). Dies führt

in der Abwägung zu der Einschätzung, dass der vorübergehende Waldverlust im Hinblick auf das Klima hingenommen werden kann.

Der Antragsteller weist darauf hin, dass Schubabschaltungsrichtungen und bei einer weiteren (Teil-)Elektrifizierung von Lkw und Pkw die Rekuperation zur Folge haben, dass das Abbremsen vor der Überleitung in den südlichen Tunnel kaum zu einem erhöhten Schadstoffausstoß führe. Daher sei die These der Planfeststellungsbehörde falsch, dass der Bau der zweiten Brücke eine Reduktion des Schadstoffausstoßes zur Folge habe.

Der Antragsteller übersieht, dass Lkw gerade beim (Wieder-)Beschleunigen den meisten Schadstoffausstoß haben. Die vorherige Schubabschaltung kann dies nur zu einem geringen Teil kompensieren. Auch die Rekuperation, so Lkws damit ausgestattet sind oder sein werden, kann nur einen Teil der Emissionen vermeiden. Letztlich kommt es darauf aber nicht an. Bei der zitierten Stelle in der Planergänzungsentscheidung handelt es ausdrücklich nur um eine Anmerkung („Anzumerken ist hierzu aber ...“) ohne rechtliche Relevanz.

zu 1.5.3 - Abwägungsmangel wegen fehlerhafter Würdigung des Belangs der Verkehrssicherheit

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass die Plangenehmigungsbehörde sowohl ihre Abwägung als auch die Anordnung des Sofortvollzugs auf die Annahme gestützt habe, der bisherige bauliche Zustand des streitgegenständlichen Streckenabschnitts begründe ein Risiko für die Verkehrssicherheit, das die Errichtung des zweiten Brückenbauwerks rechtfertige, und diese Annahme falsch sei.

In der Plangenehmigung und der Planergänzungsentscheidung wird in der Abwägung auf das Ziel des Gesamtvorhabens, die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit Bezug genommen. Dabei handelt es sich aber nicht um notwendige Abwägungsgesichtspunkte für diese Entscheidung, da die Erforderlichkeit und Sinnhaftigkeit des Gesamtvorhabens aufgrund des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vorausgesetzt werden kann.

Die Frage der Verkehrssicherheit war wesentlicher Gesichtspunkt bei der Abwägung zur Anordnung des Sofortvollzuges. Da aufgrund von § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO die Plangenehmigung mit gesetzlich angeordnetem Sofortvollzug ausgestattet ist, kommt es letztlich nicht darauf an, in welchem Maß die Verkehrssicherheit durch das bestehende Provisorium beeinträchtigt ist.

Dennoch wird nachfolgend auf das Vorbringen des Antragstellers zur Erläuterung und Richtigstellung erwidert:

Die vom Antragsteller zitierte Landtagsdrucksache ist vom 07.05.2021 und gibt daher nicht den aktuellen Stand der Unfallzahlen wieder. Dieser ist in der ausführlichen Stellungnahme des Polizeipräsidiums Freiburg vom 13.12.2022 (AS 1171) und der Ergänzung vom 19.12.2022 (AS 1327) dokumentiert. Daraus ergibt sich, dass der Bereich des Ausbauvorhabens (Gauchachtalbrücke mit Lückenschluss) eine Unfallhäufungslinie darstellt. Dies wurde vom Polizeipräsidium Freiburg mit Bezug auf die Ausführungen des Antragstellers noch einmal mit Stellungnahme vom 15.02.2023 (Anlage 6) bestätigt. Dabei wurde erneut erläutert, welche Kriterien für die Annahme einer Unfallhäufungslinie gelten. Auch das Polizeipräsidium Konstanz hat hierzu noch einmal Stellung genommen (Anlage 5). Hierzu wird auf die genannten Stellungnahmen verwiesen.

In der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Freiburg wird noch einmal verdeutlicht, dass sich die drei maßgeblichen Unfälle auf einer Länge von lediglich 235 Metern und in einem Zeitraum von 18 Monaten ereignet haben, also im Abstand deutlich weniger als 600 m und auch nur in der Hälfte des Drei-Jahres-Zeitraums. Auch der Umstand, dass sich einer der Unfälle vor der Brücke ereignete, ist ohne Belang. Der Lückenschluss mit 2-bahnigem Ausbau, welcher Teil der Gesamtmaßnahme ist, hat zur Folge, dass sich der durch Leitplanken geschützte Bereich weiter nach Westen erstreckt.

Die Auswertung von Unfällen und die Feststellung von Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien dient gerade auch dazu, Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. festzustellen.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers stellt die geringe Breite der Brücke ein zusätzliches Unfallrisiko dar. Die B 31 ist eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen in Baden-Württemberg. Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion ist sie der Straßenkategorie LS I (großräumig) und der Entwurfsklasse 1 als höchste Entwurfsklasse der Richtlinie für die Anlage von Landesstraßen 2012 zuzuordnen. Diese fordert einen dreistreifigen Straßenquerschnitt mit einer Breite von 15,5 m mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten. Die beiden Fahrstreifen in eine Richtung sind 3,5 und 3,25 m breit, der Fahrstreifen in die Gegenrichtung 3,75 m. Er ist durch einen 0,5 m breiten Streifen von der Gegenfahrbahn getrennt. Der Seitenstreifen der Fahrbahn beträgt 0,25 m (siehe hierzu die Stellungnahme des Vorhabenträgers in der Anlage 8). Für die Fahrrichtung mit einem Fahrstreifen stehen also im „Extremfall“ 4,5 m Breite zur Verfügung (Fahrstreifen und Fahrbahnrand plus Trennstreifen).

Bei der vorhandenen Gauchachtalbrücke beträgt die Fahrstreifenbreite 3,5 m mit einem Seitenstreifen von 0,5 m. Hier stehen also maximal 4 m zur Verfügung.

Ein weiterer die Verkehrssicherheit erhöhender Faktor ist auch, dass beim dreistreifigen Ausbau auf der mittleren Spur in der Regel keine Lkws fahren, sondern nur Pkws, welche weniger Platz benötigen.

Zwar lassen sich Unfallrisiken im Straßenverkehr nie vollständig vermeiden, hier werden die Risiken aber gerade durch die provisorische Verkehrsführung verursacht. Es liegt daher im Interesse des Vorhabenträgers, das Provisorium und damit seinen Beitrag zum Unfallgeschehen zu beseitigen. Dieses Interesse hat durch die Feststellung einer Unfallhäufungslinie zusätzliches Gewicht erhalten.

Zu 2. – Interessenabwägung

Auch der Antragsteller geht davon aus, dass aufgrund von § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO die Plangenehmigung und die Planergänzungsentscheidung von Gesetzes wegen sofort vollziehbar sind. Vorsorglich bezweifelt er aber auch die Richtigkeit der Interessenabwägung. Die Planfeststellungsbehörde nimmt hierzu ebenso vorsorglich Stellung:

zu 2.1 – Vertrauen auf die bestandskräftige Plangenehmigung

Der Antragsteller sieht es als falsch an, dass sich die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf die Erwägung gestützt habe, der Vorhabenträger habe nach Ablauf der Rechtsmittelfrist gegen die Plangenehmigung bzw. im begründeten Vertrauen auf die bestandskräftige Plangenehmigung bereits Ingenieurverträge abgeschlossen, den Bau der zweiten Brücke ausgeschrieben und mit Vollzugsmaßnahmen begonnen. Da Umweltverbände nicht beteiligt worden seien, habe man bewusst das Risiko späterer Klagen in Kauf genommen. Mangels laufender Fristen gegenüber den Umweltverbänden bestünde kein schutzwürdiges Vertrauen des Vorhabenträgers auf die Bestandskraft.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich aufgrund des Umstandes, dass

- das beantragte Vorhaben lediglich die Bauphase eines Teils einer bestandskräftig planfestgestellten und größtenteils fertiggestellten Ortsumfahrung betrifft,
- bereits im Vorfeld keine schwerwiegenden Bedenken der zu beteiligenden Behörden bestanden,

- der Landesnaturschutzverband ebenfalls im Vorfeld eingebunden war und sich mit Anregungen eingebracht hatte sowie
- die betroffenen Eigentümer der Flächen Bauerlaubnisse erteilt hatten

dafür entschieden, ein Plangenehmigungsverfahren durchzuführen. Dabei wurde der Nachteil, dass mit Erlass der Plangenehmigung gegenüber Nichtbeteiligten keine Rechtsmittelfrist zu laufen beginnt, in Kauf genommen, da die Klage eines Nichtbeteiligten in diesem Fall als sehr unwahrscheinlich angesehen wurde.

Da der Gesetzgeber das Instrument der Plangenehmigung zur Verfügung gestellt hat, kann einem Vorhabenträger nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn er nach abgeschlossenem Verfahren die zur Umsetzung erforderlichen Verträge schließt und mit dem Bau beginnt. Dies rechtfertigt es, bei einer Klage nach Ablauf der Monatsfrist die drohenden Schadensersatzforderungen und weitere Nachteile als Gründe für die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit einzubringen.

Wenn der Antragsteller diese Aussage so interpretiert, dass die Planfeststellungsbehörde der Auffassung sei, aufgrund dieses Vertrauen sei eine wider Erwarten doch erhobene Klage gegen die Plangenehmigung nicht zulässig, so ist dies unzutreffend. Daher wurde in der Klageerwiderng – worauf der Antragsteller zutreffend hinweist – auch keine Verfristung geltend gemacht.

Im Verfahren wurden alle anerkannten Naturschutzverbände beteiligt. Zur Nichtbeteiligung des VCD und anderer vom Land Baden-Württemberg anerkannter Umweltverbände wird darauf hingewiesen, dass deren Anerkennung nicht die Beteiligungs- und Klagerechte nach §§ 63 Abs. 2, 64 BNatSchG umfasst, da diese nur für landesweit tätige Naturschutzverbänden vorgesehen sind (so auch auf der [Internetseite des Umweltministeriums BW zur Anerkennung von Umwelt- und Naturschutzvereinigungen beim Eintrag zum VCD, Regionalverband Südbaden e.V.](#) zu lesen).

Nachdem das Umweltrechtsbehelfsgesetz zu einer „Entkoppelung“ von Beteiligungs- und Klagerecht geführt hat, wird zu überlegen sein, wie mit dieser Situation in Zukunft umgegangen werden soll.

zu 2.2 – Getaktete Gesamtmaßnahme

Der Antragsteller trägt vor, dass die Ausführungen zur Stützung des Sofortvollzugs auf das Vorhaben als getaktete Gesamtmaßnahme nicht nachvollziehbar bzw. widersprüchlich seien. In der Planergänzungsentscheidung und in Schreiben des Vorhabenträgers seien unterschiedliche Abläufe angegeben, für den Lückenschluss läge noch keine Zulassungsentscheidung vor und für die Aufrüstung des nördlichen Tun-

nels für den Gegenverkehr sei die zweite Brücke nicht erforderlich. Eine Verschiebung um die Dauer des Klageverfahrens sei daher unschädlich.

Der Antragsteller übersieht, dass wesentliches Ziel des getakteten Bauablaufs ist, Umleitungsverkehre mit einer Dauer von zwei bis drei Jahren durch Döggingen zu vermeiden. Dies kann nur erreicht werden, wenn die zweite Gauchachtalbrücke vor der Sanierung des nördlichen Tunnels und der vorhandenen Brücke fertiggestellt ist.

Nach der provisorischen Umrüstung des nördlichen Tunnels für den Gegenverkehr ist für die Sanierung des südlichen Tunnels auch ohne den Bau der zweiten Brücke kein Umleitungsverkehr durch Döggingen notwendig. Anders ist dies bei der Sanierung der Nordröhre und der vorhandenen Brücke:

Während einer Sperrung der Nordröhre kann ohne die Südbrücke weiterhin nur der Verkehr in Richtung Donaueschingen durch die Südröhre geleitet werden, da nur eine Fahrspur für die Überleitung von der Nordbrücke auf die Südröhre vorhanden ist und mangels Platz keine Fahrspur in die Gegenrichtung eingerichtet werden kann.



Satellitenbild der westlichen Tunnelleinfahrten

Ohne die zweite Brücke müssten bei der Sanierung der vorhandenen Brücke beide Verkehrsrichtungen durch Döggingen geleitet werden, da eine halbseitige Nutzung während der Bauzeit ausgeschlossen ist: Der Überbau muss auf der gesamten Breite in einem Stück neu aufgebaut werden, da ansonsten die Gefahr von Undichtigkeiten besteht. Auch können auf der Brücke aufgrund ihrer geringen Breite die Sicherheitsabstände für die Durchführung von Arbeiten nicht eingehalten werden.

Die Verschiebung des Baus der zweiten Brücke durch das Klageverfahren hat ganz erhebliche Auswirkungen auf den Zeitplan, erst recht, wenn man mögliche Rechtsmittel gegen ein Urteil in erster Instanz in Betracht zieht. Hier ist eine Verzögerung um

mehrere Jahre im Bereich des Möglichen. Da die Tunnelsanierungen aus Sicherheitsgründen so bald wie möglich erfolgen müssen, ist dies nicht akzeptabel.

Ergänzend wird zur Taktung der Gesamtmaßnahme auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 21.02.2023 (Anlage 9) verwiesen.

zu 2.3 – Unsicherheit bezüglich bewilligter Haushaltsmittel

Der Antragsteller unterstellt der Planfeststellungsbehörde das Interesse, bereitgestellte Haushaltsmittel des Bundes schnell verbrauchen zu wollen, um sie veränderten politischen Prioritätensetzungen zu entziehen.

Die Erfahrung zeigt, dass Haushaltsmittel nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen und auch als wichtig anerkannte Projekte nicht unmittelbar nach bestandskräftigen Genehmigungen, sondern erst nach Wartezeiten durchgeführt werden können. Eine Verzögerung in der Mittelbereitstellung kann hier dazu führen, dass der o.g. getaktete Zeitplan nicht eingehalten werden kann und zur Vermeidung weiterer Verzögerungen bei der sicherheitsrelevanten Sanierung der Tunnelbetriebstechnik über einen längeren Zeitraum Umleitungen durch Döggingen in Kauf genommen werden müssten.

zu 2.4 – Verzögerungen im Rahmen des Pilotprojekts Building Information Modeling

Der Antragsteller trägt vor, dass die Entwicklung von Software zur Planung von Infrastrukturprojekten nicht zu den Zielsetzungen der Fernstraßengesetzes gehöre und daher kein schützenswertes Interesse sei.

Die Teilnahme am Pilotprojekt Building Information Modeling ist für sich allein sicher kein Grund für die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit der Plangenehmigung. Die nachteiligen Auswirkungen auf das Pilotprojekt und die Planungspraxis des Landes sind aber eines von mehreren Argumenten, die in der Summe die sofortige Vollziehbarkeit begründen.

Zur Darlegung der mit einer Verzögerung verbundenen Nachteile hat der Vorhabenträger noch einmal ergänzend Stellung genommen (Anlage 9). Hierauf wird verwiesen.

zu 2.5 – Verkehrssicherheit

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass die Gauchachtalbrücke seit über 20 Jahren in der bestehenden Form betrieben wird und daher keine Eilbedürftigkeit für die Errichtung eines zweiten Bauwerks bestehe.

Hierzu wird auf die Ausführungen oben zu 1.5.3 verwiesen.

zu 2.6 – Umleitungen durch Döggingen

Der Antragsteller bezweifelt die Dringlichkeit einer Entscheidung, da die Belastung von Döggingen durch Umleitungsverkehre wegen Tunnelreinigungen vergleichsweise moderat seien. Es gebe unzählige Straßen, die im Störfungsfall deutlich häufiger und deutlich gravierendere Umleitungsverkehre auslösten.

Der Antragsteller lässt hier den Umstand unberücksichtigt, dass während der anstehenden Sanierung der nördlichen Tunnelröhre der Verkehr einer Fahrtrichtung für längere Zeit durch Döggingen geleitet werden muss. Zudem ist es während der sich anschließenden Sanierung der bestehenden Gauchachtalbrücke unumgänglich, den gesamten Verkehr über Döggingen auszuleiten. In der Summe ergeben sich Umleitungsverkehre von zwei bis drei Jahren. Dies stellt eine sehr starke Belastung für den Ort dar, die dringend vermieden werden sollte.

zu 2.7 – Konsequenzen einer zeitlichen Verschiebung

Der Antragsteller ist der Auffassung, dass sich aus einer Verschiebung des Baubeginns keine gravierenden Konsequenzen ergäben. Demgegenüber würden mit dem Beginn der Bauausführung des Brückenbauwerks Fakten geschaffen, die sich nicht mehr umkehren ließen.

Zu den für den Vorhabenträger u.E. gravierenden Konsequenzen wird auf die Planergänzungsentscheidung und die obigen Ausführungen verwiesen.

Der Bau des 2. Brückenbauwerks ist kein Faktum, welches noch mit Rechtsmitteln angegriffen werden kann. Die Klage richtet sich gegen die Baustraße und die Baustelleneinrichtungsflächen, die nahezu vollständig rekultiviert werden und deren ursprünglicher Zustand wiederhergestellt wird.

Joachim Lucht, RD

(Der Unterzeichner besitzt die Befähigung zum Richteramt)

Anlagen:

Bei den folgenden Anlagen handelt es sich um die nach Erlass der Planergänzungsentscheidung am 20.12.2022 angefallenen Verwaltungsakten (in chronologischer Reihenfolge)

Schreiben zum Versand der Planergänzungsentscheidung

Empfangsbekanntnisse zum Versand der Planergänzungsentscheidung

Zustellungsurkunden zum Versand der Planergänzungsentscheidung

Vorhabenträger: Berechnung Pfeiler-Grundflächen vom 02.02.2023

Polizeipräsidium Konstanz: Stellungnahme vom 13.02.2023

Polizeipräsidium Freiburg: Stellungnahme vom 15.02.2023

Vorhabenträger: Übersendung Protokoll wg. Biber am 21.02.2023

Vorhabenträger: Stellungnahme vom 21.02.2023 zu Ziff. 1.5.3 des Antrags

Vorhabenträger: Stellungnahme vom 21.02.2023 zu Ziff. 2.2 und 2.4 des Antrags

Vorhabenträger: Info zum Bibervorkommen vom 22.02.2023

Vorhabenträger: Abschätzung Umweltauswirkungen mit Vorbelastung v. 23.02.2023

Die zwischen der Klageerhebung und der Planergänzungsentscheidung am 20.12.2022 angefallenen Papierakten (3 Aktenhefte und 1 Planordner) werden mit der Briefpost übersandt.