

Ersatzneubau der Adenauerbrücke Ulm / Neu Ulm B 10 (Ulm) – AS Nersingen A 7

**Bau-km 0+18,90 bis Bau-km 0+383,90
ANr. 100 / -0,244 – 0,121
Netznoten 7625 061 – BAYSIS-Abschnitt 100, Station 0,254**



**Planfeststellungsbeschluss
vom 26. Juli 2024**

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	III - IV
A. T e n o r	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	4
IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse, § 19 Abs. 1 WHG	5
V. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen	5
VI. Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen	12
VII. Bodenschutzrechtliche Nebenbestimmungen	14
VIII. Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen	14
1. Verkehrslärmschutz.....	14
1.1 Passiver Lärmschutz für schützenswerte Räume.....	14
1.2 Passiver Lärmschutz für Außenwohnbereiche.....	16
1.3 Entschädigung für Außenwohnbereiche.....	17
1.4 Verkehrslärm - Vorgaben zum Fahrbahnbelag auf der Ulmer Seite.....	17
1.5 Verkehrslärm - Vorgaben zum Fahrbahnbelag auf der Neu-Ulmer Seite ..	18
2. Baulärmschutz.....	18
2.1 Informationspflicht bei lärmintensiven Arbeiten.....	18
2.2 Immissionsschutzbeauftragter.....	18
2.3 Verpflichtung zur Lärmminimierung.....	18
2.4 Baulärm-Monitoring.....	19
2.5 Entschädigung oder Kostenerstattung für Hotelaufenthalte bei Überschreitung von Immissionsrichtwerten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.....	19
2.6 Entschädigung bei unzumutbaren Lärmbelastungen unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.....	20
3. Baubedingte Erschütterungen.....	21
IX. Sonstige Nebenbestimmungen	22
1. Grundstückszufahrten während der Bauzeit.....	22
2. Wiederherstellung und Rückgabe vorübergehend in Anspruch genommener Flächen.....	22
3. Weitere Baustellenflächen.....	23
4. Kampfmittelfreiheit.....	23
5. Denkmalschutz.....	23
6. Anzeigepflicht von Baubeginn und Bauende.....	24
7. Fischerei.....	24
8. Klimaschutz in der Ausführungsplanung.....	24
9. Verkehrssicherung - Sicherheitsbetrachtung.....	24
X. Vorrang der Nebenbestimmungen	25
XI. Entscheidungen über Einwendungen	25
XII. Anordnung der sofortigen Vollziehung	25
XIII. Verfahrenskosten	25

B. Sachverhalt	26
I. Beschreibung des Vorhabens	26
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	26
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	28
C. Entscheidungsgründe.....	29
I. Allgemeines	29
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	29
2. Voraussetzungen der Planfeststellung.....	29
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	30
1. Zuständigkeit und Verfahren.....	30
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit	30
2.1 Gesetzliche Grundlagen	30
2.2 Ergebnis der durchzuführenden allgemeinen Vorprüfung	31
III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	31
1. Planungsleitsätze	31
2. Planrechtfertigung – Erforderlichkeit des Vorhabens	32
3. Ermessensentscheidung	33
3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen.....	33
3.2 Trassenvarianten	35
4. Raum- und Fachplanung	39
4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	39
4.2 Städtebauliche Belange.....	42
5. Immissionsschutz	42
5.1 Schutz vor Verkehrslärm	42
5.2 Schutz vor Baulärm	49
5.3 Erschütterungen	53
5.4 Luftreinhaltung.....	54
6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	54
6.1 Straßenentwässerung / Bauausführung.....	54
6.2 Weitere Gewässerbenutzungen.....	57
6.3 Gewässerausbau.....	59
6.4 Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern.....	60
6.5 Hochwasserschutz.....	60
6.6 Bodenschutz.....	61
7. Naturschutz, Landschaftspflege, Habitat- und Artenschutz	62
7.1 Naturschutz und Landschaftspflege.....	62
7.2 Geschützte Teile von Natur und Landschaft	66
7.3 Habitatschutz.....	67
7.4 Artenschutz	70
8. Klimaschutz	77
9. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	81
9.1 Landwirtschaft	81
9.2 Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	82
10. Denkmalpflege.....	82
11. Grundstückszufahrten.....	83
12. Eingriffe in das Eigentum.....	83
IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden	84
1. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 - Kampfmittelbeseitigungsdienst BW	84
2. Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 - Landesamt für Denkmalpflege.....	84
3. Stadt Ulm.....	84

4.	Stadt Neu-Ulm	96
5.	Landratsamt Neu-Ulm.....	100
6.	Polizeipräsidium Ulm	101
7.	Polizeipräsidium Schwaben Süd/West.....	102
8.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben)- Mindelheim	103
9.	Bayerischer Bauernverband (BBV)	103
10.	Unternehmensgruppe Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU).....	103
11.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH	105
12.	Regionalverband Donau-Iller	106
13.	BUND, BUND Naturschutz in Bayern e. V., Klimaentscheid Ulm/Neu-Ulm und NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V.	108
14.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)	119
15.	Deutsche Bahn AG	122
16.	Eisenbahn-Bundesamt	122
17.	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)	123
18.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	124
19.	Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft, Landesverband Baden- Württemberg e. V., Bezirk Donau, Ortsgruppe Ulm.....	124
V.	Einwendungen und Forderungen Privater	125
1.	Ulmer Ruderclub Donau e. V.	125
2.	Eigentümer der Grundstücke FINr. 1833/27 (Beyerstraße 43), FINr. 1833/1 (Beyerstraße 45) und FINr. 1837/3 (Beyerstraße 49) der Gemarkung Ulm mit anwaltlicher Vertretung durch die Rechtsanwälte HAGEN- KOLLEGEN	127
3.	Betreiberin einer gewerblichen Nutzung in der Schillerstraße in Ulm mit anwaltlicher Vertretung durch die Rechtsanwälte Knopf Mühe Erdt	133
4.	Eigentümerin der Liegenschaft Ziegelländeweg 4 (u. a. FINrn. 529/1, 529/3, 529/4 und 529/5 der Gemarkung Ulm).....	134
5.	Anwohner in der Beyerstraße	137
6.	Anwohnerinnen und Anwohner in der Beyerstraße	139
7.	Anwohnerin aus Ulm.....	139
8.	Anwohnerin aus Ulm.....	140
9.	Anwohnerin aus Ulm.....	141
10.	Anwohner und Anwohnerinnen in der Schillerstraße.....	142
VI.	Gesamtergebnis	142
VII.	Straßenrechtliche Verfügungen.....	143
VIII.	Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	143
IX.	Kostenentscheidung	144
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	145
I.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	145
II.	Hinweise zur Bekanntmachung	146
E.	Anlage – Maßnahmenblatt 1.5 V	148

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

A / BAB	Bundesautobahn
a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BaySchiffV	Verordnung für die Schifffahrt auf den bayerischen Gewässern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BImSchG)
32. BImSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. VO zum BImSchG)
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. VO zum BImSchG)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale - Baden-Württemberg

D _{StrO}	Korrekturwert für die Geräuschentwicklung der Straßenoberfläche
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
ebd.	ebenda
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ ₁₀₀	Hochwasserabfluss beim 100-jährlichen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
L	Landesstraße – Baden Württemberg
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg
LBodSchAG	Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEntG	Landesenteignungsgesetz – Baden-Württemberg
LGebG	Landesgebührengesetz - Baden-Württemberg
LVwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz für Baden-Württemberg
LWaldG	Waldgesetz für Baden-Württemberg
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft
RLuS	Richtlinien für die Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NHN	Normalhöhennull
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette

RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
Rdnr. / Rn.	Randnummer
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VkBl	Deutsches Verkehrsblatt, Zeitschrift
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 02.06.1997 (ARS 26/1997)
VO	Verordnung
VRL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WG	Wassergesetz für Baden-Württemberg
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

RvS-SG32-4354.1-2/42

**Planfeststellung für den Ersatzneubau der Adenauerbrücke Ulm / Neu Ulm
im Zuge der B 10 (Ulm) – AS Nersingen A 7
Bau-km 0+18,90 bis Bau-km 0+383,90
ANr. 100 / -0,244 – 0,121
Netzknoten 7625 061 – BAYSIS-Abschnitt 100, Station 0,254**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den Ersatzneubau der Adenauerbrücke Ulm / Neu Ulm im Zuge der B 10 (Ulm) – AS Nersingen A 7, Bau-km 0+18,90 bis Bau-km 0+383,90, ANr. 100 / -0,244 – 0,121, Netzknoten 7625 061 – BAYSIS-Abschnitt 100, Station 0,254 wird

festgestellt.

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen, ein.

II. Planunterlagen

1. Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
5	Lagepläne	M 1 : 1.000
6	Höhenpläne	M 1 : 1.1000 / 100
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	M 1 : 1.000
9.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	M 1 : 1.000 / 2.000 / 10.000
9.3	Maßnahmenblätter	
10.1	Grunderwerbsplan	M 1 : 1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	
11	Regelungsverzeichnis	
12	Lageplan Widmung/Umfstufung/Einziehung	M 1 : 10.000
14.2	Straßenquerschnitte Pläne	M 1 : 50

2. Weitere festgestellte Unterlagen:

Ferner werden folgende Unterlagen, die nachträglich durch Tektur vom 06.03.2024 Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung geworden sind, ebenfalls festgestellt:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1-1	ERGÄNZUNG des Feststellungsentwurfes um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05	
5-2	Ergänzungsplan Lärmschutzwand	M 1 : 1000 / 50
9.4.-1	ERGÄNZUNG des landschaftspflegerischen Begleitplans (Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05	
10.2-1	Ergänzung Grunderwerbsverzeichnis	
11-1	Ergänzung Regelungsverzeichnis	

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
2	Übersichtskarte	M 1 : 100.000
3	Übersichtslageplan	M 1 : 5.000
9.1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan	M 1: 50000
9.4	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
14.1	Ermittlung der Belastungsklasse	
16.1	Lageplan Baustellenerschließung	M 1 : 2.500
16.2	Plan Umleitung Geh- und Radweg Bauzeit	M 1 : 2.500
16.3	Bauwerksskizze	M 1 : 250 / 1.200
17.1	Schalltechnische Untersuchung	
17.2	Luftschadstoffuntersuchung	
18.1	Wassertechnische Untersuchungen	
18.2	Gewässerhydraulische Berechnungen	
18.3	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	
19.1.2	Bestands- und Konfliktplan	M 1 : 1.000
19.2	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	
19.3	FFH-Vorprüfung / -Verträglichkeitsabschätzung	
19.4	Lageplan Baumbestand „Ehinger Anlagen“	M 1 : 500
19.5	Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas	

4. Weitere, den Planunterlagen ebenfalls nachrichtlich beigefügte Unterlagen sind:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
17.1-1	ERGÄNZUNG der Schalltechnischen Untersuchung um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05	

5. Verhältnis der mit der Tektur vom 06.03.2024 eingereichten ergänzenden Planunterlagen zu den ursprünglich mit Antrag vom 06.06.2023 eingereichten Planunterlagen:

Die durch Tektur vom 06.03.2024 eingereichten ergänzenden Planunterlagen (in den vorstehenden Ziffern A.II.2 und A.II.4 aufgeführte Unterlagen, nachfolgend „**ergänzende Tekturunterlagen**“) ergänzen die Planunterlagen in der ursprünglichen Fassung (Unterlagen unter den vorstehenden Ziffern A.II.1 und A.II.3, nachfolgend „**ursprüngliche Planunterlagen**“). Die ergänzenden Tekturunterlagen gehen den ursprünglichen Planunterlagen insoweit vor, als sie einander widersprechen. Im Übrigen gelten die ursprünglichen Planunterlagen fort.

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Die neuen Bestandteile der Bundesstraße B 10 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Der räumliche Umfang des Neubaus ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Regelungsverzeichnis und dem Lageplan zur Widmung/Umfstufung/Einziehung.

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird für das Gebiet des Freistaats Bayern Folgendes verfügt:

Die nach den Planunterlagen neu zu errichtenden öffentlichen Straßen und Wege werden zu den vorgesehenen Straßenklassen gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam, wenn die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Eine Widmung der Straßen, die auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg liegen und in den Anwendungsbereich des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) fallen (vgl. insbesondere § 3 StrG), erfolgt – abweichend zu den im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) vorgesehenen und damit vom Antrag auf Planfeststellung mit umfassten Widmungen – nicht.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse, § 19 Abs. 1 WHG

1. Für die Einleitungen des gesammelten Straßenoberflächenwassers in die Donau in den Entwässerungsabschnitten E1, E2 und E4 wird jeweils gemäß § 15 WHG i. V. m § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG eine gehobene Erlaubnis erteilt. Die gehobenen Erlaubnisse werden jeweils befristet für die Dauer von 30 Jahren ab Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Inhalt und Umfang der erlaubten Einleitungen richten sich nach den in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Angaben (Erläuterungsbericht, S. 49 und 50, Unterlage 1 sowie Wassertechnische Untersuchungen, Unterlage 18.1). Sie erstrecken sich jedoch nicht auf eine Einleitung über ein Trennbauwerk mit Bypass (vgl. Wassertechnische Untersuchungen, S. 8, Unterlage 18.1), da dessen Errichtung weder Bestandteil des Vorhabens noch der Planfeststellung ist.

2. Für die Errichtung des Pfeilers für die neue Brücke (Erläuterungsbericht, S. 38, 39 und 41, Unterlage 1), die Errichtung von fünf Hilfsjochen (Erläuterungsbericht, S. 39, Unterlage 1), die Gründung der Brückenwiderlager und des Pfeilers auf Großbohrpfählen (Erläuterungsbericht, S. 40 und S. 48, Unterlage 1) sowie die Anordnung von drei Stützenreihen für die provisorische Geh- und Radwegbrücke über die Donau (Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 2.14 auf S. 43, Unterlage 11), wird jeweils gemäß § 15 WHG i. V. m § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG eine gehobene Erlaubnis für die Benutzung des Grundwassers wie auch der Donau erteilt. Die gehobene Erlaubnis für die Errichtung von fünf Hilfsjochen sowie für die die Anordnung von drei Stützenreihen für die provisorische Geh- und Radwegbrücke über die Donau wird jeweils befristet für die Dauer der Bauarbeiten bis zur Fertigstellung des Vorhabens erteilt.

V. Wasserrechtliche Nebenbestimmungen

1. Das Bauvorhaben ist nach den Antragsunterlagen in sachgemäßer Weise planmäßig auszuführen. Für die Ausführung, den Betrieb und die Unterhaltung der Anlage sind die einschlägigen DIN-Vorschriften in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten.

2. Alle Hilfsstützen (Adenauerbrücke 5 Stück und Radwegbehelfsbrücke 3 Stück) und Flusspfeiler sind auf Strömungsdruck bei Hochwasserabfluss HQ100 und Anprall von Treibgut zu bemessen. Weitere Stützen im Lichtraum der Donau sind

nicht zulässig. Die Flusspfeiler und Hilfsstützen sind mit einem Verklausungsschutz auszustatten. Treibgut, welches sich an den Pfeilern, Stützen und Behelfsstützen sammelt, ist regelmäßig durch den Vorhabenträger zu entfernen und ordnungsgemäß zu beseitigen. Alle Hilfsstützen und -gerüste sind so auszuführen, dass bei einem Hochwasserabfluss HQ 100 ein Freibord von mindestens 0,50 m verbleibt. Die Hilfsstützen sind regelmäßig auf ihre Standsicherheit zu überprüfen. Festgestellte Schäden und evtl. angelandetes Schwemmgut sind unverzüglich zu beseitigen.

3. In allen Entwässerungsabschnitten (E1 bis E4) ist zur Gewährleistung des erforderlichen Stoffrückhalts vor der Einleitung in die Donau eine Abwasserbehandlung mit Anlagen vorzusehen, die nach DIBt geprüft und zugelassen sind und sowohl die Sedimentation als auch die Filtrierung des abgeleiteten Niederschlagswassers vorsehen. Für die Entwässerung im Böschungsbereich der Donau ggf. erforderliche Ableitungsrohre sind auf Höhe des Mittelwasserspiegels vorzusehen. Das einmündende Entwässerungsrohr ist bündig mit der Böschungsfläche einzubauen. Böschungsfuß und Böschung sind an den Einleitungsstellen gegen Erosion zu sichern. Der Anschluss der Indirekteinleitung (Entwässerungsabschnitt E4) an den Regenwasserkanal ist vor der Inbetriebnahme durch die Entsorgungs-Betriebe der Stadt Ulm abzunehmen.

Die Regenwasserbehandlungsanlagen sind nach den einschlägigen DIN-Vorschriften dicht auszuführen. Die Dichtheit der Sedimentations- und Filteranlagen ist der Stadt Ulm und dem Landratsamt Neu-Ulm nach der Baufertigstellung nachzuweisen. Die Entwässerungsanlagen sind regelmäßig auf ihren baulichen und betrieblichen Zustand zu überprüfen, festgestellte Schäden sind unverzüglich zu beseitigen. Die Wartung der Entwässerungsanlagen durch eine fachkundige Person muss regelmäßig und nach den Vorgaben des Herstellers durchgeführt werden. Auf Verlangen sind den unteren Wasserrechtsbehörden bei der Stadt Ulm und am Landratsamt Neu-Ulm dahingehende Nachweise vorzulegen.

4. Bei Arbeiten im Gewässer und an dessen Ufer dürfen nur umweltschonende Schmier- und Betriebsstoffe verwendet werden. Ein Plan für im Havariefall aus Hydrauliksystemen und Tankanlagen von Baugeräten und Maschinen austretende wassergefährdende Stoffen ist zu erstellen und dem Landratsamt Neu-Ulm sowie der Stadt Ulm vorzulegen.

5. Der Eintrag von Stoffen in die Donau (bspw. Oberbodeneintrag, Gesteins- oder Feinmaterial) ist durch geeignete Maßnahmen auf ein absolutes Minimum zu begrenzen. Dies gilt auch für die baubedingte Staubentwicklung.
6. Baustelleneinrichtungsflächen sowie Lagerflächen von Aushub- oder Baumaterial sind so anzulegen, dass auch bei Starkregenereignissen eine Einschwemmung in die Donau ausgeschlossen ist.
7. Alle Baumaßnahmen am Donauufer sowie Arbeiten im Gewässerbett haben so schonend wie möglich unter Überwachung einer fachkundigen Umweltbaubegleitung zu erfolgen. Insbesondere gilt dies für den Abtrag und Abtransport des humosen Oberbodens, die Erstellung des neuen Bodenprofils, die Bepflanzung bzw. Einsaat von unbedeckten Uferabschnitten, um Erosion und Eintrag von Feinsedimenten in die Donau zu vermeiden.
8. Der durch die Brücken- und Straßenbauarbeiten betroffene Uferbewuchs ist nach Abschluss des Vorhabens in gleichwertiger Form zu ersetzen. Die neuen Böschungen, die zur Donau hin entwässern, müssen frühzeitig mit standortgerechten Gräsern und Kräutern angesät werden. Gerodete Gehölze sind standortgetreu wiederaufzuforsten.
9. Die Donau ist beim Abbruch der alten Donaubrücke mittels geeigneter technischer Vorkehrungen vor anfallenden Abbruchteilen zu schützen. Diese dürfen nicht ins Gewässer gelangen. Der im Zuge der Baumaßnahme anfallende Abraum oder Abbruch ist in Übereinstimmung mit den Vorgaben des KrWG ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten bzw. zu beseitigen und darf insbesondere nicht in das Gewässer oder in Überschwemmungs- oder Auegebiete eingebracht werden.
10. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die in Anspruch genommenen Flächen des Gewässerbetts in einen dem vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu versetzen. Die Gewässersohle ist dafür im Hinblick auf eine ausreichende Sohlsicherung und ökologische Wertigkeit an den Vorzustand anzupassen.
11. Für die Konstruktionsunterkante des Ersatzneubaus der Adenauerbrücke ist eine Höhe von mindestens 475,00 m über NHN einzuhalten.

12. Der bestehende Hochwasserschutz der Stadt Neu-Ulm ist für jede Bauphase sicherzustellen.
13. Der Anschluss des Hochwasserschutzes der Stadt Neu-Ulm an das neue Brückenbauwerk ist vom Vorhabenträger sicherzustellen und zu unterhalten.
14. Die Nahtstellen zwischen den Bauwerken und den Uferschutzeinrichtungen (Mauern) müssen zur Vermeidung innerer Erosion durch Wasserwegsamkeiten (Sickerwege) konstruktiv so ausgebildet und abgedichtet werden, dass die Standsicherheit nicht beeinträchtigt wird.
15. Bei der Gestaltung der Ausbauquerschnitte und bei der Bemessung der Baustoffe ist darauf zu achten, dass die Böschungen und Sohle ausreichend gegen die beim Hochwasserabfluss auftretenden Schleppkräfte gesichert sind.
16. Der Bau und spätere vollständige Rückbau der Behelfsbrücken hat ohne Gewässerquerschnittseinengung von Land bzw. von Pontons aus zu erfolgen.
17. Die Sicherung der Behelfsbrücke gegen Hochwasserschäden obliegt dem Vorhabenträger. Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Eigenüberwachung die Sicherheit der Anlage zu überwachen. Insbesondere ist während und nach dem Ablauf von Hochwasser eine Sicherheitsüberwachung vorzunehmen.
18. Die Standsicherheit der Behelfsbrücke ist vom Vorhabenträger in regelmäßigen Abständen zu überprüfen.
19. Unmittelbar nach Bauende und Inbetriebnahme der neuen Donau-Brücke ist die Behelfsbrücke vollständig abzubauen und das in Anspruch genommene Baufeld ist in seinen ursprünglichen Zustand zurückzusetzen.
20. Die Baumaßnahmen befinden sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau. Aushub- und Baumaterial dürfen nur so zwischengelagert werden, dass Abschwemmungen nicht zu besorgen sind. Bei drohendem Hochwasser dürfen wassergefährdende Stoffe, Geräte und lose Bauhilfsstoffe nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden; dies gilt vor allem für längere Arbeitsunterbrechungen (z.B. an Wochenenden). Im Falle einer unmittelbar bevorstehen-

den Hochwassergefahr sind alle Gegenstände, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, unverzüglich aus dem Gefahrenbereich zu entfernen.

- 21.** Vor Baubeginn ist ein Gefahren-, Abwehr- und Alarmierungsplan zu erstellen. Im Gefahren- und Abwehrplan sind für den Hochwasserfall alle Maßnahmen und zuständigen Personen mit Telefonnummern zu benennen. Der Gefahren-, Abwehr- und Alarmierungsplan ist der Stadt Ulm sowie dem Landratsamt Neu-Ulm und der Stadt Neu-Ulm vor Baubeginn vorzulegen.

Bei der Bauausführung ist die Witterungs- und Abflusssituation der Iller und der Donau sowie der koalierende Grundwasserstand täglich zu prüfen. Außerdem ist dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserabführung der Donau im berechneten Überschwemmungsgebiet und der Hochwasserschutz stets gewährleistet ist. Bei Hochwasser und/oder Eisgang ist die Baustelle vom Vorhabenträger oder deren Vertreter dauerhaft zu besetzen. Die Pegelstände der Donau und Iller können unter der Internetadresse www.hnd.bayern.de abgerufen werden.

- 22.** Im Hochwasserfall ist die Baustelle rechtzeitig und vollständig zu räumen.
- 23.** Die Eigentümer eines Grundstücks bzw. die dinglich vergleichbar berechtigten Personen, die während der Bauzeit im Fall eines HQ-100 vorhabenbedingt erstmals oder verstärkt vom Hochwasser betroffen sind, sind vom Vorhabenträger zu entschädigen. Eine Entschädigung ist nur für solche Vermögensschäden zu leisten, die aus der vorhabenbedingten Zunahme der Hochwasserbetroffenheit während der Bauzeit resultieren. Für die Modalitäten der Entschädigung gelten die §§ 96 ff. WHG. Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der zu ersetzenden Aufwendungen nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 98 Abs. 2 WHG i. V. m. § 19a FStrG) verwiesen.
- 24.** Dem Vorhabenträger obliegen Planung und Bau des neuen Pegelhauses und der Seilkrananlage, die vor Beginn der Bauarbeiten ca. 20-30 m oberhalb des bestehenden Standorts neu zu bauen sind. Die Grundversorgung mit Strom, Telekommunikationsleitung des neuen Pegelhauses wie auch der Rückbau des bestehenden Pegelhauses ist durch den Vorhabenträger zu bewerkstelligen. Die Planung des Pegelneubaus, der Pegelneubau und der Pegelbetrieb während der

Bauphase hat in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Sachgebiet „quantitative Hydrologie“, sowie mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt, Referat 85, zu erfolgen.

- 25.** Dem Vorhabenträger bzw. dessen Rechtsnachfolger obliegt auf dem Gebiet des Freistaats Bayern die Unterhaltung und die Sicherung der Brücke und die Unterhaltung der Donau sowie der Vorländer in dem vom Brückenbauwerk überdeckten Bereich und anschließend auf je 25 m im Ober- und Unterwasser der Brücke. Weitere Mehrkosten der Gewässerunterhaltung, die durch das Bauvorhaben bedingt sind, hat der Vorhabenträger oder sein Rechtsnachfolger nach den jeweils geltenden Bestimmungen zu tragen.
- 26.** Am Gesims des rechtsseitigen Widerlagers oder Teil des Überbaus (oberstromig) der Brücke ist eine Höhenmarke oder ein Höhenbolzen so anzubringen, dass eine Nivellierlatte aufgesetzt werden kann. Die Höhe ist auf Normalnull einzumessen und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth schriftlich mitzuteilen.
- 27.** In ausreichender Entfernung der Brückenbaustelle sind ober- und unterstromig auf beiden Gewässerseiten für einen Bootsfahrer gut lesbare Hinweisschilder mit dem Hinweis auf die Gefahrenquelle und auf eine Ausstiegsmöglichkeit zum Umsetzen von Booten aufzustellen. Die Hinweisschilder sind mit einer Blinkeinrichtung zu versehen. Ausstiegstellen sind bereitzustellen.
- 28.** Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth ist berechtigt, die Bauausführung zu überwachen, ihm sind Baubeginn und -ende anzuzeigen.
- 29.** Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist eine Abnahme im Sinne des Art. 61 Abs. 1 BayWG durchzuführen, soweit das Vorhaben das Gebiet des Freistaats Bayern betrifft. Die Bauabnahme entfällt, wenn das Staatliche Bauamt Krumbach die Bauabnahme einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt (Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG).
- 30.** Die zur Verkehrssicherung erforderliche Einschränkung des Gemeingebrauchs an der Donau ist bei den jeweils zuständigen unteren Wasserrechtsbehörden rechtzeitig vor Baubeginn zu beantragen. Hierfür sind insbesondere die Dauer, die Örtlichkeit sowie Abmessungen der erforderlichen Beschilderung, deren

Standorte und deren Abstände von der Baustelle sowie eine Umtragungsmöglichkeit für die Freizeitnutzung in den Antragsunterlagen anzugeben. Der Baubeginn darf erst erfolgen, wenn die Beschränkung des Gemeingebrauchs wirksam geworden ist.

31. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die in Anspruch genommenen Flächen des Gewässerbetts in einen dem vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu versetzen.
32. Die Bauausführung ist mit den Entsorgungs-Betrieben der Stadt Ulm (EBU) abzustimmen. Insbesondere im Bereich von Baustellenzufahrten ggf. erforderliche Anpassungen bei Regen- und Mischwasserkanälen der EBU müssen vor Baubeginn mit den EBU abgestimmt werden. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind etwaige entstandene Schäden vom Vorhabenträger zu beheben.
33. Weitere Inhalts- und Nebenstimmungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

Hinweise:

- Auf die Mitteilungspflichten gemäß § 2 Abs. 5 und § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (LBodSchAG) sowie Art. 1 und Art. 12 Abs. 2 des Bayerischen Gesetzes zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BayBodSchG) wird hingewiesen. Sollten bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde zu benachrichtigen.
- Für die Bauausführung sind die einschlägigen Vorschriften, insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG), des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG), der Bayerischen Bauordnung (BayBO) sowie der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften maßgebend.
- Auf die Standsicherheit bestehender und geplanter Anlagen in und am Gewässer ist besonderes Augenmerk zu richten. Die Standsicherheit benachbarter Anlagen muss stets gewährleistet sein.

- Etwaige weitere Erdaufschlüsse sind vom Vorhabenträger bzw. den ausführenden Unternehmen gemäß bei der jeweils zuständigen unteren Wasserrechtsbehörde anzuzeigen (§ 49 Abs. 1 Satz 1 WHG in Verbindung mit § 43 Abs. 1 WG bzw. Art. 30 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BayWG).
- Eine ggf. notwendige Bauwasserhaltung ist erlaubnispflichtig. Die Erteilung der Erlaubnis ist über die zuständige untere Wasserbehörde zu beantragen.
- Etwaige notwendige schifffahrtsrechtliche Genehmigungen (z. B. nach § 3 Abs. 1 Satz 1 oder § 19 Abs. 1 Satz 1 BaySchiffV für die geplanten Baupontons) sind bei den jeweils zuständigen unteren Wasserrechtsbehörden rechtzeitig zu beantragen.
- Sollte für das Einbringen einer Dammvorschüttung in die Donau für den Rückbau der Behelfsbrücken erforderlich werden, sind die entsprechenden Genehmigungen/Erlaubnisse bei den jeweils zuständigen unteren Wasserrechtsbehörden zu beantragen.

VI. Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen

1. Die Festlegungen im LBP (Unterlage 19.1.1), dem Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) und den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) zur Konfliktminimierung und -vermeidung, die vorgesehenen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen, sowie die Maßnahmen zum Artenschutz sind in angegebener Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt verbindlich umzusetzen, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer bis zum Ende der Betriebszeit des Straßenteilstücks zu erhalten.
2. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) einzusetzen. Das mit der UBB beauftragte Unternehmen sowie der Name des verantwortlichen Bauleiters sind den unteren Naturschutzbehörden am Landratsamt Neu-Ulm wie auch bei der Stadt Ulm und den Naturschutzverbänden, vertreten durch den BUND-Kreisverband Ulm, mindestens vier Wochen vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen. Die unteren Naturschutzbehörden am Landratsamt Neu-Ulm wie auch bei der Stadt Ulm sind fortlaufend über den Stand der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zu informieren.

3. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 1.3 V ist die strukturelle Vergrämung dem Fangen und Umsetzen von Mauereidechsen vorzuziehen.
4. Die zum Rückbau der Joche ggf. erforderliche Verlagerung des Sohlsubstrats darf nicht durch Absaugung erfolgen. Das in diesem Zuge zu verlagernde Sohlsubstrat ist im Fall einer Zwischenlagerung an Land in Ufernähe zwischengelagert werden. Der Standort ist so zu wählen, dass die Libellenlarven (Grüne Flussjungfer) in die Donau zurückwandern können. Die Wahl des Standortes ist mit der höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Schwaben abzustimmen.
5. Die landschaftspflegerische Begleitmaßnahme 4 A_{CEF} ist über den im Maßnahmenblatt (LBP, Maßnahmenblätter S. 15 und 16) genannten Maßnahmenumfang hinaus zusätzlich auf die Art „Hausperling“ zu erstrecken, wobei ein Kompensationsfaktor von 1:3 (je drei Kästen für jedes verlorengelassene potenzielle Quartier) vorzusehen ist.
6. Die im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 4 A_{CEF} aufzuhängenden Vogelnist- und Fledermauskästen sind – abweichend zum im Maßnahmenblatt festgelegten Unterhaltungszeitraum von mindestens 10 Jahren (LBP, Maßnahmenblätter S. 15 und 16) – dauerhaft zu unterhalten.
7. Die Ausgestaltung der transparenten Lärmschutzwände ist mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ulm vor Baubeginn abzustimmen. Dabei müssen die verwendeten Gläser für Lärmschutzwände nachweislich der Kategorie A = hochwirksam gegen Vogelschlag entsprechen.
8. Das in der Anlage zum Planfeststellungsbeschluss enthaltene, zum Maßnahmenkomplex 1 V gehörende Maßnahmenblatt 1.5 V ist vom Vorhabenträger zusätzlich zu beachten und umzusetzen (vgl. Ziffer E).
9. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist durch den Vorhabenträger zu prüfen, ob das Vorhaben, etwa durch Mehrinanspruchnahme von Flächen, die Festlegung weiterer Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich macht (Nachbilanzierung). Das Ergebnis der Nachbilanzierung ist der höheren Naturschutzbehörde

an der Regierung von Schwaben sowie den unteren Naturschutzbehörden bei der Stadt Ulm und am Landratsamt Neu-Ulm vorzulegen.

10. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist der höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Schwaben sowie den unteren Naturschutzbehörden am Landratsamt Neu-Ulm und der Stadt Ulm anhand von Bestandsplänen und einem Soll-/Ist-Vergleich der Stand der Umsetzung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen aufzuzeigen.
11. Der Abschluss der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 2 E ist der unteren Forstbehörde am Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben) – Mindelheim anzuzeigen.

VII. Bodenschutzrechtliche Nebenbestimmungen

Für das Vorhaben ist eine bodenkundliche Baubegleitung nach DIN 19639 durchzuführen.

VIII. Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmungen

1. Verkehrslärmschutz

1.1 Passiver Lärmschutz für schützenswerte Räume

An allen Immissionsorten, an denen die nach § 2 der 16. BImSchV jeweils geltenden Immissionsgrenzwerte gemäß der schalltechnischen Untersuchung (schalltechnische Untersuchung vom 26.05.2023, Unterlage 17.1, dort insbesondere Anlagen 2a und 2b) verkehrslärmbedingt überschritten werden, haben die Eigentümer bzw. die dinglich vergleichbar berechtigten Personen (nachfolgend jeweils als „**Eigentümer**“ bezeichnet) dem Grunde nach einen Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sowie den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an den Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97).

Dies betrifft die Immissionsorte an folgenden Anwesen:

Immissionsort	Stockwerk
Arthur-Benz-Straße 1 Südseite	1. OG

Arthur-Benz-Straße 7 Südseite	1. OG
Arthur-Benz-Straße 9 Südseite	1. OG
Arthur-Benz-Straße 11 Südseite	EG und 1. OG
Arthur-Benz-Straße 13 Südostseite	EG und 1. OG
Beyerstraße 45 Nordseite	EG und 1. OG
Beyerstraße 45 Ostseite	EG und 1. OG
Beyerstraße 49 Nordseite	1. OG
Beyerstraße 49 Ostseite	1. OG
Beyerstraße 50 Nordseite	1. OG
Beyerstraße 50 Ostseite	1. OG
Beyerstraße 54 Nordostseite	EG und 1. OG
Beyerstraße 58 Nordseite	1. OG
Beyerstraße 58 Ostseite	1. OG
Bootshausstraße 8 Westseite	EG und 1. OG
Bootshausstraße 10 Westseite	EG und 1. OG
Galgenbergweg 1 Nordseite	1. OG und 2. OG
Galgenbergweg 1 Ostseite	EG, 1. OG und 2. OG
Galgenbergweg 2 Nordseite	1. OG
Galgenbergweg 3 Nordseite	1.OG, 2. OG und 3. OG
Galgenbergweg 3 Ostseite	EG, 1.OG, 2. OG und 3. OG
Galgenbergweg 5 Ostseite	EG, 1. OG und 2. OG
Galgenbergweg 7 Nordostseite	EG und 1. OG
Galgenbergweg 7 Südostseite	EG und 1. OG
Galgenbergweg 8 Nordseite	2. OG
Kinderladen Ostseite	1. OG
Schießhausallee 1 Westseite	EG und 1. OG
Schießhausallee 3 Südseite	EG und 1. OG
Schießhausallee 3 Westseite	1. OG
Schießhausallee 14 Südseite	EG und 1. OG
Schießhausallee 16 Südseite	EG und 1. OG
Schießhausallee 18 Südseite	EG und 1. OG
Zentrum für Gestaltung	EG, 1.OG, 2. OG und 3. OG
Orange campus Nord	EG, 1.OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG und 5. OG
Bootshausstraße 12 (Bay)	EG und 1. OG
Bootshausstraße 14 südwest (Bay)	EG und 1. OG

Im Schützengries 1 Westseite (Bay)	1. OG
Kastanienweg 2 Westseite (Bay)	EG und 1. OG
Memelstraße 1 Nordost	1. OG
orange campus	1. OG und 2. OG
Schießhausallee 5 Südseite (Bay)	1. OG
Schützenstraße 65 Westseite (Bay)	1. OG
Schützenstraße 67 Westseite (Bay)	EG und 1. OG
Weststadtschule Nordwestseite (Bay)	EG, 1. OG und 2. OG
Wiblinger Straße 26 Nordwestseite (Bay)	EG und 1. OG
Wiblinger Straße 28 Nordwestseite (Bay)	EG und 1. OG
Wiblinger Straße 30 Nordwestseite (Bay)	EG und 1. OG
Wiblinger Straße 32 Nordwestseite (Bay)	1. OG

Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der zu ersetzenden Aufwendungen nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG bzw. § 42 Abs. 3 Satz 2 BImSchG) verwiesen.

1.2 Passiver Lärmschutz für Außenwohnbereiche

An allen Immissionsorten mit Außenwohnbereichen, in deren Außenwohnbereiche die nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für das jeweilige Gebiet für die Tagzeit geltenden Immissionsgrenzwerte in den Außenwohnbereichen verkehrslärmbedingt während der Tageszeit überschritten werden, haben die Eigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)

Als Außenwohnbereiche gelten Flächen, die für das Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sind (in der Regel z. B. bei Terrassen und Balkone, nicht aber z. B. bei Ziergärten der Fall).

Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der zu ersetzenden Aufwendungen nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG bzw. § 42 Abs. 3 Satz 2 BImSchG) verwiesen.

1.3 Entschädigung für Außenwohnbereiche

Soweit sich Maßnahmen gemäß der vorstehenden Ziffer A.VIII.1.2 zur Einhaltung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte in Außenwohnbereichen als unmöglich oder sich die Aufwendungen dafür als unverhältnismäßig darstellen, steht dem jeweiligen Eigentümer grundsätzlich ein Anspruch auf eine Entschädigung zu.

Als Grenze der Verhältnismäßigkeit für Maßnahmen für passiven Schallschutzes sind 30 % des Verkehrswerts des jeweiligen Grundstücks bzw. der dem Grundstückseigentum vergleichbaren Rechtsposition (z. B. Wohnungseigentum im Sinne des Wohnungseigentumsgesetzes) anzusetzen. Bei den Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sind sowohl die Maßnahmen des passiven Lärmschutzes für schützenswerte Räume gemäß Ziffer A.VIII.1 als auch für Außenwohnbereiche gemäß Ziffer A.VIII.1.2 zu berücksichtigen.

Die Höhe der Entschädigung ist nach den Vorgaben der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 27.05.1997 (VLärmSchR 97, dort S. 30 ff.) zu bemessen und beträgt maximal 30 % des Verkehrswerts des jeweiligen Grundstücks bzw. der dem Grundstückseigentum vergleichbaren Rechtsposition.

Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG i. V. m. § 42 Abs. 3 Satz 2 BImSchG) verwiesen.

1.4 Verkehrslärm - Vorgaben zum Fahrbahnbelag auf der Ulmer Seite

Für die Fahrbahnen auf der Ulmer Seite ist eine Deckschicht vorzusehen, die den Ansatz eines Korrekturwertes von – 2,6 dB(A) (Pkw) bzw. – 1,8 dB(A) (Lkw) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (DSD) nach Tabelle 4a der

RLS-19 rechtfertigt (Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3).

1.5 Verkehrslärm - Vorgaben zum Fahrbahnbelag auf der Neu-Ulmer Seite

Für die Fahrbahnen auf der Neu-Ulmer Seite ist eine Deckschicht vorzusehen, die den Ansatz eines Korrekturwertes von – 1,8 dB(A) (Pkw) bzw. – 2,0 dB(A) (Lkw) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (DSD) nach Tabelle 4a der RLS-19 rechtfertigt (Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3).

2. Baulärmschutz

2.1 Informationspflicht bei lärmintensiven Arbeiten

Bei lärmintensiven Nachtarbeiten sind die der Maßnahme umliegenden Anwohner im Vorfeld über Art, und Dauer der Maßnahmen sowie die Notwendigkeit der Durchführung rechtzeitig zu informieren.

2.2 Immissionsschutzbeauftragter

Für die Bauzeit ist vom Vorhabenträger ein Immissionsschutzbeauftragter zu bestellen, der als Ansprechpartner für Anwohnerbeschwerden fungiert. Dieser ist mit Angabe seiner Kontaktdaten ortsüblich oder im Rahmen von individuellen Informationsschreiben bekannt zu machen.

2.3 Verpflichtung zur Lärmminimierung

Die Baustelle ist so zu betreiben, dass unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (z. B. kein unnötiges Laufenlassen von Motoren etc.). Die Einwirkzeiten lärmintensiver Baugeräte sind so weit wie möglich zu minimieren. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren sind konventionellen Verfahren vorzuziehen. Es ist anzustreben, dass einzelne lärmintensive Tätigkeiten nicht an Tagen mit weiteren lärmintensiven Bauabläufen zusammentreffen. Lärmintensive Arbeiten sind möglichst auf unterschiedliche, nicht aufeinander folgende Tage und / oder räumlich zu verteilen.

Arbeiten zur Nachtzeit sowie an Wochenenden und Feiertagen sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Während der Nachtzeiten sind, soweit baubetrieblich möglich, möglichst lärmarme Bautätigkeiten vorzunehmen. Arbeiten mit schwerem Baugerät sind so weit wie möglich im Tagzeitraum durchzuführen.

2.4 Baulärm-Monitoring

Der Vorhabenträger hat während der gesamten Bauzeit den Baulärm dauerhaft durch Vorhaltung eines Baulärm-Monitorings zu überwachen, das den tatsächlich anfallenden Baulärm aufzeichnet und auf dessen Grundlage die rechnerische Ermittlung der Baulärmbelastung an allen Immissionsorten über eine Schallausbreitungsrechnung ermöglicht wird.

2.5 Entschädigung oder Kostenerstattung für Hotelaufenthalte bei Überschreitung von Immissionsrichtwerten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht

Die jeweiligen Eigentümer der Immissionsorte, an denen nach der schalltechnischen Untersuchung die Überschreitung der Grenze zur Gesundheitsgefahr in Höhe eines Immissionsrichtwerts von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht allein infolge der Bauarbeiten oder infolge der Gesamtbelastung aus Baulärm und Verkehrslärm überschritten werden, haben für den jeweiligen Zeitabschnitt (Tagzeit von 7 Uhr bis 20 Uhr bzw. Nachtzeit von 20 Uhr bis 7 Uhr) einen Anspruch auf Entschädigung. Die Höhe der Entschädigung ist an der Überschreitung des Immissionsrichtwerts nach AVV Baulärm bzw. im Fall einer gegenüber dem nach der AVV Baulärm einschlägigen Immissionsrichtwert höheren Verkehrslärmvorbelastung an der Überschreitung der Verkehrslärmvorbelastung zu bemessen und ist auf die Tage zu beziehen, an denen derartige Pegelüberschreitungen eintreten. Ersatzweise kann bei Überschreitungen des Immissionsrichtwerts von 60 dB(A) in der Nacht an Wohngebäuden die Übernahme der Kosten für den Aufenthalt in einer dem am jeweiligen Immissionsort vorhandenen Unterbringungsstandard angemessenen Alternativunterkunft (z. B. ein Hotel) während des jeweiligen Zeitraums verlangt werden. Bewohnern, die den Aufenthalt in einer Alternativunterkunft ablehnen, ist eine angemessene Entschädigung zu gewähren.

Zur Tagzeit ist nach der schalltechnischen Untersuchung von derartigen Überschreitung an den Immissionsorten Galgenbergweg 1, Galgenbergweg 3, Galgenbergweg 7, Schillerstr. 1/10, Schillerstr. 1/11, Bootshausstr. 7 und Bootshausstr. 15 bei der Durchführung folgender Arbeiten auszugehen:

- Bauphase 1: Verbau- bzw. Rammgründungsarbeiten und bei Bohrfahlgründungen mit Großbohrgeräten
- Bauphase 2: Bohrfahlarbeiten und Abbrucharbeiten
- Bauphase 3: Bohrfahlgründungen und Abbrucharbeiten
- Bauphase 4: Gründungsarbeiten und Abbrucharbeiten sowie Straßenbauarbeiten

Zur Nachtzeit ist von derartigen Überschreitungen an den Immissionsorten Galgenbergweg 3, Galgenbergweg 7, Schillerstr. 1/10, Schillerstr. 1/11, Bootshausstr. 7, Bootshausstr. 15 und Am Alten Donaubad 2 beim Einhub der Schüsse auszugehen.

Die Bewohner der von derartigen Immissionsrichtwerten betroffenen Immissionsorte sind vor der Durchführung der vorgenannten Arbeiten über deren Durchführung sowie voraussichtliche Dauer und die Möglichkeit zu informieren, dass die Kosten für ein Hotel erstattet werden bzw. eine Entschädigung verlangt werden kann.

Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG) verwiesen.

2.6 Entschädigung bei unzumutbaren Lärmbelastungen unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung

Soweit infolge der Bauarbeiten an einem Immissionsort **in einem Gebäude**

- entweder die jeweiligen Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm überschritten oder im Fall einer Verkehrslärmvorbelastung, die über den jeweils nach der AVV Baulärm einzuhaltenden Immissionsrichtwerten liegt, die baulärmbedingte Lärmbelastung die Verkehrslärmvorbelastung des jeweiligen Immissionsorts übersteigt,
- und infolge der Lärmbelastung die oberen Anhaltswerte nach der VDI-Richtlinie 2719 überschritten werden,

haben die jeweiligen Eigentümer Anspruch auf Entschädigung. Die Höhe der Entschädigung ist an der Überschreitung des Immissionsrichtwerts nach AVV

Baulärm bzw. im Fall einer gegenüber dem nach der AVV Baulärm einschlägigen Immissionsrichtwert höheren Verkehrslärmvorbelastung an der Überschreitung der Verkehrslärmvorbelastung zu bemessen und ist auf die Tage zu beziehen, an denen derartige Pegelüberschreitungen eintreten.

Soweit infolge der Bauarbeiten zur Tagzeit in **Außenwohnbereichen** entweder die jeweiligen Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm überschritten werden oder im Fall einer Verkehrslärmvorbelastung, die über den jeweils nach der AVV Baulärm einzuhaltenen Immissionsrichtwerten liegt, die baulärmbedingte Lärmbelastung die Verkehrslärmvorbelastung des jeweiligen Immissionsorts übersteigt, hat der jeweilige Eigentümer Anspruch auf Entschädigung. Die Höhe der Entschädigung ist an der Überschreitung des Immissionsrichtwerts nach AVV Baulärm bzw. im Fall einer höheren Verkehrslärmvorbelastung an der Überschreitung der Verkehrslärmvorbelastung zu bemessen und ist auf die Tage zu beziehen, an denen derartige Pegelüberschreitungen zur Tagzeit eintreten.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die beim dauerhaften Baulärmmonitoring aufgezeichneten Lärmemissionen in eine Lärmausbreitungsrechnung zu überführen und die Baulärmbelastung unter Darstellung der Verkehrslärmvorbelastung den Betroffenen nach jeder Bauphase zugänglich zu machen. Dabei ist anzugeben, inwiefern ein Anspruch auf Entschädigung besteht.

Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG) verwiesen.

3. Baubedingte Erschütterungen

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, bei der Durchführung von Bauarbeiten jederzeit die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 für Menschen und Gebäude einzuhalten. Erschütterungsintensive Arbeiten (Rammarbeiten und Verdichtungsarbeiten) sind ausschließlich tagsüber durchzuführen. Im für Erschütterungen relevanten Bereich von 25 m um das Vorhaben herum ist an den dort befindlichen Gebäuden (Objekte Bootshausstraße 15 in Neu-Ulm und Schillerstraße 1/10 in Ulm) eine kontinuierliche Überwachung durch die Anbringung und Verwendung von Erschütterungsmesssystemen mit Warngewebn vorzusehen, die vor im Hinblick auf die jeweiligen Anhaltswerte kritischen Erschütterungen im Bauablauf

warnen. Die von der Durchführung erschütterungsintensiver Arbeiten voraussichtlich Betroffenen sind über die Dauer derartiger Arbeiten rechtzeitig vor der Durchführung zu informieren.

IX. Sonstige Nebenbestimmungen

1. Grundstückszufahrten während der Bauzeit

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

Soweit eine Grundstückszufahrt auch durch provisorische Maßnahmen nicht aufrechterhalten werden kann, sind für den Zeitraum der Einschränkung für auf den betroffenen Grundstücken vorhandene KFZ-Stellplätze Ersatzstellplätze in gleicher Zahl und angemessener Distanz (maximal 1.000 m Fußweg) bereitzustellen. Sollten derartige Ersatzstellplätze nicht bereitgestellt werden können, ist mit den jeweiligen Grundstückseigentümern bzw. dinglich vergleichbar berechtigten Personen eine Entschädigung zu vereinbaren. Die Entschädigung ist auf die Tage zu beziehen, an denen Stellplatz ganz oder teilweise nicht nutzbar ist. Für den Fall, dass eine Einigung zwischen den Anspruchsberechtigten und dem Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung nicht zustande kommen sollte, wird auf das Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG) verwiesen.

Es ist sicherzustellen, dass alle Grundstücke für Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehr erreichbar bleiben. Sollte dies für einzelne Grundstücke vorübergehend nicht gewährleistet werden können, sind die Modalitäten der Sperrung und die zur Kompensation ggf. erforderlichen Vorkehrungen (Brandwache etc.) mit den betroffenen Stellen (Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehr) vorher abzustimmen.

2. Wiederherstellung und Rückgabe vorübergehend in Anspruch genommener Flächen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind vor Baubeginn an Ort und Stelle zu vermessen und erkennbar abzugrenzen, z. B. abzupflocken. Nach Abschluss der Ausbauarbeiten sind sie wieder in einen dem vor der Baumaßnahme

vergleichbaren Zustand zu bringen und an die Eigentümer bzw. sonstigen Berechtigten zurückzugeben. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu beseitigen.

3. Weitere Baustellenflächen

Soweit Baustellenflächen über den aus den Planfeststellungsunterlagen ersichtlichen Umfang hinaus in Anspruch genommen werden müssen, ist dies nur nach vorheriger Zustimmung der Stadt Ulm bzw. Neu-Ulm (abhängig vom Belegenheitsort) sowie des jeweiligen Eigentümers oder sonstigen Berechtigten zulässig.

4. Kampfmittelfreiheit

Vor Beginn der Erdarbeiten ist für die Baufläche durch eine fachkundige Person auf Kampfmittelfreiheit zu untersuchen. Soweit es erforderlich ist, ist ein Fachunternehmen hinzuziehen, das die Kampfmittelfreiheit bestätigt (z.B. Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg). Soweit dies aus technischen Gründen nicht möglich sein sollte, sind Erdarbeiten durch eine Fachfirma für Kampfmittelbeseitigung zu überwachen. Die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern über die Abwehr von Gefahren durch Kampfmittel vom 15. April 2010 (AllMBl. S. 136) ist für das Gebiet des Freistaats Bayern und die Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über die Aufgaben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes vom 21.12.2006, Az. 3 – 1115.8/227 (GABl. Ausgabe 2007, Nr. 1, S. 16) ist für das Gebiet des Landes Baden-Württemberg zu beachten. Dies gilt insbesondere für die dort enthaltenen Vorgaben für den Fall des Auffindens von Kampfmitteln.

5. Denkmalschutz

Flächige Bodeneingriffe auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg dürfen erst nach Abstimmung mit dem Baden-Württembergischen Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Tübingen, Referat 84.2, erfolgen. Die Einzelheiten sind zwischen dem Vorhabenträger und dem Baden-Württembergischen Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Tübingen, Referat 84.2, abzustimmen. Soweit eine Einigung nicht möglich ist, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Hinweise:

- Bodeneingriffe müssen ggf. von einer archäologischen Grabungsfirma begleitet werden, die vom Vorhabenträger zu beauftragen ist. Die Termine für die

jeweiligen Erdarbeiten sind mit dieser rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen. Weiterhin ist in diesem Fall vor Beginn der baubegleitenden Maßnahmen durch die beauftragte archäologische Grabungsfirma beim Landesamt für Denkmalpflege, Herrn Dr. Jonathan Scheschkewitz, eine Vorgangsnummer zu beantragen.

- Es ist mit kurzzeitigen Leerzeiten im Bauablauf im Zuge der Dokumentation archäologischer Befunde zu rechnen. Die Kosten einer ggf. erforderlichen wissenschaftlichen Dokumentation sind vom Vorhabenträger zu tragen. Dem Landesamt für Denkmalpflege, Referat 84.2, ist in diesem Fall die Originaldokumentation und das Fundmaterial kostenfrei zur Verfügung zu stellen.
- Für den Fall, dass im Zuge der Realisierung des Vorhabens Bodendenkmäler aufgefunden werden sollten, wird auf die Meldepflicht nach § 20 Denkmalschutzgesetz bzw. nach Art. 8 Bayerisches Denkmalschutzgesetz hingewiesen.

6. Anzeigepflicht von Baubeginn und Bauende

Der Beginn der Bauarbeiten am und im Gewässer ist der Stadt Ulm, der Stadt Neu-Ulm, dem Landratsamt Neu-Ulm, dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und den Fischereiberechtigten und -pächtern mindestens einen Monat vorab schriftlich bekannt zu geben.

7. Fischerei

Bei der Ausführung des Vorhabens ist so vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer gelangen.

8. Klimaschutz in der Ausführungsplanung

Die Ausführungsplanung hat im Rahmen des in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht möglichen und zulässigen die Belange des Klimaschutzes bestmöglich zu berücksichtigen.

9. Verkehrssicherung - Sicherheitsbetrachtung

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, eine Sicherheitsbetrachtung vorzunehmen, die insbesondere der Frage nach bestehenden Rettungsmöglichkeiten für den Fall nachgeht, dass während der Bauausführung Personen in den Baustellenbereich auf bzw. in der Donau geraten. Hierfür ist bei Bedarf die Abstimmung mit

der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft, Landesverband Baden-Württemberg e. V., zu suchen.

X. Vorrang der Nebenbestimmungen

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

XI. Entscheidungen über Einwendungen

1. Der Vorhabenträger hat alle Zusagen und Zusicherungen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.
2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

XII. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die sofortige Vollziehung der wasserrechtlichen Erlaubnisse (Ziffer A.IV) wird angeordnet.

XIII. Verfahrenskosten

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

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Ersatzneubau der Adenauerbrücke Ulm / Neu Ulm im Zuge der B 10 (Ulm) – AS Nersingen A 7. Die Planung dient dazu, die sich in einem schlechten baulichen Zustand befindliche Adenauerbrücke zu erneuern und in diesem Zuge auch die verkehrliche Leistungsfähigkeit der von täglich durchschnittlich 94.100 Kraftfahrzeugen befahrenen Brücke zu erhöhen, da diese im Bestand in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt ist (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, 18 und 34, Unterlage 1). Ferner wird mit dem Vorhaben eine Verbesserung der Verkehrssicherheit verfolgt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 15, Unterlage 1). Zur Anpassung an die bestehende Zu- und Abfahrtssituation zur Adenauerbrücke ist ein achtstreifiger Ausbau und damit die Erweiterung der Brücke um weitere zwei Streifen vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 7, 10 und 11, Unterlage 1). Die Brücke erhält damit eine achtstreifige Gestaltung mit einer Gesamtbreite von 42,5 m zwischen den Geländern (vgl. Erläuterungsbericht S. 38, Unterlage 1), wobei auf beiden Seiten ein Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00 m enthalten sein wird (vgl. Erläuterungsbericht, S. 28, Unterlage 1).

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Die in den Jahren 1954 und 1955 gebaute und in den Jahren 1970 und 1971 von vier auf sechs Fahrstreifen erweiterte Adenauerbrücke befindet sich in einem schlechten Bauwerkszustand (vgl. Erläuterungsbericht, S. 12, Unterlage 1). Bereits seit dem Jahr 2005 wird die Brücke im Hinblick auf korrosions- und lastbedingte Schäden durch ein Monitoringsystem überwacht (vgl. Erläuterungsbericht, S. 12, Unterlage 1). Im Jahr 2014 wurde auf Grundlage durchgeführter Untersuchungen ein Bauwerkszustand festgestellt, der eine reguläre Restnutzungsdauer von zehn Jahren und im Fall der Durchführung einer detaillierten Überwachung einen längstmöglichen Weiterbetrieb bis zum Jahr 2028 erlaubt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 12, Unterlage 1). Wegen befürchteter Spannstahlbrüchen wurde im Jahr 2020 zudem ein Schallemissionsmonitoring nachgerüstet, das etwaige Spannstahlbrüche in Echtzeit erkennen kann. Zudem wurde die Anordnung der Fahrstreifen auf dem Bauwerk zur Erreichung einer statisch günstigeren Lastverteilung verändert.

Für den Ersatzneubau wurden mehrere Möglichkeiten untersucht. Im Hinblick auf den Querschnitt wurde die Leistungsfähigkeit eines vier-, sechs-, sieben- und achtsstreifigen Querschnitts untersucht (vgl. Erläuterungsbericht S. 16 – 21, Unterlage 1). Im Hinblick auf die konstruktive Ausgestaltung wurden verschiedene Konstruktionsvarianten für den Ersatzneubau in Erwägung gezogen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 23, Unterlage 1). Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung wurden den Städten Ulm und Neu-Ulm im Rahmen eines „Planungsworkshops“ am 11.12.2020 vorgestellt und diskutiert. Als gestalterisch, statisch-konstruktiv und wirtschaftlich vorzugswürdig wurde in konstruktiver Hinsicht die Herstellung einer 2-feldrigen Deckbrücke in Verbundbauweise identifiziert, die auch Gegenstand des vorliegenden Antrags auf Planfeststellung ist (vgl. Erläuterungsbericht S. 24, Unterlage 1). Alle untersuchten Querschnitte bieten – im Hinblick auf den auf der B 10 durchlaufenden Verkehr – keine Verbesserung der Verkehrsqualität gegenüber dem Bestand (vgl. Erläuterungsbericht S. 18 – 21, Unterlage 1). Wegen der beim achtstreifigen Querschnitt deutlich verbesserten verkehrlichen Leistungsfähigkeit im Bereich der Anschlussstellen der Stadtgebiete von Ulm und Neu-Ulm (vgl. Erläuterungsbericht, S. 20 und 27, Unterlage 1), die auch zu einer Entlastung der Stadtgebiete auf der Achse Reuttier Straße – Gänstorbrücke – Münchner Straße führt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 24, Unterlage 1), fiel die Wahl letztlich auf den beantragten achtstreifigen Querschnitt. Um die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen und zu verbessern, enthält die Planung beidseitige Geh- und Radweg mit einer Breite von jeweils 3,00 m, die durch eine Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg von den Straßenverkehrsemissionen abgeschirmt werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 28, Unterlage 1).

Da der bestehende Ersatzneubau der Adenauerbrücke sowohl das Gebiet des Freistaats Bayern als auch das des Landes Baden-Württemberg betrifft, wurde im Interesse einer einheitlichen Abwicklung des Vorhabens ein Verwaltungsabkommen zwischen den beiden Bundesländern geschlossen (vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Unterlage 1). Danach übernimmt der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Krumbach, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens (vgl. § 3 Abs. 1 des Verwaltungsabkommens, Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Unterlage 1).

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Krumbach beantragte mit Schreiben vom 06.06.2023 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das plangegegenständliche Vorhaben. Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in den Städten Ulm und Neu-Ulm sowie in den Gemeinden Nersingen und Roggenburg vom 10. Juli 2023 bis einschließlich 09. August 2023 zur allgemeinen Einsicht aus.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme. Im Anhörungsverfahren wurden von den beteiligten Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. Auch Privatpersonen haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Die fristgerecht erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden am 22. und 23. November 2023 im Rahmen eines Erörterungstermins erörtert.

Mit Schreiben vom 06.03.2024 hat das Staatliche Bauamt eine Tektur der Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Gegenstand der Tektur war die Ergänzung der Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 im Bereich der Ehinger Anlagen. Den im Aufgabenbereich berührten Behörden, Vereinigungen (§ 74 Abs. 4 Satz 5 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG) und Dritten, deren Belange durch die Tektur erstmals oder stärker als bisher berührt sind, wurden die mit der Tektur verbundenen Änderungen mitgeteilt und sie erhielten Gelegenheit, innerhalb von zwei Wochen Stellungnahmen und Einwendungen zu erheben.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daher ist der hier gegenständliche Ersatzneubau der Adenauerbrücke im Zuge der B 10 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 LVwVfG bzw. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG bzw. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen nach § 8 WHG in Verbindung mit § 10 WHG. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG kann im Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Wasserbehörde jedoch im Zuge der Planfeststellung über die Erteilung einer Erlaubnis oder Bewilligung entscheiden.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

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

- Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze),
- sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und

- sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot).

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

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG in Verbindung mit § 3 Abs. 2 des zwischen dem Freistaat Bayern und dem Land Baden-Württemberg geschlossenen Verwaltungsabkommens vom 31.01.2021 / 21.02.2021 sowie Art. 3 Abs. 2 Satz 4 und Art. 94 Satz 2 BayVwVfG und § 3 Abs. 2 Satz 4, § 96 Satz 2 LVwVfG sachlich und örtlich für das Planfeststellungsverfahren zuständig.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für bestimmte Straßenbauprojekte ist die Durchführung eines besonderen Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen vorgeschrieben. Für den Ersatzneubau der Adenauerbrücke ist nach § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. mit der Nummer 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Eine unbedingte Pflicht zur Durchführung UVP besteht vorliegend nicht, da das Vorhaben weder als Schnellstraße zu qualifizieren ist noch eine Länge von 5 km überschreitet (§ 6 UVPG in Verbindung mit den Nummern 14.3 bis 14.5 der Anlage 1 zum UVPG).

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die Pflicht zur Durchführung einer UVP besteht, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Absatz 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung, der Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung, zu berücksichtigen wären.

2.2 Ergebnis der durchzuführenden allgemeinen Vorprüfung

Für den geplanten Ersatzneubau der Adenauerbrücke zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm im Zuge der Bundesstraße 10 wurde im Jahr 2022 durch die Regierung von Schwaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 7 UVPG durchgeführt. Grundlage der allgemeinen Vorprüfung waren die vom Vorhabenträger unter Datum vom 16.12.2021 übermittelten Unterlagen. Die allgemeine Vorprüfung kam zum Ergebnis, dass vom Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Das Ergebnis der Vorprüfung wurde unter Datum vom 25. Mai 2022 im UVP-Portal (<https://www.uvp-verbund.de/>) veröffentlicht.

Die allgemeine Vorprüfung wurde nach Durchführung des Erörterungstermins ergänzt. Gegenstand der ergänzenden Prüfung war das Vorhaben in seiner geänderten Form, das insbesondere die vom Vorhabenträger im Rahmen der Tektur nunmehr vorgesehene Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 um 32 m sowie das als Ersatz für den Adenauersteg vorgesehene temporäre Ersatzbauwerk für den Fußgänger- und Radverkehr beinhaltet. Hierfür hat der Vorhabenträger der Regierung von Schwaben mit E-Mail vom 02.02.2024 die nach § 7 Abs. 4 UVPG erforderlichen Angaben in Form eines Prüfkatalogs übermittelt.

Auch die überschlägige Prüfung im Rahmen der ergänzenden allgemeinen Vorprüfung hat ergeben, dass vom geänderten Vorhaben voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen werden. Die Durchführung der ergänzenden allgemeinen Vorprüfung, ihr Ergebnis sowie die dem Ergebnis zugrundeliegenden wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht wurde gemäß § 5 Abs. 2 UVPG am 19.06.2024 ebenfalls im UVP-Portal (<https://www.uvp-portal.de/>) bekanntgegeben.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

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

2. Planrechtfertigung – Erforderlichkeit des Vorhabens

Das Erfordernis der Planrechtfertigung dient dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten Stufe auszuschneiden. Dabei muss das Vorhaben nicht unausweichlich sein. Eine ausreichende Planrechtfertigung liegt nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG vor, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (exemplarisch BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, Az. 9 B 24/17, Rn. 3 und Beschluss vom 12.07.2017, Az. 9 B 49/16, Rn. 4 – jeweils juris).

Der Neubau der Adenauerbrücke im Zuge der B 10 ist aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vernünftigerweise geboten. Angesichts der sich in einem schlechten baulichen Zustand befindlichen Adenauerbrücke und dem hierdurch bedingt absehbaren Ende der Nutzbarkeit des derzeitigen Brückenbauwerks lässt das Vorhaben des Ersatzneubaus in Anbetracht der vorhandenen, verkehrsmäßigen Belastung von täglich durchschnittlich 94.100 Kraftfahrzeugen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, Unterlage 1, sowie Verkehrsgutachten, S. 7, Anlage 3 zur Unterlage 1) erscheint das Vorhaben vernünftigerweise geboten, um die von § 3 Abs. 2 Satz 2 FStrG gebotene verkehrsbedürfnisgerechte Verkehrsverbindung zu erhalten. Dies gilt umso mehr unter Einbeziehung der für den Prognosehorizont 2030/2035 prognostizierten Verkehrsbelastung von täglich 99.600 Kraftfahrzeugen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, Unterlage 1, sowie Verkehrsgutachten, S. 9, Anlage 3 zur Unterlage 1).

Auch mit Blick auf die mit dem Vorhaben ebenfalls verfolgte Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl. Erläuterungsbericht, S. 15, Unterlage 1) sowie der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Verbindung zwischen den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm, die im Bestand eingeschränkt ist (vgl. Erläuterungsbericht, S. 16 und 18, Unterlage 1) ist dies der Fall. Die theoretische Möglichkeit, auf einen Ersatzneubau zu verzichten und mit Ablauf der Restnutzungsdauer den ersatzlosen Entfall der Verkehrsverbindung über die Donau hinzunehmen, vermag die Gebotenheit des Vorhabens bei vernünftiger Betrachtung nicht entfallen zu lassen. Nur ca. 5 % des Gesamtverkehrsanteils auf der Adenauerbrücke ist Durchgangsverkehr, der zwischen der BAB 7 und der BAB 8 quert (vgl. Erläuterungsbericht, S. 15, Unterlage 1, sowie Verkehrsgutachten, S. 7, Anlage 3 zur Unterlage 1).

Alle übrigen Verkehre sind regional gebundene Verkehre, also Quell- und Zielverkehre der Städte Ulm und Neu-Ulm und Verkehre, die die weiteren Bundesstraßenverbindungen B 19, B 30 und B 311 nutzen. Bereits eine gegenüber dem Bestand um zwei Streifen reduzierte Ausgestaltung der Brücke führt dazu, dass der Verkehr im Stadtgebiet erheblich zunimmt. So nähme etwa der Verkehr über die Herdbrücke um täglich 3.700 KFZ und der Verkehr über die Gänstorbrücke um täglich 4700 KFZ zu (Verkehrsgutachten, S. 10 sowie Abbildung 5.2, Anlage 3 zur Unterlage 1). Ohne einen Ersatzneubau würde mit dem Ablauf der Restnutzungsdauer und dem ersatzlosen Wegfall der bestehenden Verkehrsverbindung über die Adenauerbrücke der Verkehr im Stadtgebiet folglich ganz erheblich zunehmen.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung geprüft, ob die Gründe, die für das Gesamtvorhaben sprechen, so gewichtig sind, dass sie die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit sowie des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen. Selbst wenn – wie vorstehend dargelegt – die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5/96, Rn. 36 – juris). Bei der Beurteilung einer solchen Nullvariante ist festzustellen, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

Für das Vorhaben, die bestehende Adenauerbrücke zu erneuern, spricht der schlechte bauliche Zustand der Adenauerbrücke mit der daraus resultierenden begrenzten Restnutzungsdauer. In Anbetracht der Verkehrsbelastung von derzeit täglich durchschnittlich 94.100 und der für den Prognosehorizont 2030/2035 prognostizierten Belastung von täglich durchschnittlich 99.600 Kraftfahrzeugen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein erhebliches öffentliches Interesse am Erhalt der Verkehrsverbindung über die Donau gegeben. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Verbindung zwischen den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm, die im

Bestand eingeschränkt ist und überdies regional gebundenen Verkehren dient, sprechen ferner hierfür.

Diesen öffentlichen Belangen stehen zwar private Belange Grundstücksbetroffener gegenüber. Auch muss für das Vorhaben in Natur und Umwelt eingegriffen werden, indem insbesondere Flächen versiegelt sowie Bäume gerodet werden. Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie dazu nötigen, von der Planung Abstand zu nehmen. Vielmehr sind die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen, darunter insbesondere den Erhalt der bestehenden Verkehrsverbindung über die Donau in Form der Adenauerbrücke im Zuge der B 10, von erheblichem Gewicht. Ohne eine für die verkehrlichen Bedürfnisse ausreichende Ausgestaltung dieser Verkehrsverbindung droht eine Verkehrsverlagerung von erheblichem Ausmaß auf die Innenstadtgebiete von Ulm und Neu-Ulm, die zu einer erheblichen Zunahme von verkehrsbedingten Immissionen in diesen Gebieten führen und die die Leistungsfähigkeit der dort vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bei weitem übersteigen würde.

Für vom Vorhaben trotz der vorgesehenen Schutzvorkehrungen unzumutbar betroffene Grundstückseigentümer besteht die Möglichkeit, eine Entschädigung zu erhalten. Die Lärmimmissionen, die unter Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Errichtung von Lärmschutzwänden auf dem Bauwerk sowie auf den Rampen) entstehen, führen dazu, dass an 176 von 259 Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Für die übrigen Immissionsorte, an denen sich trotz der Lärmschutzwände noch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ergeben, sind Maßnahmen des passiven Lärmschutzes dem Grunde nach vorgesehen, da die Kosten, um auch diese Immissionsorte durch aktiven Lärmschutz ausreichend zu schützen, außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, § 41 Abs. 2 BImSchG. Unzumutbare Lärmbelastungen ergeben sich unter Einbeziehung der Maßnahmen des aktiven und des passiven Lärmschutzes damit nicht.

Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Das Vorhaben bedingt einen Eingriff in Natur und Landschaft. So erfordert es die Rodung von 28 Einzelbäumen und von Straßenbegleitgehölzen, die sich unmittelbar entlang der bestehenden Brücke und deren Rampen befinden, in Teilen potenzielle Bruthabitate für Gehölzbrüter darstellen und als

Leitelemente für Fledermäuse fungieren. Das Vorhaben beinhaltet eine Neuversiegelung von ca. 0,49 ha, eine Überbauung von ca. 0,2 ha und die vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 1,05 ha Biotop- und Nutzungstypen, die jedoch durch die bestehende B 10 vorbelastet sind. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten und, soweit ein Eingriff unvermeidbar ist, durch die vorgesehenen Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch das Vorhaben unter Einbeziehung der vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht erfüllt, erhebliche Beeinträchtigungen der beiden entlang der Donauufer gelegenen FFH-Gebiete Nr. 7625-311 "Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliche Iller" (Baden-Württemberg) und Nr. 7726-371 „Untere Illerauen“ (Bayern) in ihren für die jeweiligen Erhaltungsziele bzw. Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteilen ergeben sich nicht.

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

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

3.2 Trassenvarianten

3.2.1 Allgemeines

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01, Rn. 73 – juris). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planfeststellungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr

als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97, Rn. 19 – juris). Trassenvarianten müssen nur soweit untersucht werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.06.2019, Az. 4 A 5/18, Rn. 72; BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, Az. 9 B 24/17, Rn. 7; BVerwG, Urteil vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97, Rn. 19; BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5/95, Rn. 29 und BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92/95, Rn. 4 – jeweils juris). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, Az. 9 B 24/17, Rn. 7, und BVerwG, Urteil vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97, Rn. 19 – jeweils juris). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Aspekte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, Az. 9 B 24/17, Rn. 7 und Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92, Rn. 23 – jeweils juris).

3.2.2 Darstellung der Varianten

Im Verfahren wurden neben der Planfeststellungsvariante drei weitere vom Vorhabenträger untersuchte und von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltene Varianten für das Vorhaben geprüft und in die Abwägung eingestellt.

Untersucht wurden neben der beantragten Variante ein vier-, ein sechs- und ein siebenstreifiger Ausbau mit und ohne seitliche Geh- und Radwege (Erläuterungsbericht, S. 17, Unterlage 1). Die vierstreifige Variante enthält zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung (Erläuterungsbericht, S. 21, Unterlage 1). Die sechsstreifige Variante enthält wie die bestehende Adenauerbrücke drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung (Erläuterungsbericht, S. 18, Unterlage 1). Die siebenstreifige Variante enthält drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Neu-Ulm und vier Fahrstreifen in Fahrtrichtung Ulm (Erläuterungsbericht, S. 19, Unterlage 1).

Die den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegende, achtstreifige Variante enthält vier Fahrstreifen je Fahrtrichtung, von denen jeweils zwei Fahrstreifen als durchgehende Fahrstreifen für die B 10 dienen und die übrigen zwei Fahrstreifen jeweils als Verflechtungsstreifen zwischen den Anschlussstellen Ulm und Neu-Ulm dienen (Erläuterungsbericht, S. 20, Unterlage 1).

3.2.3 Abwägung – Variantenwahl und Ausbaustandard

Insgesamt gesehen ist die Planfeststellungsvariante den anderen Varianten vorzuziehen. Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen der von ihm in Betracht gezogenen Trassenvarianten unter den rechtlich relevanten Aspekten untersucht. Im Einzelnen wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Erläuterungsbericht, S. 16 – 28, Unterlage 1) verwiesen. Das Ergebnis sowie die tragenden Gründe für die Wahl der Planvariante sind nachvollziehbar und überzeugend.

Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Planfeststellungsvariante den anderen Varianten vorzuziehen. Maßgeblich dafür ist, dass mit dieser Variante die von § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis erreicht wird. Die insoweit heranziehbaren RAA (BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35/10, Rn. 43 – juris) sehen für das Vorhaben eine hohe Qualität des Verkehrsablaufs vor (RAA, Ausgabe 2008, Ziffern 2 und 2.3). Die bestehende B 10 unterfällt als anbaufreie zweibahnige Straße innerhalb eines bebauten Gebietes mit überregionaler Verbindungsfunktion den RAA (sog. Stadtautobahn, vgl. Erläuterungsbericht S. 6, Unterlage 1; Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, Tabelle 5 sowie Ziffer 3.4.1; RAA, Ausgabe 2008, Ziffern 1.3 und 3.2 sowie Tabelle 9).

Der für die Hauptfahrbahnen vorgesehene Querschnitt RQ 25 (Erläuterungsbericht S. 35, Unterlage 1) entspricht den Vorgaben der RAA. Die nach den RAA als Stadtautobahn zu kategorisierende Straße ist entsprechend den Vorgaben zur Entwurfsklasse (EKA) 3 auszugestalten (RAA, Ausgabe 2008, Tabelle 9). Diese sehen als Regelquerschnitt (RQ) bei einer täglichen Verkehrsbelastung zwischen 20.000 und etwa 75.000 KFZ den für das Vorhaben vorgesehenen RQ 25 vor (RAA, Ausgabe 2008, Ziffer 4.3.3 sowie Bilder 6 und 7). Die tägliche Verkehrsbelastung der jeweils beiden linken Fahrstreifen der beiden Richtungsfahrbahnen beträgt insgesamt 68.600 KFZ täglich (Verkehrsgutachten, Abbildung 9.2, Anlage 3 zur Unterlage 1).

Die in der Planvariante vorgesehene Ausgestaltung der Verflechtungsfahrsreifen (die beiden rechten Fahrsreifen der beiden Richtungsfahrbahnen) entspricht den Vorgaben der RAA und sichert so eine ausreichende Verkehrsqualität. Die Verflechtungstreifen unterfallen nach den RAA der für Anschlussstellen einschlägigen Rampengruppe II (RAA, Ausgabe 2008, Ziffer 6.4.2.2). Für Verkehrsstärken auf Rampen von mehr als 1.350 KFZ / Stunde ist der Rampenquerschnitt Q 2 und damit eine zweistreifige Ausgestaltung zu wählen (RAA, Ausgabe 2008, Ziffer 6.4.2.2 sowie Bild 53). Diese Verkehrsstärken sind in den Rampenbereichen der Adenauerbrücke gegeben. So liegen auf der Zufahrt zur B 10 aus dem Ulmer Stadtgebiet und der Abfahrt von der B 10 in das Neu-Ulmer Stadtgebiet sowie auf der Zufahrt zur B 10 aus dem Neu-Ulmer Stadtgebiet und der Abfahrt von der B 10 in das Ulmer Stadtgebiet zur Spitzenzeit Verkehrsbelastungen von mindestens 1.370 KFZ / Stunde (Zufahrt aus dem Neu-Ulmer Stadtgebiet) bis hin zu 2.000 KFZ / Stunde (Abfahrt in das Ulmer Stadtgebiet) an, sodass ein sechs- oder siebenstreifiger Ausbau keine ausreichende Verkehrsqualität mehr bieten kann (vgl. Verkehrsgutachten, Abbildung 9.3, Anlage 3 zur Unterlage 1).

Ebenfalls von Einfluss auf die Verkehrsqualität (RAA, Ausgabe 2008, Ziffer 2.3) und eindeutig für die Planvariante sprechend ist die mögliche Verkehrsführung während der Bauzeit wie auch im Fall der Bauwerksprüfung und des Bauwerksunterhalts. Nur die Planvariante erlaubt es, während dieser Zeiten die Verkehrsführung auf jeweils mindestens zwei Fahrsreifen pro Richtungsfahrbahn aufrechtzuerhalten, wobei hier bereits teilweise die Verkehrsqualitätsstufe F und damit eine Überlastung vorliegen wird.

Darüber hinaus spricht für die Planvariante, dass mit ihr das vor allem mit den Verflechtungsvorgängen zusammenhängende Unfallgeschehen deutlich reduziert werden kann, da auf den jeweils rechten Fahrsreifen die Anzahl der Verflechtungen deutlich abnehmen wird, da auf dieser dann keine Einfädelung unmittelbar von und zur B 10 stattfindet.

Für einen achtstreifigen Ausbau spricht zuletzt auch, dass die Rampen bereits jeweils zweistreifig ausgebaut sind und so die vorhandene Infrastruktur auch effektiv genutzt werden kann.

3.2.4 Ergebnis

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der Planvariante (achtstreifiger Ausbau) nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Bei dieser Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde alle abwägungserheblichen Belange berücksichtigt und mit abgewogen. Aufgrund der bereits dargelegten Gründe wird im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit der planfestgestellten Lösung der Vorzug vor den anderen Trassenvarianten gegeben.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das plangegegenständliche Vorhaben entspricht den Zielsetzungen der baden-württembergischen sowie der bayerischen Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

4.1.1 Baden-Württemberg

Das Vorhaben ist insbesondere mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) vereinbar. Die im LEP 2002 vorgesehenen und gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 1 Landesplanungsgesetz (LplG, vgl. auch LEP 2002 6.1.7 (Z)) zu beachtenden Ziele werden durch das Vorhaben beachtet und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumplanung berücksichtigt.

So ist das Vorhaben mit dem Ziel vereinbar, Siedlungsentwicklung und Städtebau auf die Erfordernisse einer günstigen Erschließung und Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel auszurichten (vgl. LEP 2002 2.2.3.2 Abs. 1 (Z)), da auch der öffentliche Nahverkehr, der zwischen Ulm und Neu-Ulm über die Donau verläuft, auf eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur angewiesen ist. Ebenso entspricht das Vorhaben dem Ziel, die landesbedeutsamen Entwicklungsachsen „Ulm/(Neu-Ulm) (- Geislingen an der Steige)“, „Ulm/(Neu-Ulm) (- Memmingen)“ und „Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß (- Bad Waldsee)“ angemessen weiterzuentwickeln (vgl. LEP 2002 2.6.4.2 Abs. 1 (Z)), da das Vorhaben durch die Anpassung an die Vorgaben der RAA dazu führt, dass für diese aus

und in das Oberzentrum Ulm (Neu-Ulm) führenden Entwicklungsachsen wieder eine bedürfnisgerechte Verkehrsinfrastruktur geschaffen wird (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 sowie BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35/10, Rn. 43 – juris).

Die landesplanerischen Grundsätze werden in Übereinstimmung mit § 4 Abs. 2 LplG ausreichend berücksichtigt. Das Vorhaben berücksichtigt die Grundsätze, flächendeckend eine moderne, leistungs- und bedarfsgerechte Infrastruktur sicherzustellen (LEP 2002 1.6 (G), 1.7 (G), 2.2.2.1 (G), 2.5.4 (G), 2.6.3 (G), 4.1.2 (G) und 4.1.6 (G)). Durch den sich am derzeitigen wie auch künftigen Verkehrsbedürfnis orientierten Ersatzneubau der Adenauerbrücke wird die Verkehrsverbindung über die Donau so ausgestaltet, dass sie die von § 3 Abs. 2 Satz 2 FStrG geforderte verkehrsbedürfnisgerechte Leistungsfähigkeit wieder aufweist. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird eine Verminderung der vom Verkehr ausgehenden Immissionsbelastungen erreicht (LEP 2002 1.7 (G) und 2.2.3 (G)). Durch die Beschränkung des Ersatzneubaus auf das zur Abwicklung des bereits jetzt bestehenden verkehrlichen Bedürfnisses notwendige Maß entspricht das Vorhaben auch dem Grundsatz, eine ausreichend leistungsfähige Grundausstattung des Straßennetzes vorzuhalten, ohne dabei unnötig Zuwächse des motorisierten Individualverkehrs herbeizuführen (LEP 2002 2.2.3.5 (G)). Durch die Herstellung einer Geh- und Radwegverbindung auf der Brücke wird dem Grundsatz entsprochen, den nicht motorisierten Verkehr zu stärken (LEP 2002 2.2.3.6 (G) und 4.1.17 (G)). Zuletzt entspricht die Planung auch dem Grundsatz, naturnahe Gewässer zu erhalten, ausgebaute Gewässer naturnah zu entwickeln und Durchgängigkeit, Strukturvielfalt sowie ökologisch gute Qualität und Funktionalität der Gewässer und Gewässerrandstreifen anzustreben (LEP 2002 4.3.3 (G)). Die im Zuge des Vorhabens verbundenen Einleitungen in das Gewässer sind mit der Erhaltung und Schaffung einer ökologisch guten Qualität und Funktionalität der Donau vereinbar (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.6.1). Auch im Übrigen wird der Eingriff in das Gewässer auf das unvermeidbare Maß beschränkt und entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgeglichen. Die danach verbleibende, auf das Gebiet zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm beschränkte und gegenüber der bisherigen Situation geringfügig zunehmende vorhabenbedingte anthropogene Prägung ist angesichts der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen von erheblichem Gewicht hinzunehmen.

4.1.2 Bayern

Eines der zentralen Ziele der Raumordnung ist die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 1.1.1 Abs. 1 (Z)).

Hierfür ist u. a. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich (vgl. LEP 4.1.1 Abs. 1 (Z)), wobei insbesondere das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden soll (LEP 4.2 Abs. 1 (G)). Das Vorhaben entspricht diesen Vorgaben, da es sich auf eine Bundesfernstraße bezieht und deren Leistungsfähigkeit erhalten soll.

Den landesplanerischen Erfordernissen eines schonenden Bodenverbrauchs ist durch die (naturschutzrechtlich vorgeschriebene) Beschränkung des Eingriffs auf das unvermeidbare Maß sowie die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen ausreichend Rechnung getragen (vgl. LEP 1.1.3 (G)).

Das Vorhaben steht auch mit den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans für die Region Donau-Iller (RP 15) in Einklang. Das Vorhaben dient dazu, das im Regionalplan der Region Donau-Iller in der Ziffer RP 15 B IX 2.1.1 (Z) festgelegte Ziele zu erreichen. Der Ersatzbau sorgt dafür, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbindung zwischen den baden-württembergischen und bayerischen Regionsteilen erhalten bzw. wiederhergestellt wird, indem die Verkehrsverbindung für die durchschnittlich 94.100 Kraftfahrzeugen täglich (vgl. Erläuterungsbericht S. 17, Unterlage 1) weiterhin erhalten bleibt, bestehende Defizite der Leistungsfähigkeit im Rampenbereich durch den achtstreifigen Ausbau eliminiert werden (vgl. Ausführungen unter vorstehender Ziffer C.III.3.2) und auf diese Weise die in der Begründung zum o. g. regionalplanerischen Ziel angeführte Umgehung beider Stadtkerne erhalten bzw. verbessert wird. Demgegenüber sind von der Straßenbaumaßnahme keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die überörtlichen Belange der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung zu erwarten. Auch mit Blick auf die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen der vorgesehenen Entwässerung, die die Einleitung des behandelten Oberflächenwassers in die Donau vorsieht, steht das Vorhaben im Einklang mit den dahingehenden Zielen und Grundsätzen des RP 15 (Ziffern RP 15 B XI 1.1 und RP 15 B XI 4.1). Schädliche Auswirkungen entstehen hierdurch angesichts der vorgesehenen Behandlungsanlagen nicht (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.6.1).

4.2 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben steht im Einklang mit den städtebaulichen Belangen. Die betroffenen Kommunen, die in die Gestaltung des Vorhabens von Seiten des Vorhabenträgers auch fortlaufend eingebunden waren, haben diesbezüglich keine Einwendungen erhoben.

5. Immissionsschutz

5.1 Schutz vor Verkehrslärm

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Straßenbau keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Entsprechend dem Gebot des § 50 BImSchG wurde eine Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete durch den Verkehrslärm soweit wie möglich vermieden.

Gemäß § 41 BImSchG ist sicherzustellen, dass für den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 – 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen. Danach sind Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nur beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzusehen. Bei dem plangegegenständlichen Bauvorhaben handelt es um die wesentliche Änderung einer Straße. Das Vorhaben unterliegt somit dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV, die Grenzwerte des § 2 der Verordnung sind einzuhalten, es sei denn, die Kosten für Schutzmaßnahmen stehen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, § 41 Abs. 2 BImSchG.

Die Grenzwerte betragen

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts,
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts,

- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und
- in Gewerbegebieten 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Die Art der vorgenannten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach der vorhandenen tatsächlichen Bebauung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen. Nach § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm zugrunde gelegt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.11.2010, Az. 4 BN 28/10, Rn. 3 sowie BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, Rn. 27 – jeweils juris).

Das Staatliche Bauamt Krumbach hat schalltechnische Untersuchungen durchführen lassen (Unterlage 17.1). Grundlage dieser Untersuchungen ist das vom Vorhabenträger in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten der BERNARD Gruppe vom 11.01.2023 für das Prognosejahr 2035 (Verkehrsgutachten, S. 11, Anlage 3 zur Unterlage 1), eine Geschwindigkeit von maximal 70km/h auf Neu-Ulmer-Seite und 50 km/h auf Ulmer Seite (schalltechnische Untersuchung, S. 12, Unterlage 17.1) sowie lärmindernde Deckschichten, die auf der Neu-Ulmer Seite eine Lärminderung von -1,8 dB(A) (PKW) bzw. -2,0 dB(A) (LKW) und auf Ulmer Seite von -2,6 dB(A) (PKW) bzw. -1,8 dB(A) (LKW) bewirken (schalltechnische Untersuchung, S. 12, Unterlage 17.1).

Die Ermittlung der Lärmimmissionen erfolgte auf Grundlage der 16. BImSchV sowie der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 2019 (RLS-19, schalltechnische Untersuchung, S. 10, Unterlage 17.1). Durch eine Berechnung der verkehrsbedingt entstehenden Emissionen (schalltechnische Untersuchung, S. 10, Unterlage 17.1) wurden insgesamt 177 Hausfassaden als Immissionsorte identifiziert, für die die Immissionswerte am Tag und in der Nacht berechnet wurden (Erläuterungsbericht, S. 59, Unterlage 1, sowie schalltechnische Untersuchung, S. 14 und 19, Unterlage 17.1). Die betrachteten Immissionsorte sind in der schalltechnischen Untersuchung dargestellt (schalltechnische Untersuchung, S. 14 – 22, Unterlage 17.1).

Die Immissionsbelastung wurde für die Planvariante sowie für drei weitere Varianten ermittelt. Alle untersuchten Varianten sind durch zwei Anlagen des aktiven Lärmschutzes gekennzeichnet, nämlich eine oberstromige und eine unterstromige Lärmschutzwand. Die Planvariante sieht für die oberstromige Lärmschutzwand folgende Höhen vor: 7 m von Bau-km 0-010 bis Bau-km 0+170, 6 m von Bau-km 0+170 bis Bau-km 0+341, 7 m von Bau-km 0+341 bis Bau-km 0+445 (schalltechnische Untersuchung, S. 24, Unterlage 17.1, dort bezeichnet als Variante 2).

Für die unterstromige Lärmschutzwand sind in der Planvariante folgende Höhen vorgesehen: 3 bis 6 m von Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+160, 6 m von Bau-km 0+160 bis Bau-km 0+332 und 7 m von Bau-km 0+332 bis Bau-km 0+453 (ebd.).

Die weiteren betrachteten Varianten unterscheiden sich wie folgt von der Planvariante (schalltechnische Untersuchung vom 26.05.2023, S. 36 – 37, Unterlage 17.1):

Variante 1: Die oberstromige Lärmschutzwand weist von Bau-km 0-010 bis Bau-km 0+170 und von Bau-km 0+341 bis Bau-km 0+445 eine Höhe von nur 6 m und die unterstromige Lärmschutzwand von Bau-km 0+332 bis Bau-km 0+453 eine Höhe von nur 6 m auf.

Variante 3: Die oberstromige Lärmschutzwand weist von Bau-km 0-010 bis Bau-km 0+170 und von Bau-km 0+341 bis Bau-km 0+445 eine Höhe von 8 m und die unterstromige Lärmschutzwand von Bau-km 0+332 bis Bau-km 0+453 eine Höhe von 8 m auf.

Variante 4: Die oberstromige Lärmschutzwand weist von Bau-km 0-010 bis Bau-km 0+170 und von Bau-km 0+341 bis Bau-km 0+445 eine Höhe von 8 m und die unterstromige Lärmschutzwand von Bau-km 0+332 bis Bau-km 0+453 eine Höhe von 8 m auf. Zusätzlich ist im Bereich der Überführung über die Schützenstraße / Wiblinger Straße von Bau-km 0+385 bis Bau-km 0+450 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m enthalten.

Die Entscheidung des Vorhabenträgers für die Planfeststellungsvariante (Variante 2) ist nicht zu beanstanden. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG besteht grundsätzlich die Verpflichtung, sicherzustellen, dass das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorruft, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Schutzverpflichtung steht gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG allerdings unter dem Vorbehalt, dass solche Maßnahmen nicht mehr vorgenommen werden müssen, deren Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Zur Bestimmung, welche Maßnahmen grundsätzlich durchgeführt werden müssen und welche Maßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG von der Verpflichtung zur Gewährleistung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ausgenommen sind, muss zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme (Vollschutz) aufzuwenden wäre (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08, Rn. 48 – juris). Wenn sich der Aufwand für Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, sind sodann schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistenden Maßnahmen für eine maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln (BVerwG a.a.O.). Die Ermittlung und Konzipierung der zu leistenden Maßnahmen muss dem Gleichbehandlungsgrundsatz gerecht werden und hängt insbesondere von der Vorbelastung, Schutzbedürftigkeit und der Größe des Gebiets ab, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz betroffen wäre, von der Zahl der betroffenen Personen, dem Ausmaß der zu erwartenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen und eines ggf. zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke (BVerwG a.a.O.). Zusätzlich einbeziehungsfähig ist auch ein Vergleich der Kosten zwischen den Maßnahmen des aktiven und den Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, wobei dieser Vergleich nicht allein für sich die Verhältnismäßigkeitsfrage zu entscheiden vermag (BVerwG a. a. O.).

Der Vorhabenträger muss vorliegend keinen Vollschutz gewährleisten und sich auch nicht auf die Varianten 3 und 4 verweisen lassen. Sowohl der Vollschutz als auch die Varianten 3 und 4 stellen sich als unverhältnismäßige Maßnahmen im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG dar. Die vorzunehmende Abwägung zwischen den jeweiligen Kosten der beiden Varianten einerseits und dem angestrebten Schutzzweck andererseits lässt die Kosten unverhältnismäßig erscheinen.

Bei den einzubeziehenden Immissionsorten handelt es sich zum weit überwiegenden Teil um Wohnnutzungen, deren Schutzwürdigkeit in der schalltechnischen Untersuchung mit der Schutzwürdigkeit reiner und allgemeiner Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV bewertet wurde (vgl. Anlagen 2 a und 2 b zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1). Lediglich im Hinblick auf eine Wasserrettungs- und Nothilfeorganisation, zwei Gewerbebetriebe, zwei Bildungseinrichtungen und ein Ladengeschäft liegt eine abweichende Schutzwürdigkeit vor. Die Immissionsorte verteilen sich dabei auf der Neu-Ulmer Seite auf eine Fläche von ungefähr 95.000 m² und auf der Ulmer-Seite auf einer Fläche von ungefähr 54.000 m².

Die Immissionsorte leiden allesamt unter einer erheblichen Vorbelastung durch die bestehende Adenauerbrücke sowie durch die an sie anschließenden Straßenteile des Bismarckrings. Die durchschnittlichen Überschreitungen der einzuhaltenen Immissionsgrenzwerte betragen nach Auswertung der Daten aus der schalltechnischen Untersuchung durch die Planfeststellungsbehörde im Bestand tagsüber 3,4 dB(A) und nachts 4,2 dB(A).

Die gewählte Variante 2 führt zur Lösung von 163 Schutzfällen durch aktiven Lärmschutz und überlässt 122 Schutzfälle einer Lösung durch passiven Lärmschutz (vgl. Anlage 5 zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1).

Variante 3 führt dem gegenüber zur Lösung von 179 Schutzfällen durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes und überlässt 106 Schutzfälle einer Lösung durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (vgl. Anlage 5 zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1). Variante 3 führt damit zur Lösung von 16 weiteren Schutzfällen durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes im Vergleich zur Variante 2.

Bei den dem passiven Lärmschutz zugewiesenen Schutzfällen betragen die maximalen Pegelüberschreitungen zur Nachtzeit bei der Variante 2 innerhalb der Baugrenzen 6,7 dB(A) und außerhalb der Baugrenzen 8,5 dB(A), bei der Variante 3 innerhalb der Baugrenzen 6,1 dB(A) und außerhalb der Baugrenzen 8,3 dB(A) (ebd.). Die bei beiden Varianten maximal erreichten Pegelminderungen betragen bei der Variante 2 innerhalb der Baugrenzen 5,2 dB(A) und außerhalb der Baugrenzen 1,0 dB(A) sowie bei der Variante 3 innerhalb der Baugrenzen 5,8 dB(A) und außerhalb der Baugrenzen 1,2 dB(A) (ebd.).

Für die Variante 2 fallen für die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes Nettobaukosten in Höhe von EUR 3,35 Mio. an und für die Variante 3 Nettobaukosten in Höhe von EUR 3,94 Mio., sodass sich beim aktiven Lärmschutz im Vergleich zur Variante 2 für die Variante 3 Mehrkosten in Höhe von EUR 590.000 ergeben. Bei der Variante 2 entstehen für jeden gelösten Schutzfall Kosten in Höhe von EUR 20.600 und jeder weitere mit der Variante 3 gelöste Schutzfall führt zu Mehrkosten von EUR 36.700 (ebd.).

Unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung entspricht die gewählte Variante 2 den gesetzlichen Vorgaben. Die vorherrschende erhebliche Lärmbelastung führt zu einer niedriger anzusetzenden Schutzwürdigkeit des von den Lärmimmissionen betroffenen Gebiets. In Anbetracht dessen stehen die zusätzlichen Kosten von EUR 36.700 je zusätzlich gelöstem Schutzfall bei der Variante außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Im Vergleich zu den Kosten je Schutzfall bei der Variante 2 sind die Kosten für die zusätzlich gelösten Schutzfälle jeweils ca. 80 % höher. Diesen der Variante 3 innewohnenden Kostensprung muss der Vorhabenträger für eine nur geringfügige Verbesserung der Immissionen, die im Vergleich zur Variante 2 tagsüber sowie nachts durchschnittliche Verbesserungen von 0,38 dB(A) bringt, nicht hinnehmen, zumal die Verbesserungen im Vergleich zur Vorbelastung äußerst geringfügig sind und im Durchschnitt an allen Immissionsorten auch nur zu Verbesserungen unterhalb der Wahrnehmungsschwelle führt. Dabei ist auch zu beachten, dass zu den Mehrkosten für den aktiven Lärmschutz in Höhe von insgesamt EUR 590.000 bei der Variante 3 der aus dem fortbestehenden Bedürfnis für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes resultierende finanzielle Aufwand für den passiven Lärmschutz verglichen mit der Variante 2 nur wenig von EUR 860.000 auf EUR 740.000 und damit um einen Betrag von EUR 120.000 sinkt.

Die Planfeststellungsbehörde teilt somit das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen. Die schalltechnische Untersuchung bezieht alle relevanten Immissionsorte ein und bewertet deren Schutzwürdigkeit – allerdings unter Außerachtlassung der die Schutzwürdigkeit mindernden Verkehrslärmvorbelastung – zutreffend. Sie berechnet die zu erwartenden Immissionsbelastungen ferner auch anhand der prognostizierten Verkehrsbelastungen. Fachliche Bedenken

gegen die schalltechnische Untersuchung bestehen nicht. Das Sachgebiet technischer Umweltschutz hat die Untersuchung überprüft und trägt die Ergebnisse mit.

Eine Verpflichtung zur Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht. Dies gilt umso mehr, als der Vorhabenträger durch die Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 im Bereich der Ehinger Anlagen um 32 m dreizehn weitere Schutzfälle löst (vgl. Ergänzung des Feststellungsentwurfes um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 15.02.2024, S. 3, Unterlage 1-1, sowie Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 02.02.2024, S. 19, Unterlage 17.1-1).

Bei Immissionsorten, an denen es unter Einbeziehung der verlängerten Lärmschutzwand (Lärmschutzwand LA 05-1) noch zu Überschreitungen kommt, sind die Betroffenen auf Maßnahmen des passiven Lärmschutzes zu verweisen. Der Vorhabenträger wird durch die Auflagen in den Ziffer A.VIII.1.1 und A.VIII.1.2 verpflichtet, Aufwendungen für derartige Maßnahmen zu entschädigen. Rechtsgrundlage für diese Nebenbestimmungen ist § 42 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 BImSchG. Die Nebenbestimmung war festzusetzen, um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer in Form von schädlichen Umwelteinwirkungen durch die verkehrslärmbedingten Immissionen auszuschließen (§§ 41 Abs. 1, Abs. 2, 43 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BImSchG i. V. m. der § 16. BImSchV sowie der § 24. BImSchV).

Die Nutzung von Außenwohnbereichen ist – der Aufenthaltzweckbestimmung entsprechend – lediglich für tagzeittypische Nutzungen schutzwürdig (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az. 11 A 42/97, Rn. 61 – juris; BeckOK VwVfG/Kämper, 60. Ed. 1.7.2023, VwVfG § 74 Rn. 112; Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Auflage 2014, Teil 2, Kapitel 4, § 10 – Verkehrslärm-schutz, Ziffer VI. Weitergehende Entschädigung, Rn. 174). Die Gewährleistung der Immissionsgrenzwerte für die Nachtzeit ist für sie nicht geboten, da ihre Bestimmung nicht in der eines Rückzugsraumes für den Nachtschlaf liegt (vgl. Entwurf der 16. BImSchV, Bundesratsdrucksache 661/89 vom 27.11.1989, S. 35 zu dieser nutzungsabhängigen Immissionsgrenzwertzuordnung).

Soweit Maßnahmen des passiven Schallschutzes zur Sicherstellung der Einhaltung des Immissionsgrenzwertes in Außenwohnbereichen der Immissionsorte

nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, war die Festsetzung einer Entschädigungsverpflichtung auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG in Ziffer A.VIII.1.3 geboten.

5.2 Schutz vor Baulärm

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes auch mit Blick auf die baulärmbedingten Immissionen vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Straßenbau keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind dem Vorhabenträger 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 umfasst auch baulärmbedingte Auswirkungen. Gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ist sicherzustellen, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden.

Die Frage, ob Baulärm zu nachteiligen Wirkungen bei Dritten führt, beurteilt sich nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV Baulärm). Sie konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen für den Regelfall (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 26 und 30 – juris).

Die Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm betragen

- für Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts,
- für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts,
- für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts,

- für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts,
- für Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, 65 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sowie
- für Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind, tags wie nachts 70 dB(A).

Die Einstufung in die vorgenannten Anlagen und Gebiete ist nach Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm grundsätzlich nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen vorzunehmen, sofern dort ein Baugebiet festgesetzt ist. Soweit für das jeweilige Gebiet ein Bebauungsplan nicht aufgestellt ist, ist nach Nr. 3.2.3 der AVV Baulärm die tatsächliche bauliche Nutzung bei der Zuordnung des jeweiligen Gebiets zu einem der in Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm genannten Gebiete zugrunde zu legen.

Der Vorhabenträger hat schalltechnische Untersuchungen zur Baulärmbelastung durchführen lassen. Untersucht wurden dabei, welche baulärmbedingten Immissionen an den relevanten Immissionsorten während der ca. vier Jahre dauernden Durchführung des Vorhabens entstehen. Betrachtet wurde dabei sowohl der Regelfall, der die Ausführung von Bauarbeiten zur Tagzeit beinhaltet, wie auch die infolge des Bahnverkehrs vereinzelt nur zur Nachtzeit durchführbaren Arbeiten, für die eine Sperrung der Bahnstrecke für den Zugverkehr erforderlich ist (vgl. schalltechnische Untersuchung der baubetrieblichen Lärmimmissionen des Ingenieurbüros emplan vom 18.04.2024, S. 12). Die baulärmbedingten Schallimmissionen wurden für jede Bauphase nach DIN ISO 9613-2 an insgesamt 18 Immissionsorten beiderseits der Baumaßnahme berechnet (vgl. schalltechnische Untersuchung der baubetrieblichen Lärmimmissionen des Ingenieurbüros emplan vom 18.04.2024, S. 18). Ausgehend von dieser schalltechnischen Untersuchung kommt der Vorhabenträger zum Ergebnis, dass Maßnahmen des aktiven wie auch des passiven Schallschutzes gegen die zu erwartenden Baulärmimmissionen unverhältnismäßig sind.

Diese Entscheidung des Vorhabenträgers ist in rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden. Die Verpflichtung aus § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2

Satz 2 BayVwVfG, Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, steht unter dem Vorbehalt aus § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, dass derartige Vorkehrungen oder Anlagen auch „tunlich“ sind. Ob Vorkehrungen oder Anlagen tunlich sind, ist nach den Vorstellungen des Gesetzgebers eine Ausprägung des allgemeinen Grundsatzes, dass Schutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen, wenn sie „wirtschaftlich nicht vertretbar“ und damit unverhältnismäßig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.05.2008, Az. 4 A 1009/07, Rn. 18 – juris – unter Verweis auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 7/910 vom 18.07.1973, S. 89).

Zur verfassungsrechtlich gebotenen Vermeidung gesundheitsgefährdender Lärmimmissionen war es jedoch notwendig, die in den Ziffern A.VIII.2.5 enthaltenen Auflage festzusetzen, wonach für Immissionsorte, an denen nach der schalltechnischen Untersuchung die Überschreitung der Grenze zur Gesundheitsgefahr in Höhe eines Immissionsrichtwerts von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht allein infolge der Bauarbeiten oder infolge der Gesamtbelastung aus Baulärm und Verkehrslärm (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 53, sowie BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, Az. 3 A 15, Rn. 53 – jeweils juris), für den Zeitraum derartiger Pegelüberschreitungen ein Anspruch auf Entschädigung besteht. Für den Fall, dass derartige Pegelüberschreitungen Wohnraum betreffen und zur Nachtzeit anfallen, besteht ersatzweise ein Anspruch auf Übernahme der Kosten für den Aufenthalt in einer anderen angemessenen Unterkunft während des jeweiligen Zeitraums. Auf diese Weise werden Lärmbelastungen vermieden, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigen würden.

Soweit die Immissionsrichtwerte allein infolge der Bauarbeiten oder infolge der Gesamtbelastung aus Baulärm und Verkehrslärm diese Grenze von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht, die an den jeweiligen Immissionsorten derzeit bestehende, individuelle Vorbelastung durch den Verkehrslärm als Zumutbarkeitsschwelle für die Baulärmbelastung anzusetzen, wenn diese den nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm jeweils einzuhaltenden Immissionsrichtwert überschreitet (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 41 – juris). Die individuelle Vorbelastung als Zumutbarkeitsschwelle anzusetzen, ist hier sachgerecht, weil die einzelnen Immissionsorte bedingt durch ihre unterschiedliche Entfernung

zur bestehenden Adenauerbrücke sich deutlich unterscheidenden Verkehrslärmvorbelastungen unterliegen.

Maßnahmen des aktiven oder des passiven Schallschutzes, Vermeidungsmaßnahmen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, musste der Vorhabenträger nicht vorsehen.

Die Durchführung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind infolge des Korridors über die Donau, über den sich die Baulärmemissionen im Schwerpunkt ausbreiten, unmöglich. So sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auf dem Brückenbauwerk selbst mit dem Rückbau der alten Adenauerbrücke in weiten Teilen unvereinbar und unmittelbar auf bzw. in der Donau nicht möglich.

Maßnahmen des passiven Schallschutzes sind, soweit sie infolge einer Überschreitung der als Zumutbarkeitsschwelle anzusetzenden Verkehrslärmvorbelastung überhaupt erforderlich sind, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht tunlich. Bei dem weit überwiegenden Teil der vom Baulärm betroffenen Immissionsorte werden die zumutbaren Innenraumpegel eingehalten. Zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze ist es sachgerecht, die Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 zur „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ heranzuziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, Az. 3 A 5/15, Rn. 105, sowie BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 78 – jeweils juris). Eine Orientierung am oberen Anhaltswert (mittlerer Maximalpegel) ist sachgerecht, weil die Baulärmbelastung, insbesondere die hier durchzuführenden wenigen sehr lauten Arbeiten, nur temporärer Natur sind (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 78 – juris). Infolge der heute regelmäßig vorhandenen Fenster mit Isolierverglasung mit einem Dämmwert von 32 dB(A) (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, Az. 3 A 5/15, Rn. 105 – juris) ist für den weit überwiegenden Teil der Immissionsorte sichergestellt, dass der obere Anhaltswert von 35 dB(A) für Schlafräume in der Nacht, der nach der VDI-Richtlinie 2719 für reine und allgemeine Wohngebiete sowie für Krankenhaus- und Kurgebieten heranzuziehen ist, eingehalten ist. Dies umfasst alle Immissionsorte, an denen der Beurteilungspegel (Außenpegel) maximal 67 dB(A) umfasst.

Betreffend Immissionsorte mit Wohnräumen kommt es lediglich zur Nachtzeit an Immissionsorten zu Überschreitungen des oberen Anhaltswerts, an denen der Beurteilungspegel (Außenpegel) 67 dB(A) überschreitet. Betroffen sind hiervon lediglich Immissionsorte an den Objekten Galgenbergweg 1, Galgenbergweg 3 und Galgenbergweg 7. Um hier einen ausreichenden passiven Schallschutz zur Einhaltung des oberen Anhaltswerts nach der VDI-Richtlinie 2719 zu schaffen,

müssten Aufwendungen in Höhe von etwa einer Million Euro getätigt werden. Dies steht – auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde – außer Verhältnis dazu, dass derartige Außenpegel nur sporadisch auftreten werden und die baulärmbedingte Lärmbelastung durch das Vorhaben insgesamt temporärer Natur ist. Es ist daher ermessensgerecht, den Vorhabenträger auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu verpflichten, für diese Immissionsorte infolge der hinzunehmenden Lärmbelastung eine angemessene Entschädigung für diejenigen Belastungen zu leisten, die die von der Sozialgebundenheit gerechtfertigte Belastung des Eigentums übersteigt (vgl. Auflage in Ziffer A.VIII.2.6). Diese Schwelle ist in Höhe des o. g. oberen Anhaltswerts nach der VDI-Richtlinie 2719 anzusetzen (BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, Az. 3 A 5/15, Rn. 105 – juris).

Betreffend die übrigen Immissionsorte, an denen Kommunikations- oder Arbeitsräume betroffen sind, wird der (nur für die Tagzeit einzuhaltende) obere Anhaltswert nach der VDI-Richtlinie 2719 erst ab einem Beurteilungspegel (Außenpegel) von 72 dB(A) überschritten. Dieser obere Anhaltswert gilt für Unterrichtsräume, ruhebedürftige Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen, Aulen, Büros für mehrere Personen, Großraumbüros, Gaststätten, Schallterräume oder Läden mit Wohnräumen. Betroffen sind hier nur die Immissionsorte am Objekt Schillerstraße 1/10 (Hochschule für Gestaltung). Auch hier würden die Kosten für einen ausreichenden passiven Schallschutz, der die Einhaltung des oberen Anhaltswerts gewährleisten würde, bei ca. einer Million Euro liegen. Aus den gleichen Erwägungen – nur sporadisches Auftreten derartiger Außenpegel und insgesamt nur temporäre Belastung durch Baulärm – ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch hier die Durchführung derartiger Maßnahmen des passiven Schallschutzes unverhältnismäßig und es ist auch hier ermessensgerecht, den Vorhabenträger insoweit zur Entschädigung zu verpflichten, als der obere Anhaltswert nach der VDI-Richtlinie 2719 für die jeweiligen Räume überschritten wird (Auflage A.VIII.2.6).

5.3 Erschütterungen

Das Vorhaben verursacht unter Einbeziehung der in Ziffer A.VIII.3 enthaltenen Nebenbestimmungen im Hinblick auf vom Vorhaben ausgehende, baubedingte Erschütterungen keine unzumutbaren Auswirkungen. Zum Schutz von Menschen und Gebäuden ist der Vorhabenträger verpflichtet, die jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 (Mensch) bzw. Teil 3 (Gebäude, vgl. BVerwG,

Urteil vom 15.10.2020, Az. 7 A 9/19, Rn. 101 – juris), einzuhalten. Der Vorhabenträger wird die Durchführung von erschütterungsintensiven Arbeiten (insbesondere Rammarbeiten und Verdichtungsarbeiten) im Einwirkungsbereich (25m beiderseits der Baumaßnahme) hierfür kontinuierlich überwachen und nur zur Tagzeit vorzunehmen. Zur Überwachung der insoweit relevanten Immissionsorte Bootshausstraße 15 in Neu-Ulm und Schillerstraße 1/10 in Ulm werden Erschütterungsmesssysteme mit Warngebern verwendet, die vor kritischen Erschütterungen im Bauablauf warnen und ein Eingreifen in den Bauablauf ermöglichen. Des Weiteren ist der Vorhabenträger verpflichtet, die voraussichtlich Betroffenen von der Durchführung erschütterungsintensiver Arbeiten sowie deren Dauer rechtzeitig vor der Durchführung dieser Arbeiten zu informieren.

5.4 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40 und 48a BImSchG i. V. m. der 39. BImSchV. Diese Vorgaben werden durch das Vorhaben sowohl mit der derzeitigen wie auch mit der für den Prognosehorizont 2035 prognostizierten Verkehrsbelastung eingehalten (vgl. Erläuterungsbericht, S. 63, Unterlage 1, sowie Luftschadstoffuntersuchung, S. 13 und 14, Unterlage 17.2). Das zur Bestimmung der Belastungen angewendete, in den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) – Fassung 2020 beschriebene Verfahren begegnet keinen Bedenken. Die in den RLuS vorgesehenen Anwendungsvoraussetzungen (unter anderem Mindestverkehrsstärke, Mindestgeschwindigkeit, maximale Höhendifferenzen zwischen Straße und Gelände, maximale Längsneigung, lückenhafte Randbebauung, Gebäudeabstand und –breite) sind gegeben.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

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

6.1 Straßenentwässerung / Bauausführung

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Belange der Wasserwirtschaft. Die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über Hochborde. Dafür wird das Regenwasser in den Straßen-

abläufen gesammelt und dann über Leitungen in die bestehenden Regenwasserkanalsysteme und in die Donau eingeleitet (Erläuterungsbericht, S. 49, Unterlage 1). Das Entwässerungssystem unterteilt sich in insgesamt vier Entwässerungsabschnitte, die in der Abbildung 15 im Erläuterungsbericht dargestellt sind (Erläuterungsbericht, S. 49, Unterlage 1). Die Entwässerungsabschnitte E1 und E2 werden an den bestehenden Hochwasserentlastungskanal auf der Ulmer Seite angeschlossen, der wiederum in die Donau einleitet. Der Entwässerungsabschnitt E3 sieht eine direkte Einleitung in die Donau vor und der Entwässerungsabschnitt E4 wird an einen bestehenden Regenwasserkanal auf der Neu-Ulmer Seite angeschlossen, der letztlich ebenfalls in die Donau einleitet (Erläuterungsbericht, S. 54, Tabelle 9, Unterlage 1). In allen Entwässerungsabschnitten erfolgt eine Reinigung des anfallenden und gesammelten Oberflächenwassers durch Regenwasserbehandlungsanlagen (Erläuterungsbericht, S. 50, Unterlage 1). Das auf den außerhalb des Brückenbereichs neu herzustellenden Geh- und Radwegen anfallende Regenwasser wird über die Bankette in Böschungen bzw. Grünflächen abgeleitet, wo es über die belebte Bodenzone versickert.

Bedenken gegen die vorgesehene Art der Straßenentwässerung bestehen nicht. Die geplante Entwässerung der neu anzulegenden Geh- und Radwege außerhalb des Brückenbauwerks entspricht den fachlichen Vorgaben des Merkblatts DWA-M 153, Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser. Die in Form der Versickerung über bewachsenen Oberboden gegebene Behandlung des Oberflächenwassers schließt unzulässige nachteilige Auswirkungen auf Gewässer und Grundwasser aus, indem Schmutzstoffe zurückgehalten und gespeichert oder abgebaut werden. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Eine ausreichende Niederschlagswasserbehandlung wurde nachgewiesen. Für dieses, für die neu anzulegenden Geh- und Radwege außerhalb des Brückenbauwerks vorgesehene Entwässerungskonzept ist keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.

Das für den Entwässerungsabschnitt E4 vorgesehene Entwässerungskonzept entspricht ebenfalls den wasserrechtlichen Vorgaben. Einer Genehmigung der Indirekteinleitung nach § 58 Abs. 1 und 2 WHG bedurfte es wegen § 58 Abs. 1 Satz 1 WHG nicht, da die Abwasserverordnung (AbwV) an das aus der Straßenentwässerung resultierende Abwasser keine Anforderungen stellt.

Auch das für die Entwässerungsabschnitte E1, E2 und E3 vorgesehene Entwässerungskonzept, das die Direkteinleitung in die Donau (E3) bzw. in den Hochwasserentlastungskanal (E1 und E2) vorsieht, entspricht den wasserrechtlichen Vorgaben. Die Voraussetzungen für die Erteilung der gehobenen Erlaubnis gemäß §§ 12 Abs. 1 und 2, 15 Abs. 1 und 2 WHG liegen unter Berücksichtigung der nach pflichtgemäßer Ermessensausübung gemäß § 13 Abs. 2 WHG in den Ziffern A.V festgesetzten Nebenbestimmungen vor. Die für die Entwässerungsabschnitte E1, E2 und E3 vorgesehenen direkten Einleitungen lassen unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen nicht erwarten, dass schädliche Gewässerveränderungen eintreten, und verstoßen weiter nicht gegen sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften (§§ 12 Abs. 1 und Abs. 2, 57 WHG).

Bei der vorgesehenen Ausgestaltung der Einleitung nach den Vorgaben des DWA-Arbeitsblatts DWA-A 102 mit Stand August 2022 („**DWA-A 102**“, vgl. Schreiben des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 26.05.2021, Az. 67-4414-43434/2021, Anlage 1) sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten, da die für die Einleitung von Niederschlagswasser der Belastungskategorie 3 in Oberflächengewässer nach Ziffer 5.2.1 DWA-A 102 Teil 2 grundsätzlich erforderliche Abwasserbehandlung vorgesehen und auf diese Weise schädliche Gewässerveränderungen durch stoffliche Immissionen verhindert werden. Durch die Ausgestaltung der Entwässerung entsprechend der Vorgaben des DWA-A 102 ist in stofflicher Hinsicht sichergestellt, dass die Einleitungen keine schädlichen Gewässerveränderungen durch stoffliche Immissionen bewirken. Die nach DWA-A 102 Teil 2 vorgesehene Emissionsbetrachtung wurde vom Vorhabenträger durchgeführt und begegnet keinen Bedenken. So wurde das im Bereich des Vorhabens anfallende Niederschlagswasser zutreffend der Belastungskategorie 3 gemäß DWA-A 102 Teil 2 zugeordnet, da es sich um eine Verkehrsfläche außerhalb von Misch-, Gewerbe- und Industriegebieten mit einer DTV größer als 15.000 KFZ handelt (vgl. DWA-A 102 Teil 2, Ziffer 5.2.1 in Verbindung mit Anhang A zum DWA-A 102, Tabelle A.1). Die für die Einleitung von Niederschlagswasser der Belastungskategorie 3 in Oberflächengewässer nach Ziffer 5.2.1 DWA-A 102 Teil 2 grundsätzlich erforderliche Abwasserbehandlung ist vorgesehen. So soll die Abwasserbehandlung mit Anlagen erfolgen, die nach DIBt zugelassen sind und sowohl die Sedimentation als auch die Filtrierung des abgeleiteten Niederschlagswassers vorsehen (vgl. Wassertechnische Untersuchungen, S. 7, Unterlage 18.1). Durch die Verwendung von Anlagen mit einer

Zulassung nach DIBt (Deutsches Institut für Bautechnik) ist dabei gewährleistet, dass der erforderliche Stoffrückhalt stattfindet, sodass das einzuleitende Niederschlagswasser nur die zulässigen Stoffeinträge beinhaltet (vgl. Ziffern 5.2.1 und 6.1.2 DWA-A 102 Teil 2).

Auch in hydraulischer Hinsicht entstehen keine schädlichen Gewässeränderungen, weil die Einleitung in der vorgesehenen Art und Weise den fachlichen Vorgaben entspricht. Die Ausgestaltung der Entwässerung entspricht den heranzuziehenden Vorgaben des DWA-Merkblatts DWA-M 153 – Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser, Stand August 2007 („DWA-M 153“). Die nach diesen Vorgaben erforderliche und vom Vorhabenträger vorgenommene Flächenermittlung (vgl. Ziffer 4 DWA-M 153 sowie wassertechnische Untersuchungen vom 02.06.2023, S. 5, Unterlage 18.1) begegnet ebenso wie der herangezogene mittlere Abflussbeiwert von 0,9 keinen Bedenken (vgl. Ziffer 4.2 DWA-M 153 sowie wassertechnische Untersuchungen vom 02.06.2023, S. 5, Unterlage 18.1). Gleiches gilt für die auf dieser Datengrundlage ermittelte hydraulische Gewässerbelastung, da es sich bei der Donau um einen „Fluss entsprechend Abschnitt 5.1“ DWA-M 153 handelt (sog. „großer Fluss“ mit einem Mittelwasserabfluss von mehr als 50 m³ je Sekunde, vgl. Ziffern 5.1 und 6.1 sowie Tabelle A.1a DWA-M 153 wie auch wassertechnische Untersuchungen vom 02.06.2023, S. 8, Unterlage 18.1).

Das für die Erteilung der gehobenen Erlaubnisse notwendige öffentliche Interesse liegt vor, da die für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit notwendige Entwässerung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur als Fall der öffentlichen Abwasserbeseitigung im allgemeinen Interesse liegt (vgl. Czychowski/Reinhardt, 12. Aufl. 2019, WHG § 15 Rn. 9 sowie Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Knopp/Müller, 57. EL August 2022, WHG § 15 Rn. 13).

6.2 Weitere Gewässerbenutzungen

Die im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Errichtung des Pfeilers für die neue Brücke (Erläuterungsbericht, S. 38, 39 und 41, Unterlage 1), die Errichtung von fünf Hilfsjochen (Erläuterungsbericht, S. 39, Unterlage 1), die Gründung der Brückenwiderlager und des Pfeilers auf Großbohrpfählen (Erläuterungsbericht, S. 40 und S. 48, Unterlage 1) sowie die Anordnung von drei Stützenreihen für die provisorische Geh- und Radwegbrücke über die Donau (Regelungsverzeich-

nis, lfd. Nr. 2.14 auf S. 43, Unterlage 11) verwirklichen den Tatbestand der Benutzung eines Gewässers in Form des Einbringens von Stoffen in die Donau als oberirdisches Gewässer bzw. in das Grundwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 Alt. 1 WHG. Nachdem zwischen dem Grundwasserspiegel und dem oberirdischen Gewässer Donau im Abflussbereich der Donau wie auch an deren Uferändern nur bedingt differenziert werden kann, gebietet der Besorgnisgrundsatz, vorsorglich davon auszugehen, dass diese Maßnahmen Benutzungen auch des Grundwassers in Form des Einbringens von Stoffen zur Folge haben.

Maßnahmen, die den Tatbestand einer Benutzung gemäß § 9 Abs. 1 und Abs. 2 WHG erfüllen, jedoch dem Ausbau eines Gewässers im Sinne des § 67 Abs. 2 dienen, gelten nach § 9 Abs. 3 WHG nicht als Benutzungen. Bei der Errichtung des Pfeilers für die neue Brücke, der Errichtung von fünf Hilfsjochen sowie der Anordnung von drei Stützenreihen für die provisorische Geh- und Radwegbrücke über die Donau liegt daher nahe, dass diese Maßnahmen wegen ihrer hydraulischen Auswirkungen auf die Donau als wesentliche Umgestaltung des Gewässers Donau, damit als Gewässerausbau zu sehen sind und somit keine Benutzung der Donau darstellen. Wesentlich ist eine Umgestaltung, wenn sie den Zustand des Gewässers einschließlich seiner Ufer in einer für den Wasserhaushalt bedeutsamen Weise ändert und so Einfluss auf beispielsweise Wasserstand oder Wasserabfluss nimmt (vgl. Drost, Das neue Wasserecht, Stand März 2023, WHG, § 67 Rn. 32). Obgleich wesentliche Auswirkungen in hydraulischer Sicht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde naheliegen, ist diese Beurteilung nicht mit absoluter Sicherheit zu gewährleisten, sodass vorsorglich eine Erlaubnis für die Benutzung der Donau als oberirdisches Gewässer auch insoweit erteilt wird.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der gehobenen Erlaubnisse gemäß §§ 12 Abs. 1 und 2, 15 Abs. 1 und 2 WHG liegen unter Berücksichtigung der nach pflichtgemäßer Ermessensausübung gemäß § 13 Abs. 2 WHG festgesetzten Nebenbestimmungen jeweils vor. Die vorstehend beschriebenen Maßnahmen lassen unter Einbeziehung der in den Ziffern A.V festgesetzten Nebenbestimmungen keine schädlichen Gewässerveränderungen erwarten. Das notwendige öffentliche Interesse ist in der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur als Belang des Allgemeinwohls zu sehen (vgl. Czychowski/Reinhardt, 12. Aufl. 2019, WHG § 15 Rn. 8, sowie Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Knopp/Müller, 57. EL August 2022, WHG § 15 Rn. 13).

6.3 Gewässerausbau

Das Vorhaben beinhaltet mehrere das Gewässer bzw. sein Ufer umgestaltende Elemente, die z. T. für sich genommen, zumindest aber in ihrer Gesamtheit als Gewässerausbau im Sinne von § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG zu bewerten und damit gestattungspflichtig gemäß § 68 Abs. 1 WHG sind. Im Zuge des Vorhabens ist vorgesehen, im Uferbereich einen Spundwandverbau vorzunehmen, der nach Fertigstellung gekürzt wird und als Schutz vor Auskolkungen dienen soll (vgl. Erläuterungsbericht, S. 39 und 75, Unterlage 1). Vor der neuen Spundwand wird des Weiteren ein Steinsatz mit Wasserbausteinen aus Granit vorgesetzt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 39, Unterlage 1). Auch werden die Böschungen zur Donau neugestaltet (vgl. LBP, Maßnahmenblätter, S. 9, Unterlage 9.3) und ein Pfeiler muss für die neue Brücke auf der Ulmer Seite im Uferbereich errichtet werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 38, 39 und 41, Unterlage 1, sowie (nachrichtlich) die Bauwerksskizze, Unterlage 16.3), der sich bei höheren Abflüssen in der Gewässersohle befindet. Die vorgesehene Behelfsbücke für den Fußgänger und Radverkehr bedarf ferner der Errichtung von maximal drei auf Fundamenten gestützten Hilfsstützen, die sich in der Gewässersohle befinden werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 53, Unterlage 1).

Diese für den Gewässerausbau erforderliche Gestattung wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung mitumfasst. Die Ausbaumaßnahme konnte gestattet werden, da unter Beachtung der in Ziffer A.V enthaltenen Nebenbestimmungen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG) nicht erfolgt und das Vorhaben auch andere Anforderungen des WHG oder sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften erfüllt (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG). Insbesondere bleiben natürliche Rückhalteflächen erhalten, das natürliche Abflussverhalten wird nicht wesentlich verändert, naturraumtypische Lebensgemeinschaften werden bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers werden vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen (§ 67 Abs. 1 WHG, vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts vom 24.08.2023).

6.4 Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern

Neben dem eigentlichen Ersatzneubau der Adenauerbrücke und der Behelfsbrücke für den Fußgänger und Radverkehr ist auch die vorhabenbedingte Versetzung des Pegels „Bad Held“ inklusive des zugehörigen Windenhauses, in dessen Zuge das bestehende Gebäude mit dem Pegel Neu-Ulm, Bad Held (Donau), bei Bau-km 0+310 beseitigt werden und ca. 20 m weiter flussaufwärts (oberstromig) ein neues Gebäude errichtet werden soll (vgl. Erläuterungsbericht S. 10, Unterlage 1, sowie Regelungsverzeichnis lfd. Nr. 2.07 auf S. 36, Unterlage 11) als Anlage „in, an, über und unter oberirdischen Gewässern“ im Sinne von § 36 Abs. 1 Satz 1 WHG zu qualifizieren und damit gestattungspflichtig.

Die für diese Maßnahmen erforderlichen Gestattungen in Form von Anlageneinigungen nach § 36 Abs. 1 WHG in Verbindung mit § 28 WG bzw. Art. 20 BayWG werden von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 LVwVfG bzw. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG mitumfasst. Die Anlageneinigungen konnten erteilt werden. Weder der Ersatzneubau der Adenauerbrücke noch die Behelfsbrücke für den Fußgänger und Radverkehr noch der Pegel, der von der Wasserwirtschaftsverwaltung des Freistaats Bayern zum Zweck der Gewässerbewirtschaftung und -aufsicht betrieben wird, lassen schädliche Gewässerveränderungen erwarten oder erschweren die Gewässerunterhaltung. Da das neu zu errichtende Pegelgebäude einen Brutto-Rauminhalt von maximal 75 m³ aufweist und damit nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 1 a) BayBO verfahrensfrei ist, bedurfte es hierfür keiner bauaufsichtlichen Zustimmung nach Art. 73 Abs. 1 Satz 2 BayBO.

6.5 Hochwasserschutz

Belange des Hochwasserschutzes stehen dem Vorhaben weder während der Bauzeit noch im Endzustand entgegen.

Soweit das Vorhaben Handlungen erfordert, die unter das Verbot des § 78a Abs. 1 Satz 1 WHG fallen, beinhaltet der Planfeststellungsbeschluss die insoweit nach § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG erforderliche Zulassung im Einzelfall. Die Zulassung konnte bei pflichtgemäßer Ermessenausübung erteilt werden. Die in § 78a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3 WHG normierten Voraussetzungen liegen vor. Belange des Allgemeinwohls, die dem Vorhaben entgegenstehen, sind nicht ersichtlich. Unter Beachtung der in der Ziffer A.V festgesetzten Nebenbestimmungen werden Hochwasserabfluss und Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt und es sind weder eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit noch

erhebliche Sachschäden zu befürchten. Durch die in Ziffer A.V.20 festgesetzte Nebenbestimmung wird insbesondere sichergestellt, dass im Überschwemmungsgebiet gelagerte Gegenstände, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, im Fall einer unmittelbar bevorstehenden Hochwassergefahr unverzüglich entfernt werden und hieraus keine Gefahren entstehen (§ 78a Abs. 3 WHG).

Auch im Endzustand ist das Vorhaben trotz der Lage in dem auf dem Gebiet des Freistaats Bayern festgesetzten Überschwemmungsgebiet (Verordnung des Landratsamtes Neu-Ulm über das Überschwemmungsgebiet der Donau auf dem Gebiet der Stadt Neu-Ulm sowie der Gemeinden Elchingen und Nersingen von Flusskilometer 2569,6 bis Flusskilometer 2588,0 vom 12.10.2015) mit dem Belang des Hochwasserschutzes vereinbar. Das Vorhaben, das als bauliche Anlage der Verkehrsinfrastruktur gemäß § 78 Abs. 7 WHG nicht unter das in § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG geregelte Verbot fällt, sieht eine hochwasserangepasste Bauweise vor und verursacht keinen Retentionsraumausgleichsbedarf. Eigentümer eines Grundstücks bzw. dinglich vergleichbar verfügbare Person, die während der Bauzeit im Fall eines HQ-100 vorhabenbedingt erstmals oder verstärkt vom Hochwasser betroffen sind, sind vom Vorhabenträger zu entschädigen (vgl. Nebenbestimmung in Ziffer A.V.23), sodass auch insoweit keine Belange des Hochwasserschutzes entgegenstehen. Eine Entschädigung ist nur für solche Vermögensschäden zu leisten, die aus der vorhabenbedingten Zunahme der Hochwasserbetroffenheit während der Bauzeit resultieren. Für die Modalitäten der Entschädigung gelten die §§ 96 ff. WHG.

6.6 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch die Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wiederhergestellt werden. Dabei sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Zu den Funktionen des Bodens im Sinne des § 1 BBodSchG gehört neben den natürlichen Funktionen u. a. auch die Nutzung als Standort für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile,

die die Maßnahme durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt.

Im Planungsbereich und in unmittelbarer Umgebung sind keine Altablagerungen, Altstandorte oder Verdachtsflächen bekannt. Soweit durch das Vorhaben Belastungen des Bodens erfolgen, sind diese unvermeidbar. So kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden. Diese Bodenbelastung ist jedoch in der Regel gering, hält zumeist die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein und ist mit zumutbarem Aufwand nicht vermeidbar. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt sind unvermeidbar. Wo eine Vermeidung durch eine vorgesehene breitflächige Versickerung möglich ist (neu anzulegende Geh- und Radwege, vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.6.1), wird diese vorgesehen.

Wägt man die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens (Gefahr einer eher geringen schädlichen Bodenverunreinigung, Belastung durch die Herstellung und Unterhaltung des Planvorhabens) mit dem hohen öffentlichen Interesse an der Maßnahme ab, überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 BBodSchV wird in der Nebenbestimmung in Ziffer A.VII die Durchführung einer bodenkundlichen Baubegleitung aus Gründen der Bodenvorsorge aufgegeben.

7. Naturschutz, Landschaftspflege, Habitat- und Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen von Naturschutz, Landschaftspflege, Habitat- und Artenschutz vereinbar.

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Er hat den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (§ 1 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

Diese Belange werden konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen.

Das Vorhaben erfüllt mit der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitplanung die Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vgl. § 6 NatSchG, Art. 1 BayNatSchG und § 1 BNatSchG) sind in der vorliegenden Planung beachtet. Insbesondere verbleibt kein Ausgleichsdefizit im Sinne von § 15 BNatSchG.

Im Rahmen der Planfeststellung ist v. a. die Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu überprüfen (vgl. § 17 BNatSchG). Die für die Beurteilung des Eingriffs erforderlichen Angaben sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthalten (Unterlagen 9.1, 9.2, 9.3 und 19.1). Sie gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und Arten, zeigt unter Berücksichtigung der projektbezogenen Wirkfaktoren die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden und entwickelt ein naturschutzfachliches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich vorhabenbedingter Eingriffe in Natur und Landschaft.

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

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

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in erforderlichem Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind.

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie dem Gebot zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden soweit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlagen 9.1, 9.2, 9.3 und 19.1) verwiesen. Der LBP beinhaltet eine Kombination aus Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Der LBP wurde, auch nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde, den gesetzlichen Anforderungen entsprechend ausgearbeitet.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind ebenfalls im LBP dargestellt (vgl. LBP, S. 37 - 42, Unterlage 19.1.1). Der LBP gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und Arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2) sowie das im Textteil der LBP beschriebene Maßnahmenkonzept kompensieren (vgl. LBP, S. 43 ff., Unterlage 19.1.1).

Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und der sich daraus ableitende Bedarf an Kompensationsmaßnahmen sind nur begrenzt berechenbar. Neben der flächenbezogenen Ermittlung der Eingriffe (quantitative Erfassung) wurde durch eine entsprechende verbal argumentative Beschreibung der qualitative Eingriff ermittelt und daraus die Ziele für den Ausgleich bzw. Ersatz abgeleitet. Der Vorhabenträger hat die Eingriffsermittlung entsprechend der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 unter Beachtung der Vollzugshinweise zu dieser Verordnung für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte (WP) ist anhand der Biotopwertliste zur BayKompV erfolgt.

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs gemäß der BayKompV ist dabei auch geeignet, den Ausgleichsbedarf auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg sachgerecht zu erfassen, da die BayKompV lediglich für die Gebiete beider Bundesländer gleichermaßen geltenden Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG konkretisiert (vgl. Art. 8 Abs. 3 BayNatSchG). Die Ermittlung steht dabei auch im Einklang mit den landesrechtlichen Vorgaben der §§ 14 ff. NatSchG. Da von der Ermächtigungsgrundlage in § 15 Abs. 5 NatSchG bislang nicht Gebrauch gemacht worden ist, steht der Heranziehung der BayKompV kein anderes, landesrechtlich verbindlich anzuwendendes Regelwerk entgegen.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume sowie für die weiteren Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaftsbild wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Konflikte und die zugeordneten Ausgleichsmaßnahmen werden in Unterlage 9.4 (tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) dargestellt. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 61.267 Wertpunkten für flächenbezogene bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (LBP, tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, S. 3, Unterlage 9.4). Durch die Tektur (Ergänzung der Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 im Bereich der Ehinger Anlagen) entstand ein weiterer Kompensationsbedarf in Höhe von 570 Wertpunkten (LBP, Ergänzung der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation für die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05, S. 3, Unterlage 9.4-1). Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden mit 61.267 Wertpunkten (LBP, tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, S. 3, Unterlage 9.4) und 585 Wertpunkten (LBP, Ergänzung der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation für die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05, S. 3, Unterlage 9.4-1) bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der bayerischen Kompensationsverordnung ist daher mit dem Umfang von insgesamt 61.854 Wertpunkten für die flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume gegeben. Insbesondere beansprucht der Vorhabenträger Böden nur im unbedingt erforderlichen Umfang. Das Landschaftsbild wird durch die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwände sowie die Rodung vorhandener Baum- und Gehölzbestände beeinträchtigt, die das Landschaftsbild mitprägen. Mittelfristig können diese Effekte durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen 5 G, 6 G und 7 G wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Das Ausgleichskonzept wurde von der höheren Naturschutzbehörde geprüft und im Grundsatz für angemessen und sachgerecht gehalten.

Im Wege pflichtgemäßer Ermessensausübung werden die Nebenstimmungen unter Ziffer A.VI festgesetzt. Die Nebenbestimmungen in den Ziffern unter Ziffer A.VI.1 bis A.VI.7 dienen der Einhaltung des in § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsgebots und stellt dessen Umsetzung sicher. Die Nebenbestimmungen in den Ziffer A.VI.9 und A.VI.10 liegt § 10 Abs. 1 Satz 6 BayKompV zugrunde.

7.2 Geschützte Teile von Natur und Landschaft

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind alle naturschutzrechtlich erforderlichen Entscheidungen erfasst.

Dies gilt für die Zulassung der Überbauung oder Beseitigung von nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteilen (vgl. LBP, S. 51 – 52, Unterlage 19.1.1). Die Voraussetzung für die auf dem Gebiet des Freistaats Bayern erforderliche Erteilung einer Ausnahme nach Art. 16 Abs. 2, 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 2 BayNatSchG liegt vor. Das erforderliche überwiegende öffentliche Interesse ist gegeben, da mit dem Vorhaben Interessen von erheblichem Gewicht verfolgt werden (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.2) und gleichermaßen geeignete, aber wenige eingriffsintensive Alternativen nicht gegeben sind (vgl. insbesondere Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2). Die Ausnahme konnte daher bei pflichtgemäßer Ermessensausübung erteilt werden. Die für das Gebiet des Landes Baden-Württemberg erforderliche Befreiung nach § 54 Abs. 2 NatSchG i. V. m. § 67 Abs. 1 BNatSchG konnte ebenso erteilt werden. Ein überwiegendes öffentliches Interesse liegt auch hier vor. Die vorgegebene innerörtliche Lage des Vorhabens und die daraus resultierende fehlende Möglichkeit zum Ausgleich der infolge der gesetzlichen Vorgabe des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen (vgl. § 33 Abs. 2 NatSchG i. V. m. § 30 Abs. 3 BNatSchG) führt zu einer für die Erteilung einer Befreiung ferner notwendigen atypischen Sondersituation, sodass auch die erforderliche Befreiung bei pflichtgemäßer Ermessensausübung erteilt werden konnte.

Ebenso erfasst ist die für den Eingriff in die Ehinger Anlagen erforderliche Befreiung, die infolge einer Unterschutzstellung durch Satzung der Stadt Ulm als gesetzlich geschützter Grünbestand im Sinne von §§ 31, 23 Abs. 6 NatSchG (geschützter Landschaftsbestandteil) notwendig ist (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 25 der Satzung der Stadt Ulm vom 01. Februar 1985 in der Fassung vom 04. Oktober 2006). Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 7 der genannten Satzung in Verbindung mit § 29 Abs. 3 Satz 1 NatSchG und § 67 Abs. 1

Nr. 1 BNatSchG liegen vor. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen überwiegen angesichts der ganz erheblichen Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden Bedeutung der Adenauerbrücke als Verkehrsverbindung wie auch der mit ihr verbundenen erheblichen Verkehrslärmbelastung, die Maßnahmen zum Schallschutz und damit Schutz der menschlichen Gesundheit erfordert, die Belange des Naturschutzes, zumal der Eingriff im Randbereich der Ehinger Anlagen stattfindet.

7.3 Habitatschutz

Entlang der beiden Donauufer befinden sich die beiden FFH-Gebiete Nr. 7625-311 "Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliche Iller" (baden-württembergischer Teil der Donau mit Ufer) und Nr.7726-371 „Untere Illerauen“ (bayerischer Teil der Donau mit Ufer), die vom Vorhaben überspannt werden (Erläuterungsbericht, S. 57, Unterlage 1, sowie LBP, Textteil S. 5 ff., Unterlage 19.1.1). Das Vorhaben führt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgebiete in ihren jeweiligen Erhaltungszielen oder für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen.

Das FFH-Gebiet Nr. 7625-311 "Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliche Iller" sieht als wesentliches Erhaltungsziel die Bewahrung der Vorkommen in ihrer vorhandenen räumlichen Ausdehnung sowie in ihrem bestehenden Zustand mit ihren charakteristischen und regionaltypischen Tier- und Pflanzenarten sowie die Erhaltung der Lebensstätten in der momentan vorhandenen Quantität und Qualität für die im Gebiet vorkommenden Arten vor (Managementplan für das Natura 2000-Gebiet 7625-311 „Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliches Illertal“ des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.07.2015, S. 8). Vom Vorhaben betroffen sind folgende Lebensraumtypen (LRT) und Lebensstätten potentiell:

Feuchte Hochstaudenfluren

Biber (*Castor fiber*)

Bachneunauge (*Lampetra planeri*)

Groppe (*Cottus gobio*)

Huchen (*Hucho hucho*)

Rapfen, Schied (*Aspius aspius*)

Streber (*Zingel streber*)

Grüne Flussjungfer [= Grüne Keiljungfer] (*Ophiogomphus cecilia*)

Der Biber, der die Donau im Bereich des Vorhabens gelegentlich durchschwimmt (FFH-Verträglichkeitsabschätzung, S. 4, Unterlage 19.3), ist in seinen Erhaltungs- und Entwicklungszielen (Managementplan für das Natura 2000-Gebiet 7625-311 „Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliches Illertal“ des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.07.2015, S. 60, sowie Managementplan für das FFH-Gebiet 7726-371 „Untere Illerauen Teilfläche 01“ des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben) mit Stand 05/2012, S. 28 und 30) nicht erheblich beeinträchtigt. Auswirkungen auf das Bibernvorkommen hat das Vorhaben nicht, da der Biber den Bereich des Vorhabens lediglich quert, nicht aber als Lebensstätte nutzt. Die für den Biber als Erhaltungsziel festgelegte Erhaltung der Fließgewässerdynamik wird ebenso wie die Erhaltung aller vom Biber angelegter Strukturen durch das Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt. Das Vorhaben bedingt durch die an den Ufern situierten Pfeiler oder das nahe des Ufers gelegene Widerlage auf der Neu-Ulmer Seite in die Fließgewässerdynamik zwar einen Eingriff, der jedoch nicht von erheblicher Natur ist, weil die hierdurch verursachte Beeinträchtigung dieser Entwicklungsmöglichkeit in räumlicher Hinsicht auf diesen Bereich von im Verhältnis zur Größe des FFH-Gebiets sehr geringer Größe nicht erheblich sind. Aus dem gleichen Grund ist der durch das Vorhaben bedingte Eingriff in die Ziele der Erhaltung von ausreichend großen, verbundenen sowie ungestörten Wasser-Land-Lebensräume sowie von ausreichend dimensionierten Uferrandstreifen auch außerhalb des Waldes und unverbauten Uferabschnitten nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu qualifizieren.

Die weiteren vorgenannten der Lebensraumtypen und Lebensstätten werden durch das Vorhaben in ihren Erhaltungszielen nicht wesentlich beeinträchtigt.

So ist das Vorhaben mit den Erhaltungszielen für feuchte Hochstaudenfluren (Managementplan für das Natura 2000-Gebiet 7625-311 „Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliches Illertal“ des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.07.2015, S. 53, sowie Managementplan für das FFH-Gebiet 7726-371 „Untere Illerauen Teilfläche 01“ des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben) mit Stand 05/2012, S. 34). Für diesen LRT ist die Eindämmung von Nährstoffeinträgen, die Reduktion von zu starker Beschattung und Erhöhung der Fließgewässerdynamik sowie der Abflussmengen der Fließ-

gewässer vorgesehen und für das Vorhaben potentiell relevant. Die Fließgewässerdynamik wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt (siehe oben). Aus dem gleichen Grund, nämlich durch die Beschränkung des Eingriffs auf den Uferbereich, wird auch die Abflussmenge der Donau nicht beeinträchtigt. Die vorgesehenen Einleitungen in die Donau wie auch der durch den Hochwasserentlastungskanal bedingte Eintrag von Stoffen stellen keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Durch die Behandlung des Niederschlagswassers in den der Einleitung vorgeschalteten Behandlungsanlagen verursachen die Einleitungen keine oder nicht messbare Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten des Gewässers (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, S. 17 und 18, Unterlage 18.3). Zwar bedeutet das Vorhaben naturgemäß eine vom Tagesverlauf abhängige Verschattung bestimmter Bereiche des Gewässers. Allerdings führt diese Verschattung angesichts ihrer im Vergleich zur Größe des gesamten FFH-Gebiets geringen Größe nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung dieses Entwicklungsziels.

Das Vorhaben ist weiter mit den Entwicklungszielen für den LRT Bachneunauge (*Lampetra planeri*) vereinbar. Die für das Vorhaben potentiell relevanten Erhaltungsziele für diesen LRT sind die Wiederherstellung einer möglichst hohen Naturnähe der Fließgewässer und die Anlage weiterer strömungsberuhigter Abschnitte entlang der ausgebauten Donauufer an Gleithängen (Managementplan für das Natura 2000-Gebiet 7625-311 „Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliches Illertal“ des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.07.2015, S. 56). Der Anlage weiterer strömungsberuhigter Abschnitte steht das Vorhaben nicht entgegen, da diese Maßnahmen trotz des Vorhabens weiter durchgeführt werden können. Einer Wiederherstellung einer möglichst hohen Naturnähe der Fließgewässer steht das Vorhaben insbesondere im Uferbereich bedingt durch den Pfeiler auf dem Ulmer Donauufer, das nahe des Ufers gelegene Widerlage auf der Neu-Ulmer Seite sowie die Verschattung entgegen. Jedoch ist angesichts der geringen räumlichen Ausdehnung die Beeinträchtigung dieses Entwicklungsziels auch hier nicht als erheblich zu qualifizieren.

Auch im Hinblick auf die Entwicklungsziele für die Groppe (*Cottus gobio*), den Huchen (*Hucho hucho*), den Rapfen (*Schied*, *Aspius aspius*) und den Streber (*Zingel streber*) verursacht das Vorhaben keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Die Wiederherstellung einer möglichst hohen Naturnähe der Fließgewässer zur Verbesserung der eigendynamischen Entwicklung und damit einem durch

Fließgeschwindigkeitsveränderungen generierten Substratwechsel (Managementplan für das Natura 2000-Gebiet 7625-311 „Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliches Illertal“ des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.07.2015, S. 56, 57, 58 und 59, sowie Managementplan für das FFH-Gebiet 7726-371 „Untere Illerauen Teilfläche 01“ des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben) mit Stand 05/2012, S. 42) beeinträchtigt das Vorhaben durch die erforderliche temporäre Uferbefestigung in Form von Spundwandverbauten und Schüttungen (Erläuterungsbericht, S. 39, Unterlage 1) sowie durch den erforderlichen Pfeiler am Ulmer Donauufer und das nahe des Ufers gelegene Widerlage auf der Neu-Ulmer Seite. Die Beeinträchtigungen sind auch hier indes nicht erheblich, weil es sich zum Teil nur um temporäre, vor allem aber wieder um räumlich eng umgrenzte Beeinträchtigungen handelt.

Auch die Entwicklungsziele für die Grüne Flussjungfer [= Grüne Keiljungfer] (*Ophiogomphus cecilia*) werden durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Die als Entwicklungsziel vorgesehene Verbesserung der natürlichen Morphodynamik einschließlich Entwicklung eines naturnahen Gewässerprofils mit größerer Tiefen- und Breitenvarianz (Managementplan für das Natura 2000-Gebiet 7625-311 „Donau zwischen Munderkingen und Ulm und nördliches Illertal“ des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.07.2015, S. 55) wird durch den erforderlichen Pfeiler am Ulmer Donauufer und das nahe des Ufers gelegene Widerlage auf der Neu-Ulmer Seite wie auch die erforderliche temporäre Uferbefestigung in Form von Spundwandverbauten und Schüttungen (Erläuterungsbericht S. 43, Unterlage 1) beeinträchtigt, wobei diese Beeinträchtigung infolge der sehr kleinräumigen Einschränkung nicht von erheblicher Natur ist.

7.4 Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben des europäischen und nationalen Artenschutzrechts vereinbar.

7.4.1 Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind bundesrechtlich in § 44 Abs. 1 BNatSchG geregelt.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG nachzustellen,

sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

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

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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

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

7.4.2 Wahrung der Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat der Vorhabenträger diejenigen der in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten und europäischen Vogelarten entsprechend Art. 1 VRL, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung in Form der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen (vgl. Unterlage 19.2).

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

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, vgl. Unterlage 19.1.3) entspricht den mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 (Gz. G7-4021.1-2-3) eingeführten Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung.

Berücksichtigung in der saP finden sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen bzw. funktionserhaltende Maßnahmen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im landschaftspflegerischen Begleitplan, enthalten sind. In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen untersucht die saP, ob die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG greifen. Nicht überprüft wurden Arten, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihre Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Im Ergebnis sind keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatSchG bedarf es das Vorhaben daher nicht.

Nach Ausscheidung derjenigen Arten, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit im Wirkraum des Vorhabens mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle), wurde für folgende Arten des Anhangs IV der FFH-RL und des Art. 1 der VRL die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände überprüft:

Säugetiere:

Breitflügelfledermaus, Wasserfledermaus, Großer Abendsegler, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Zweifarbfledermaus, Weißrandfledermaus, Bartfledermäuse, Bechsteinfledermaus, Braunes und Großes Langohr, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus

Europäische Vogelarten:

Von den europäischen Vogelarten sind nur die höhlenbrütenden Arten (u. a. Haussperling, Gartenbaumläufer) relevant.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Fachbeitrag zur saP (Unterlage 19.2) verwiesen. Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH –Richtlinie sind mangels geeigneter Lebensräume bzw. mangels natürlichen Vorkommens bestimmter Arten nicht betroffen.

Bei den durch das Vorhaben betroffenen FFH-Anhang-IV-Arten und den europäischen Vogelarten bleibt jedoch die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang durch die vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen weiterhin erhalten bzw. wird nicht verschlechtert. Schädigungen bzw. Störungen mit Auswirkungen auf die lokalen Populationen sind ebenfalls nicht gegeben. Auch wird das Risiko des Verletzens und des Tötens von Individuen durch das Vorhaben nicht signifikant erhöht.

Dies wird durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt. Als Vermeidungsmaßnahmen sind zugunsten der betroffenen Fledermaus- und Vogelarten zur Vermeidung baubedingter Störungen oder Beeinträchtigungen im Rahmen des Maßnahmenkomplexes 1 V vier Einzelmaßnahmen vorgesehen (LBP, Maßnahmenblätter S. 1, Unterlage 9.3). Die Einzelmaßnahme 1.1 V erlaubt Rückschnitte und Rodungen von Hecken, Gebüsch und Gehölzen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar. Ebenfalls nur in diesem Zeitraum ist die Räumung des Baufelds und damit die Entfernung aller möglicherweise als Nistplatz, Quartier oder Unterschlupf geeigneten Strukturen zulässig. Für den Schutz der Baumfledermäuse und der höhlenbrütenden Vogelarten sieht die Einzelmaßnahme 1.1 V vor, dass im Zeitraum vom Juli bis Anfang August vor Baubeginn alle größeren Gehölze, die entfernt werden müssen, nochmals durch eine fach- bzw. artenkundige Person (Biologe o. ä.) von außen bzw. mit einem Endoskop zu kontrollieren sind, ob sie besetzte Höhlen aufweisen. Sofern dabei eine Besiedlung durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann, wird über und unter der Einflugöffnung eine Folie bzw. eine Kunststoffröhre befestigt, die den Fledermäusen das Verlassen des Quartiers gestattet, beim Anflug jedoch die Landung im Höhleneingang verhindert (Reusen-Prinzip). Eine erneute Kontrolle von zu rodenden, aber nicht vollständig einsehbaren Altbäumen bzw. Bäumen mit potenziell geeigneten Strukturen auf (besetzte) Höhlungen, Spalten oder abblätternde Rinde (Fledermausquartiere) muss unmittelbar vor der Fällung durch die Umweltbaubegleitung erfolgen. Für den Fall, dass ein Fledermausvorkommen zu vermuten ist oder nachgewiesen wird, müssen geeig-

nete Maßnahmen getroffen werden. Diese können in einer möglichst schonenden Behandlung potenzieller Quartierbäume, der Bergung von Stammstücken mit Höhlenquartieren und Verbringen in geeignete Bereiche im näheren Umfeld außerhalb des Baufelds oder der Bergung und Umsiedlung von Fledermaus-Individuen in bereitgestellte und für die Art geeignete Fledermauskästen bestehen (vgl. für alle Elemente dieser Einzelmaßnahme LBP, Maßnahmenblätter, S. 3 - 4, Unterlage 9.3, sowie saP, S. 24 - 26, Unterlage 19.2). Im Zuge der Einzelmaßnahme 1.2 V erfolgt die Beschränkung des Baufeldes durch ortsfeste Bauzäune. Des Weiteren werden angrenzende Bäume und Vegetationsbestände vor Feuer, chemischer Verunreinigung, Vernässung, Überstauung und mechanischen Schäden und Gehölze vor Überfüllungen und Abgrabungen im Wurzelbereich geschützt. Ferner werden alle vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Beendigung der Maßnahme zurückgebaut und wiederhergestellt (vgl. für alle Elemente dieser Einzelmaßnahme LBP, Maßnahmenblätter, S. 5 - 6, Unterlage 9.3). Die Einzelmaßnahme 1.3 V sieht zum Schutz von Reptilienvorkommen, insbesondere der Mauereidechse und der Ringelnatter, deren strukturelle Vergrämung mit anschließender Errichtung eines Sperrzauns vor. Dafür wird die gesamte Vegetationsdecke vor Beginn der Aktivitätsphase (bis spätestens Mitte März) auf wenige cm gemäht und alle noch vorhandenen Versteckmöglichkeiten wie Steinhaufen, Brettern, Totholz etc. werden im Anschluss daran in Handarbeit innerhalb der (Haupt-) Aktivitätszeit ab Anfang bzw. Mitte April unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung (UBB) schonend entfernt (vgl. Einzelmaßnahme LBP, Maßnahmenblätter S. 7 und 8, Unterlage 9.3). wobei der Vorhabenträger verpflichtet ist, auf das geplante Absammeln zugunsten der Vergrämung nach Möglichkeit zu verzichten (vgl. Auflage in Ziffer A.VI.3). Die Einzelmaßnahme 1.4 V_{FFH} sieht zudem zum Schutz der betroffenen Fledermaus- und Vogelarten vor, dass bei Abbrucharbeiten während der Brutzeit unter Einbeziehung der Umweltbaubegleitung während des Brückenabbruchs Gitternetze an entstehenden Einflugöffnungen an bzw. unter der Brücke angebracht werden und die den Unterbauten beider Widerlager mit einem Vogel-Einflugschutz versehen werden (vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 9 - 10, Unterlage 9.3, sowie saP, S. 26, Unterlage 19.2).

Das nach der Auflage in Ziffer A.VI.8 einzuhaltende Maßnahmenblatt 1.5 V (vgl. Ziffer E) sieht ergänzend zum Maßnahmenkomplex 1 V vor, dass eine erneute Kontrolle von potenziell geeigneten Habitatstrukturen (Höhlungen, Nischen etc.) an der Adenauerbrücke vor dem Abriss durch eine qualifizierte Fledermausfachkraft mittels einer Wärmebildkamera auf ein- und ausfliegende Fledermäuse (fünf

Begehungen, davon vier im Zeitraum Mai - August mit einer einer Morgenschwärmbeobachtung ab Juni) und eine Begehung von Mitte August bis Mitte Oktober) sowie zusätzlich eine winterliche Ausflugskontrolle ab Anfang November stattfinden soll. Bei Höhlungen oder Nischen, bei denen eine Besiedlung durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann, ist vorgesehen, eine Folie über der Einflugöffnung Folie o. ä. befestigt wird, die Fledermäusen das Verlassen des Quartiers gestattet, beim Anflug jedoch die Landung im Höhleneingang verhindert (Reusen-Prinzip). Ferner ist in diesem Fall vorgesehen, dass eine vorsorglich letzte Kontrolle dieser Habitatstrukturen unmittelbar vor dem Abbruch der Brücke unter Heranziehung ggf. notwendiger Hilfsmittel (Endoskop und dergleichen) erfolgt. Sollten hierbei Fledermausindividuen oder frische, eindeutig Fledermäusen zuzuschreibenden Spuren gefunden werden, werden die erforderlichen Maßnahmen durch die Umweltbaubegleitung festgelegt (z. B. Bergung und Umsiedlung von Fledermausindividuen in für die Art geeignete Fledermauskästen). Außerdem ist bei einem Abriss im o. g. Zeitraum vorgesehen, dass fünf Kästen an geeigneten Bauwerken im Umfeld der Adenauerbrücke prophylaktisch aufgehängt werden.

Im Rahmen der Maßnahme 7 G werden zur Vermeidung von Vogelschlag für den abschnittsweise transparenten Teil der Wände dauerhafte Vogelschutzmarkierungen in geeignetem Abstand angebracht, deren Ausgestaltung entweder den Vorgaben aus der Beurteilung der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten (2021) zur Vermeidung von Vogelverlusten an Glasscheiben oder den Vorgaben aus der Veröffentlichung „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ von Rössler et. al, 3. Auflage 2022, Herausgabe Schweizerische Vogelwarte Sempach, folgen wird und im Zuge der Ausführungsplanung mit den unteren Naturschutzbehörden bei der Stadt Ulm und am Landratsamt Neu-Ulm abgestimmt werden wird (vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 21 - 22, Unterlage 9.3, sowie saP, S. 26 - 27, Unterlage 19.2).

Zum Schutz der Baumfledermäuse ist im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme 4 A_{CEF} ferner vorgesehen, jedes verlorengelassene potentielle Quartier durch die Aufhängung von jeweils drei Fledermauskästen zu kompensieren. Ebenso wird zum Schutz der höhlenbrütenden Vogelarten jedes verlorengelassene potentielle Quartier durch die Aufhängung von jeweils vier Vogelnistkästen ausgeglichen. Zum Schutz der Baumfledermäuse wie auch der höhlenbrütenden Vogelarten wird zusätzlich jeweils ein Vogelnistkasten und ein Fledermauskasten je drei zu fällenden und mit Efeu bewachsenen Bäumen aufgehängt. Die Anzahl der aufzuhängenden Fledermaus- und Vogelnistkästen wird durch eine Kontrolle vor der

Fällung der Bäume festgestellt und die Aufstellorte für die Fledermaus- und Vogelnistkästen durch fachkundiges Personal und unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung bestimmt. Die Fledermaus- und Vogelnistkästen werden für die Dauer von mindestens zehn Jahren gewartet und gepflegt (vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 15 - 16, Unterlage 9.3 sowie saP, S. 27 - 28, Unterlage 19.2).

Im Einzelnen wird insbesondere auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1), die Maßnahmenblätter zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 9.3) sowie auf den Fachbeitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.2) verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diesbezüglich die darin enthaltenen Aussagen zu Eigen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen den Anforderungen des Naturschutzgesetzes wie auch den artenschutzrechtlichen Bestimmungen genügen. Lediglich bei der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 1.3 V (vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 7 und 8, Unterlage 9.3) ist zusätzlich auf ein Absammeln zugunsten der Vergrämung nach Möglichkeit zu verzichten (vgl. Auflage in Ziffer A.VI.3).

Das planfestgestellte Vorhaben ist damit auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes die sinnvollste Lösung, um dem Verkehrsbedürfnis im Sinne des § 3 Abs.1 S.2 FStrG zu genügen.

8. Klimaschutz

Bei der Abwägungsentscheidung wurden die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) berücksichtigt. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbarem Aufwand zu ermitteln, welche treibhausgasrelevanten Auswirkungen das Vorhaben hat, welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben und diese bei der zu treffenden Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7/21, Rn. 82 ff. – juris). Das Vorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes zulässig.

Die Ermittlung der mit dem Vorhaben verbundenen THG-Emissionen erfolgte gemäß dem mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.09.2022 (Gz. StMB-41.2-4380-2-1-1) eingeführten Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung für die Sektoren „Industrie“, „Verkehr“ und „Landnutzung/Landnutzungsveränderung“ vom Vorhabenträger und ist als „Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas“ Teil der Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 19.5).

Für den Sektor „Industrie“, dem die THG-Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie für die Unterhaltung der Straße unterfallen, werden die THG-Emissionen in Form einer Abschätzung der Lebenszyklusemissionen anhand der Größe des Vorhabens ermittelt (Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung vom 20.09.2022, S. 2, 6 und 7). Ohne Berücksichtigung der THG-relevanten Minderungseffekte etwaiger Recyclingprozesse verursacht das Vorhaben in der in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen Größe und Ausgestaltung THG-Emissionen in Höhe von 16.740 Tonnen CO₂-Äquivalente (Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 9, Unterlage 19.5).

Für den Sektor „Verkehr“, der die Emissionen der im Rahmen des Vorhabens herrschenden Verkehrsbelastung beinhaltet, wurden die Emissionen anhand des im Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten, Anlage 3 zur Unterlage 1) prognostizierten Verkehrs und unter Heranziehung der in der Emissionsdatenbank HBEFA (Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, INF-RAS Bern, 2022) ermittelt (Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 11 - 12, Unterlage 19.5). Für den Prognosehorizont des Jahres 2035 ergeben sich THG-Emissionen in Höhe von jährlich 55.496,9 Tonnen CO₂-Äquivalente (Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 15, Unterlage 19.5). Im Vergleich zur bestehenden sechsspurigen Ausgestaltung der Adenauerbrücke verursacht die planfestzustellende achtspurige Ausgestaltung bei Zugrundelegung des Prognosehorizonts des Jahres 2035 einen Mehrausstoß von jährlich 431 Tonnen CO₂-Äquivalente (Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 16, Unterlage 19.5).

Das Vorhaben beinhaltet im Hinblick auf den Sektor „Landnutzung/Landnutzungsveränderung“ die dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 0,8 ha und tempo-

räre Inanspruchnahme von ca. 0,9 ha Gehölzflächen (Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 18, Unterlage 19.5) sowie von dauerhaft 0,043 ha und temporär ca. 0,26 ha Grünlandflächen (Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 20, Unterlage 19.5). Bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen handelt es sich um als klimarelevant einzustufende Böden. Dem gegenüber stehen vorhabenbedingte Ersatzmaßnahmen, die die Schaffung von Böden mit einer hohen Klimaschutzfunktion vorsehen. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 2 E wird ein Waldmantel auf einer Fläche von ca. 0,44 ha neu angelegt (vgl. LBP, tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, S. 1, Unterlage 9.4), der eine hohe Klimaschutzfunktion bietet (vgl. Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 22, Unterlage 19.5, sowie Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung vom 20.09.2022, S. 9). Im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 3 E wird eine Streuobstwiese mit begrenzender Hecke und unter Ansaat von artenreichem Extensivgrünland (Zielbiotope „Streuobstbestand im Komplex mit extensiv genutztem Grünland mit mittlere Ausprägung“ (B432-GE00BK) sowie „mesophile Hecke“ (B112-WX00BK), vgl. LBP, S. 47, Unterlage 19.1.1) auf einer Fläche von insgesamt ca. 0,63 ha neu angelegt (vgl. LBP, tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, S. 1, Unterlage 9.4), ebenfalls eine Fläche mit hoher Klimaschutzfunktion (vgl. Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas, S. 22, Unterlage 19.5, sowie Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung vom 20.09.2022, S. 9).

Diese für den Zweck des KSG und die im KSG festgelegten Ziele relevanten Auswirkungen sind vor dem Hintergrund des mit dem Vorhaben verbundenen Interesses am Erhalt einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustands der Verkehrsinfrastruktur, dessen Erhaltung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein erhebliches Gewicht zukommt, hinzunehmen. Bedingt durch die von § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG für Bundesfernstraßen gesetzlich vorgeschriebene Leistungsfähigkeit, wonach die Straße geeignet sein muss, das regelmäßige Verkehrsbedürfnis abzudecken (vgl. dazu Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2), ist das Vorhaben in der planfestgestellten Form trotz der mit ihm verbundenen THG-Emissionen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt. Die Belange des Straßenverkehrs überwiegen vorliegend die Belange des Klimaschutzes. Maßgeblich hierfür ist nach Auffassung der Planfest-

stellungsbehörde, dass der Belang des Straßenverkehrs u. a. wegen seiner gesamtwirtschaftlichen Bedeutung ein Belang von erheblichem Gewicht ist. Auch unter Einstellung der Belange des Klimaschutzes ist das Vorhaben gerechtfertigt und stellt sich nicht als einseitige, die Belange des Klimaschutzes in unzulässiger Weise hintenanstellende Planung dar. Dass für das Vorhaben der Ausbau mit acht Fahrstreifen gewählt worden ist, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls durch § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG gerechtfertigt. Die einschlägigen technischen Regelwerke sehen zur Erfüllung des regelmäßigen Verkehrsbedürfnisses die Ausgestaltung der Rampen mit zwei Fahrstreifen vor (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2). Auch der erleichterte Unterhalt der Infrastruktur und vor allem das geringere Unfallrisiko, das aus der Entkoppelung des jeweils äußeren Fahrstreifens vom Ver- und Entflechtungsgeschehen zu den durchgehenden Fahrspuren der B 10 resultiert, rechtfertigen die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen. Eine andere Ausgestaltung des Vorhabens, insbesondere in Form einer Variante mit einer geringen Anzahl an Fahrstreifen, ist somit auch wegen § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten.

Das Vorhaben steht ferner im Einklang mit den Klimaschutzbezogenen Vorgaben des Landes Baden-Württemberg wie auch des Freistaats Bayern.

Das Vorhaben wahrt die im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) gestellten Anforderungen. Das Vorhaben ist auch bei der gemäß § 7 Satz 1 KlimaG BW vorgeschriebenen bestmöglichen Berücksichtigung des Zwecks des KlimaG BW sowie der zur Erreichung dieses Zwecks beschlossenen Ziele gemäß zulässig. Der Vorhabenträger hat die vorhabenbedingt anfallenden THG-Emissionen zutreffend ermittelt (vgl. Ausführungen oben). Angesichts durch die von § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit, die das regelmäßige Verkehrsbedürfnis abdecken muss (vgl. dazu Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2), ist das Vorhaben trotz der mit ihm verbundenen THG-Emissionen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gerechtfertigt. Die Belange des Straßenverkehrs überwiegen vorliegend die Belange des Klimaschutzes. Maßgeblich sind auch hier die bereits zum KSG dargestellten Erwägungen, also die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Belangs des Straßenverkehrs, das reduzierte Unfallrisiko und die verbesserte Unterhaltungsmöglichkeit. Eine andere Ausgestaltung des Vorhabens, insbesondere in Form einer Variante mit einer geringen Anzahl an Fahrstreifen, ist auch wegen § 7 Satz 1 KlimaG BW nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten.

Um die von § 7 Satz 1 KlimaG BW vorgeschriebene bestmögliche Berücksichtigung des Zwecks des KlimaG BW sowie der zur Erreichung dieses Zwecks beschlossenen Ziele auch im Rahmen der Ausführungsplanung sicherzustellen, wurde dem Vorhabenträger auf Grundlage von § 36 Abs. 1 Alt. 2 LVwVfG bzw. Art. 36 Abs. 1 Alt. 2 BayVwVfG vorsorglich aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung den Zweck des KlimaG BW sowie die zur Erreichung dieses Zwecks beschlossenen Ziele im tatsächlich und rechtlich möglichen und zulässigen Rahmen zu berücksichtigen (vgl. Nebenbestimmung in Ziffer A.IX.8). Eine weitere Befassung der Planfeststellungsbehörde, insbesondere mit den Modalitäten der Bauausführung des planfestgestellten Vorhabens, ist im Planfeststellungsverfahren nicht geboten gewesen, da durch die Zulassung des Vorhabens in der planfestgestellten Form sichergestellt ist, dass es möglich ist, das Vorhaben im Rahmen der Bauausführung in einer mit den Anforderungen von § 7 Satz 1 KlimaG BW im Einklang stehenden Weise zu verwirklichen. Eine darüber hinausgehende Pflicht zur Konfliktbewältigung besteht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, Rn. 107, BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, Az. 9 A 19/15, Rn. 20 sowie BVerwG, Urteil vom 03.11.2020, Az. 9 A 12/19, Rn. 219 – jeweils juris).

9. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

9.1 Landwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Das Vorhaben sieht für die Herstellung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen 2 E und 3 E die Inanspruchnahme von 4.404 m² intensiven genutzten Ackerlands (Maßnahme 2 E, vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 12, Unterlage 9.3) bzw. von 6.329 m² intensiv bewirtschafteten Grünlands (Maßnahme 3 E, vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 14, Unterlage 9.3) vor. Die Inanspruchnahme im Umfang von insgesamt 1,07 ha beeinträchtigt zwar Belange der Landwirtschaft; die Beeinträchtigungen sind aber von geringem Umfang und damit nicht so erheblich, dass eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum zu erwarten ist.

9.2 Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

Belange der Forstwirtschaft sowie der Jagd werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Die Belange der Fischerei werden durch die Nebenbestimmungen in Ziffer A.IX.7 gewahrt.

10. Denkmalpflege

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes vor.

Das Vorhaben lässt eine Betroffenheit des archäologischen Kulturdenkmals „Werk I: Obere Donaubastion der Bundesfestung Ulm“ auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg erwarten. Ob und in welchem Maße die Substanz dieses Denkmals bereits durch den baulichen Bestand berührt bzw. beeinträchtigt worden ist, ist nicht bekannt. Um dem allgemeinen Interesse an der Erhaltung von Kulturdenkmälern bestmöglich gerecht zu werden, bedarf es im Interesse des Denkmalschutzes ggf. baubegleitender Maßnahmen, in deren Zuge Funde und Befunde fachgerecht geborgen bzw. dokumentiert werden können, sodass der dokumentarische Wert des Kulturdenkmals als kulturhistorische Quelle für künftige Generationen erhalten werden kann. Zu diesem Zweck werden nach pflichtgemäßer Ermessensausübung die in Ziffer A.IX.5 getroffenen Nebenbestimmungen festgesetzt. Die festgesetzten Nebenbestimmungen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz des Bodendenkmals vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen dem Vorhabenträger und Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium

Stuttgart vorbehalten, an deren Stelle – soweit erforderlich – auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

11. Grundstückszufahrten

Die Auflage in Ziffer A.IX.1 wurde auf Grundlage von § 8a Abs. 3 Satz 1 FStrG nach pflichtgemäßer Ermessensausübung festgesetzt und schützt das berechnigte Interesse von Straßenanliegern, dass während der Bauzeit und nach Beendigung der Baumaßnahme ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder ein angemessener Ersatz dafür geschaffen wird. Lediglich soweit dies nicht möglich sein sollte, ist vom Vorhabenträger Entschädigung zu leisten.

12. Eingriffe in das Eigentum

Bei der Überprüfung des Straßenbauvorhabens ist zu berücksichtigen, dass den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten (Art. 14 GG) ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zukommt. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum müssen zwingend erforderlich sein und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan (Unterlage 10.1) und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme, der im Rahmen der Abwägung grundsätzlich sehr schwer wiegt, hier nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt werden müsste.

IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

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

1. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 - Kampfmittelbeseitigungsdienst BW

Das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst BW, wendet ein, dass im Vorfeld jeglicher Bauarbeiten die Kampfmittelfreiheit durch eine Kampfmittelerkundung sowie ggf. durch fachgerechte Räumung etwaiger aufgefundener Kampfmittel festzustellen sei. Dies wird durch die Nebenbestimmung in Ziffer A.IX.4 sichergestellt.

2. Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 - Landesamt für Denkmalpflege

Das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Betroffenheit des archäologischen Kulturdenkmals „Werk I: Obere Donaubastion der Bundesfestung Ulm“ gem. § 2 Denkmalschutzgesetz anzunehmen sei. Es sei nicht bekannt, in welchem Maße dieses Kulturdenkmal durch die bestehende Adenauerbrücke bereits beeinträchtigt worden sei. Die mit dem Vorhaben verbundenen Bodeneingriffe geböten es, baubegleitende Maßnahmen durchzuführen, in deren Zuge Funde und Befunde fachgerecht zu bergen bzw. zu dokumentieren seien, um den dokumentarischen Wert des Kulturdenkmals als kulturhistorische Quelle für künftige Generationen zu erhalten.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung der geforderten Maßnahmen zugesichert.

3. Stadt Ulm

Die Stadt Ulm hat Einwendungen zu diversen Themenkomplexen erhoben. So regt die Stadt Ulm in baulicher Hinsicht an, den auf dem Ersatzneubau der Adenauerbrücke geplanten Geh- und Radweg anstatt mit der geplanten Breite

von 3,0 m in einer Breite von mindestens 4,0 m entsprechend den einschlägigen Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten auszuführen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Begründung wird auf die Ausführungen unter der Ziffer C.IV.12 verwiesen.

Im Hinblick auf die Belange des Radverkehrs wird eingewendet, dass aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich sei, wie der Geh- und Radweg unterhalb der Adenauerbrücke entlang der Südbahn zukünftig ausgestaltet werde und welche Steigungsverhältnisse dort herrschen werden, sodass die Planfeststellungsunterlagen entsprechend zu ergänzen seien und die einschlägigen Richtlinien einzuhalten seien. Weiter solle der Knoten Wiblinger Straße/ Ringstraße / Schützenstraße im nördlichen Bereich in Richtung Bootshausstraße um eine weitere Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr erweitert werden, um eine umwegige Führung und "wildes Queren" im hochbelasteten Knoten zu vermeiden. Ferner seien Informationen über Änderungen in der Verkehrsführung des Geh- und Radverkehrs mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf in der Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Die geforderte Information der Öffentlichkeit über die jeweiligen Verkehrsführungen wurde vom Vorhabenträger zugesichert.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Der Ziegelländeweg wird mit Ausnahme vorübergehenden, baubedingten Sperrung und Nutzung als Baustellenzufahrt im Bereich (vgl. Erläuterungsbericht S. 74, Unterlage 1) baulich nicht verändert (vgl. Erläuterungsbericht S. 31, dort Tabelle 3, Unterlage 1). Eine richtlinienkonforme Anpassung ist bereits deswegen nicht geboten. Die im Bereich der Kreuzung von Wiblinger Straße, Ringstraße und Schützenstraße vorgesehene Ampelanlage für den Fuß- und Radverkehr (vgl. Erläuterungsbericht S. 84, Unterlage 1) stellt eine ausreichende Möglichkeit zur Querung für den Fuß- und Radverkehr dar, sodass es in diesem Bereich keiner weiteren Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr bedarf.

Hinsichtlich der im Jahr 2030 in Ulm stattfindenden Landesgartenschau fordert die Stadt Ulm, die Bauabläufe und die Zugänglichkeit des Baufeldes in den Ehinnger Anlagen, am Donauufer und am Ziegelländeweg eng mit der Stadt Ulm bzw.

dem von der Stadt Ulm für die Neugestaltung der Wegeverbindung in den Ehinger Anlagen beauftragten Planungsbüros abzustimmen. Hierfür sei auch der Geh- und Radweg östlich der B 10 in den Ehinger Anlagen mit der Stadt Ulm abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die geforderte Abstimmung mit der Stadt Ulm vorzunehmen.

Mit Blick auf die für die Landesgartenschau 2030 relevanten städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte verlangt die Stadt Ulm, die Planung und Gestaltung der Lärmschutzwände auf Seite der Stadt Ulm ebenso wie die Planung und Gestaltung der dafür auf Seite der Stadt Ulm unterstromig erforderlichen Winkelstützwand eng mit der Stadt Ulm bzw. den für die Landesgartenschau beauftragten Planungsbüros abzustimmen. Bäume im Bereich des Vorhabens seien so weit wie möglich zu schützen. Dafür sei insbesondere die Gründung und Konstruktion der Lärmschutzwände so zu planen, dass keine weiteren, über die in den Planfeststellungen ersichtlich Baumfällungen hinaus notwendig würden. Alle Verpflanzungen und Neupflanzungen von Bäumen seien weiter eng mit der Stadt Ulm bzw. den von der Stadt Ulm beauftragten Planungsbüros abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat die geforderte Abstimmung zugesichert.

Betreffend die naturschutzfachlichen Aspekte des Vorhabens wendet die Stadt Ulm ein, dass der im Rahmen der Bauaktivitäten zu gewährende Schutz angrenzender, bestehender und erhaltenswerter Bäume nach der Dienstanweisung der Stadt Ulm zum Schutz von Bäumen sowie der DIN 18920 und der RAS-LG 4 zu erfolgen habe. Ferner sei hierfür das Merkblatt Baumschutz auf Baustellen zu beachten. Vorbereitende Maßnahmen wie auch Schutzmaßnahmen seien in einem Baustelleneinrichtungsplan darzustellen und mit der Abteilung Grünflächen der Stadt Ulm abzustimmen. Alle durch Fällungen freigestellten Bäume seien mit einem Weißanstrich zum Schutz gegen Sonnenbrand zu versehen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Großen Ehinger Anlage.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Vorgaben zugesichert.

Weiterhin habe der Vorhabenträger vor Baubeginn eine Baumbilanz für die von der Baumaßnahme betroffenen Bäume (Fällung, Ersatzpflanzung) auf Ulmer Gemarkung zu erstellen. Diese sei während der Bauphase zu aktualisieren und diene nach Abschluss der Maßnahme als Basis für die Bemessung des Ausgleichsumfangs. Alle für die Baumaßnahme gefällten Bäume seien entsprechend der aktualisierten Baumbilanz im Verhältnis 1:3 auszugleichen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Baumbilanz wie gefordert zu erstellen. Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit sie einen Ausgleich der gefällten Bäume im Verhältnis 1:3 fordert. Ein solcher Ausgleich ist – auch nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Schwaben – nicht geboten, um den Eingriff in das Landschaftsbild landschaftsgerecht zu ersetzen. Mit den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen 5 G, 6 G und 7 G sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes soweit wie irgend möglich zu minimieren und unvermeidbare Beeinträchtigungen zumindest mittelfristig auszugleichen. Alle übrigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, die durch die Rodung des Baumbestandes entstehen, werden anhand ihrer flächenbezogen bewertbarer Merkmale bilanziert und durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen 2 E und 3 E vollumfänglich kompensiert. Eine Kompensation von Eingriffen nach den §§ 13 ff. BNatSchG setzt nicht voraus, dass der ökologische Zustand sofort vollumfänglich ausgeglichen wird, weshalb eine vorübergehende, anwuchsphasenbedingte Verschlechterung hingenommen werden kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.10.2020, Az. 7 VR 3/20, Rn. 17 – juris).

Als Ausgleich zu pflanzende Bäume seien an einem Standort zu pflanzen, der einen Mindestabstand von 2,0 m zu Leitungen aufweise. Die Pflanzqualität von Bäumen müsse den städtischen Mindeststandard erfüllen (Solitärbaum, 4 x v., mDb StU 20-25 cm, H 500-700 cm, Breite 200 - 300 cm, Kronenansatz mind. 2,50 m). Alle Standorte für Ersatzpflanzungen wie auch die zu pflanzenden Baumarten seien im Einvernehmen mit der Stadt Ulm festzulegen. Die zwischen Geh- und Radweg an der Donau und Bahnlinie vorgesehenen Baumstandorte seien ungeeignet, da dort wegen der Nähe zur Bahntrasse nur kleine, schmale Bäume gepflanzt werden könnten. Pflanzgruben müssten mindestens ein Volumen von 12 m³ pro Baum haben, mindestens 1,5 m tief sein und verdichtungsfrei ausgebildet werden. Sie seien entsprechend der fachlich erforderlichen Bauweise mit

geeignetem Baumsubstrat zu verfüllen. Zu pflanzende Laubbäume seien mit geeigneten Mykorrhiza-Pilzen heimischer Arten zu impfen. Zum Schutz vor thermischen Stammschäden sei nach der Pflanzung ein Anstrich bestehend aus einem geeigneten Voranstrich und einer geeigneten weißen Stammschutzfarbe vorzunehmen. Bäume seien in den Grünflächen durch Dreibock oder Unterflurverankerung zu verankern. Bei den Großbäumen sei ferner in Absprache mit der Stadt Ulm zu prüfen, ob diese in einem Radius von bis zu zehn Kilometern verpflanzt werden können und etwaige Verpflanzungen seien unter Beachtung der ZTV-Großbaumverpflanzung vorzunehmen.

Der Vorhabenträger sichert zu, die Baumstandorte, Pflanzqualitäten und die Pflanzdurchführung im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Ulm, Abteilung Grünflächen, abzustimmen.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Die geforderte Verpflanzung von Bäumen, insbesondere Großbäumen, ist rechtlich nicht geboten. Auch Vermeidungsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33/02, Rn. 52 – juris). Dieser Anforderung würde die zwingende Verpflanzung von Bäumen nicht gerecht. Der finanzielle Aufwand für die Versetzung von Bäumen, insbesondere von Großbäumen, ist hoch. Dem gegenüber stehen offene Erfolgsaussichten einer Verpflanzung, da Verpflanzungen zwangsweise zu Schäden am Baum, insbesondere am Wurzelballen, führen und Bäume bei Veränderungen ihres Lebensraums, insbesondere der Zusammensetzung des Bodens und der in ihm enthaltenen Mikroorganismen, empfindlich sind, sodass derartige Verpflanzungen oft scheitern. Zudem müssten für die geforderte Verpflanzung schwere Baumaschinen eingesetzt werden, die den umliegenden, zu erhaltenden Baumbestand zusätzlich gefährden würden. In Anbetracht dieser Risiken stellt es sich als unverhältnismäßig dar, vom Vorhabenträger die Verpflanzung der Bäume, insbesondere der Großbäume zu verlangen.

Mit Blick auf die durch das Vorhaben bedingte Versiegelung schlägt die Stadt Ulm vor, das nördlich des Vorhabens befindliche Gelände einer Kfz-Werkstatt, die im Zuge der Landesgartenschau 2030 aufgelöst werden soll, zurückzubauen und zu entsiegeln.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die eingriffsbedingten Beeinträchtigungen werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Anforderungen ausgeglichen bzw. ersetzt.

Die Ausführungsplanung sei in naturschutzbezogener Hinsicht ebenso wie die Ausschreibung mit der Stadt Ulm abzustimmen, wobei die vegetationstechnischen Arbeiten separat auszuschreiben seien. Baustelleneinrichtungs- und -abwicklungspläne seien spätestens vier Wochen vor Baubeginn vorzulegen und mit der Stadt abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Forderungen zugesichert.

Für die vegetationstechnischen Arbeiten sei eine Überwachung durch einen externen Fachmann zu veranlassen. An die Baustellenflächen angrenzende Verkehrsgrünflächen und öffentliche Grünflächen seien während der Bauphase nach einem entsprechend abgestimmtem Baustelleneinrichtungs-/abwicklungsplan bzw. nach Vorgaben der Abteilung Grünflächen (VGV/GF) vor Beschädigung zu schützen. Das Errichten von Baustelleneinrichtungen und -Zufahrten bzw. das Lagern von Baumaterialien in öffentlichen Grünflächen sei nur nach Absprache mit der Stadt Ulm zulässig. Der Baubeginn müsste der Stadt Ulm mindestens 4 Wochen vor Aufnahme der Arbeiten bekannt gegeben werden. Sofern bestehende Grünflächen im Zuge der Baumaßnahme beschädigt würden, seien diese durch eine Fachfirma in Abstimmung mit der Stadt Ulm wieder entsprechend dem vorherigen Zustand herzustellen und die Arbeiten nach DIN 18915 bis DIN 18920 durchzuführen. Zur Abnahme der Flächen durch die Abteilung Grünflächen müsse die Beendigung der Baumaßnahme mitgeteilt werden.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Forderungen zugesichert. Er hat ferner zugesichert, dass weitere, über die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen (vgl. Lageplan Baustellenerschließung, Unterlage 16.1) hinausgehende Baustellenzufahrten mit der Stadt Ulm abgestimmt werden. Soweit sich die Forderung der Stadt Ulm nach Abstimmung auch auf die bereits aus den Planunterlagen ersichtlichen Baustellenzufahrten bezieht, wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme dieser Flächen ist angesichts der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interesses hinzunehmen.

Im Hinblick auf Pflege und die Übergabe der naturschutzbezogenen Maßnahmen fordert die Stadt Ulm, dass die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege (insgesamt 3 Jahre) fachgerecht durch den Vorhabenträger durchgeführt wird. Nach erfolgter Fertigstellungs- und Entwicklungspflege und dem Erreichen eines abnahmefähigen Zustands solle eine förmliche Abnahme mit der Stadt Ulm erfolgen, die der Vorhabenträger organisieren solle. Nach Fertigstellung des Bauvorhabens sei eine Schlussvermessung durchzuführen und entsprechende Revisionspläne zum Einpflegen in den Datenbestand der Stadt Ulm seien in digitaler (dwg sowie pdf-Format) und wie auch in Papierform zu übergeben. An Bäumen angebrachte Nisthilfen und Fledermausröhren seien weiterhin vom Vorhabenträger zu unterhalten.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Forderungen zugesichert.

Die Stadt Ulm äußert ferner, dass alle Lärmschutzwände auf Ulmer Seite vom Vorhabenträger aus Gründen der besseren Einbindung in das Stadtbild zu begrünen seien und dass die Unterhaltslast hierfür den Vorhabenträger treffen solle. Eine Entscheidung über diese Einwendungen bedurfte es nicht, da die geforderten Maßnahmen bereits in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sind. Die Eingrünung der Lärmschutzwände ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 7 G beidseits der Brücke vorgesehen, wobei die auf der Brücke befindlichen transparenten Lärmschutzwände davon ausgenommen sind (vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 21, Maßnahmenblatt zur landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 7 G, Unterlage 9.3). Die Pflege und der Unterhalt dieser Eingrünungsmaßnahmen übernimmt der Vorhabenträger (ebd.).

Mit Blick auf die im Zuge des Vorhabens notwendigen Baumrodungen in den Ehinger Anlagen fordert die Stadt Ulm, erforderliche Wurzelvorhänge mindestens eine Vegetationsperiode vor dem Tief- bzw. Brückenbau mit der Stadt Ulm abzustimmen und die erforderlichen Baumschutzmaßnahmen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten durchzuführen. Darüber hinaus sei die Große Ehinger Anlage während der gesamten Bauzeit mit einem Bauzaun durchgängig zu schützen, wobei der Fußgänger-/ Radfahrverkehr gewährleistet sein müsse und das bestehende Freizeit- und Erholungsangebot (Spielplatz, Basketballfeld, Schach, Aufenthalt etc.) während der Dauer der Baumaßnahme aufrechterhalten werden müsse.

Eine Entscheidung über diese Einwendungen bedurfte es in weiten Teilen ebenfalls nicht. Der von der Stadt Ulm geforderte Schutz von Bäumen vor den Bauarbeiten ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 1.2 V vorgesehen, vgl. Maßnahmenblatt zur landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 1.2 V, LBP, Maßnahmenblätter S. 5 - 6, Unterlage 9.3). Zusätzlich wurde durch den Vorhabenträger die Anbringung von Wurzelvorhängen zugesichert.

Keiner Entscheidung bedurfte es auch zur Abgrenzung des Baufeldes von der Umgebung (ebd.). Der Fußgänger- und Radverkehr in den Ehinger Anlagen ist für die Bauzeit in ausreichendem Maße gewährleistet. Eine entsprechende Verkehrsführung ist während der Bauzeit vorgesehen. Der in den Ehinger Anlagen geführte Fußgänger- und Radverkehr ist nicht von vorhabenbedingten Einschränkungen betroffen (vgl. Plan zur „Umleitung Geh- und Radweg Bauzeit“, Unterlage 16.2). Die insoweit maßgeblichen Planfeststellungsunterlagen sehen ferner keine Eingriffe in das bestehende Erholungsangebot in den Ehinger Anlagen vor. Lediglich bezogen auf die geforderte Abstimmung mit der Stadt Ulm zu den anzubringenden Wurzelvorhängen wird die Einwendung zurückgewiesen. Die vorgenannten Maßnahmen vermeiden nachteilige Wirkungen auf die Rechte der Stadt Ulm in ausreichendem Maße.

Bei den beiden geplanten Baustellenzufahrten fordert die Stadt Ulm, dass die dort entlanglaufenden Vegetationsflächen einschließlich Baum- und Strauchbestand zu schützen seien, dass keine Abgrabungen im Wurzelbereich erfolgten dürften und dass das Befahren „bestenfalls auf Lastverteilungsmatten / Baggermatratzen“ in Abstimmung mit der Stadt Ulm erfolgen dürfe.

Eine Entscheidung über die Einwendungen bedurfte es auch insoweit in weiten Teilen nicht. Der von der Stadt Ulm geforderte Vegetationsschutz entlang der Baustellenzufahrten ist in ausreichendem Maße Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung. So sieht die landschaftspflegerische Begleitmaßnahme 1.2 V vor, dass das Baufeld einschließlich Lagerflächen und Zufahrten in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung nach RAS-LP4 durch ortsfeste Bauzäune begrenzt wird und dass die vorhandene Vegetation vor Überfüllungen und Abgrabungen im Wurzelbereich durch entsprechende Maßnahmen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung geschützt wird. Im Hinblick auf die aufgrund der beengten Platzverhältnisse durch die Aufrechterhaltung des Geh- und Radwegs entlang der Bahnlinie betroffenen Bereiche, in denen ein Befahren von Wurzelbereichen nicht vollständig vermieden werden kann, hat der Vorhabenträger

zugesichert, die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 1.2 V zu treffenden, geeigneten Schutzmaßnahmen wie Lastverteilungsmatten und Baggermatratzen mit der Stadt Ulm abzustimmen.

Im Hinblick auf Stadtgestaltung und Denkmalschutz bittet die Stadt Ulm darum, die einzelnen Bestandteile des Vorhabens, insbesondere Lärmschutzwände mit den Vorrichtungen gegen Vogelschlag, Geländer und Absturzsicherungen, Berührschutz im Bereich der Oberleitungen, etwaige Beleuchtungskörper, Brückenuntersicht und Brückenaufgabe sowie der Geländeabfangungen am Brückenkopf auf der Ulmer Seite, in enger Abstimmung mit der Stadt Ulm gestalterisch abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die geforderte Abstimmung vorzunehmen, soweit die einzuhaltenden technischen Regelwerke Gestaltungsspielräume lassen.

Die Stadt Ulm führt in naturschutzrechtlicher Hinsicht ferner aus, dass die transparenten Teile der Lärmschutzwände mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ulm vor Baubeginn abzustimmen sei. Die für die transparenten Teile der Lärmschutzwände zu verwendenden Gläser müssten der Kategorie A (= hochwirksam gegen Vogelschlag) entsprechen. Ferner sei eine ökologische Baubegleitung erforderlich, die namentlich gegenüber der Stadt Ulm zu benennen sei und der Stadt Ulm regelmäßig Bericht zu erstatten habe. Auch sei für die Umsetzung von erforderlichen Maßnahmen, die Fledermäuse betreffen (einschließlich der Überprüfungen der Bäume vor den Fällungen), ein ausgewiesener Experte für Fledermäuse zu beauftragen und gegenüber der Stadt Ulm vor Maßnahmenbeginn zu benennen. Das in der saP vorgesehene Monitoring (saP S. 34, Unterlage 19.2) sei verpflichtend umzusetzen. Über das Ergebnis des Monitorings sei der Stadt Ulm jährlich zu berichten.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die gestellte Anforderungen an die transparenten Teile der Lärmschutzwand zu erfüllen. Die gewünschte ökologische Baubegleitung ist in den Planfeststellungsunterlagen bereits vom Vorhabenträger vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht S. 67, Unterlage 1, sowie LBP, Maßnahmenblätter zu den Maßnahmen 1.1 V, 1.2 V, 1.3 V, 1.4 V_{FFH}, 3 E und 4 A_{CEF}, Unterlage 9.3) und wurde vom Vorhabenträger für das Vorhaben insgesamt auch nochmals zugesichert. Die Umweltbaubegleitung umfasst auch eine in Bezug auf

Fledermäuse ausreichend fachkundige Person. Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Stadt Ulm wie gefordert über die Person des im Rahmen der Umweltbaubegleitung vorgesehenen Experten für Fledermäuse zu informieren. Das in der saP vorgesehene, auf den besonderen Artenschutz bezogene Monitoring ist in den betreffenden Maßnahmenblättern als Aufgabe der Umweltbaubegleitung vorgesehen (vgl. LBP, Maßnahmenblätter zu den Maßnahmen 1.1 V, 1.2 V, 1.3 V, 1.4 V_{FFH} und 4 A_{CEF}, Unterlage 9.3). Die Unterrichtung der zuständigen unteren Naturschutzbehörden über den Stand der Maßnahmen durch die Umweltbaubegleitung wird durch die Nebenbestimmung in Ziffer A.VI.2 sichergestellt. Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Stadt Ulm jährlich über die Ergebnisse zu unterrichten.

Im Hinblick auf den im Rahmen des Vorhabens notwendigen Flächenerwerb sowie die notwendige vorübergehende Flächeninanspruchnahme führt die Stadt Ulm aus, dass es nicht nachvollziehbar sei, warum im Rahmen des Vorhabens Teilflächen an den Grundstücken FINr. 3280 und 1856 der Gemarkung Ulm erworben werden sollen, da sich das gesamte Grundeigentum an der bestehenden Trasse bislang insgesamt im Eigentum der Stadt Ulm befunden habe. Für die im Eigentum der Stadt Ulm stehenden Flächen, die für das Vorhaben vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, seien Baustellenmietverträge mit der Stadt Ulm abzuschließen. Im Hinblick auf die Erschließung der Kleingartenanlage (FINrn. 1863/1, 1863/2, 1869, 1870 und z.T. 1868 der Gemarkung Ulm) sowie die danebenliegenden privaten Gärten wendet die Stadt Ulm ein, dass die hierfür oberstromig der Brücke geplante bogenförmige Rampe mit Stützwand von den Ehinger Anlagen neben dem Zick-Zack-Steg zum Weg vor dem Widerlager Ulm zu eng bemessen sei, sodass diese mit PKW oder kleinen LKW nicht passierbar sei. Dies sei jedoch erforderlich. Ferner würden durch das Vorhaben diverse bestehende Verträge der Stadt Ulm tangiert, sodass der Vorhabenträger für hier entstehende Kosten, Ausfälle, Entschädigungen wie auch Abbau- und Aufbauposten aufzukommen habe. Die auf dem Grundstück FINr. 3280 der Gemarkung befindliche Werbeanlage könne nicht ersatzlos entfallen, sondern müsse spätestens nach Beendigung der Bauarbeiten wiederaufgebaut werden. Für zwischenzeitliche Mietausfallschäden habe der Vorhabenträger aufzukommen. Der auf dem Grundstück FINr. 7192 der Gemarkung Ulm ansässige Fischereiverein sei vom Vorhabenträger über das Vorhaben zu informieren und mit ihm sei eine Einigung zu erreichen, über die die Stadt Ulm zu informieren sei. Das

auf dem Grundstück mit der FINr. 1856 der Gemarkung Ulm befindliche Hinweisschild der Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH sei vom Vorhabenträger auf eigene Kosten abzubauen und nach Beendigung der Baumaßnahme wiederaufzubauen. Der Vorhabenträger habe sich mit dem Eigentümer über Ab- und Aufbau sowie Lagerung des Schildes zu einigen, worüber die Stadt Ulm zu informieren sei. Weiter habe sich der Vorhabenträger mit dem Eigentümer der ebenfalls auf diesem Grundstück befindlichen Seilanlage über deren Erhalt zu einigen, worüber die Stadt Ulm ebenfalls zu informieren sei. Betreffend die Grundstücke FINrn. 417/38, 417/34, 417/37 und 414 der Gemarkung Neu-Ulm habe sich der Vorhabenträger mit dem Erbbauberechtigten im Hinblick auf die flächeninanspruchnahmebedingte Parkplatzproblematik zu einigen, worüber die Stadt Ulm ebenfalls zu informieren sei.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen mit der Stadt Ulm über die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen abzuschließen. Ferner hat der Vorhabenträger zugesichert, den Fischereiverein zu informieren und hinsichtlich Abbau, Lagerung und Wiederaufbau des Schildes der Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH sich mit dieser zu einigen. Ferner hat der Vorhabenträger zugesichert, das Schicksal der Seilkrananlage mit dem Berechtigten abzustimmen. Ergebnis der Abstimmung ist, dass die Seilkrananlage zu versetzen ist. Ebenso hat der Vorhabenträger zugesichert, dass die geforderte Abstimmung betreffend die Grundstücke FINrn. 417/38, 417/34, 417/37 und 414 und die dort herrschende Parkplatzproblematik erfolgen werde. Die Abstimmung sei bereits erfolgt und der Vorhabenträger habe die Stadt Ulm über das Ergebnis der Abstimmung auch bereits informiert.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Der Erwerb der Teilflächen an den Grundstücken FINr. 3280 und 1856 der Gemarkung Ulm ist notwendig, um die Herstellung des Vorhabens zu ermöglichen. Das Eigentum an den Flächen, die die B 10 im Bereich des Vorhabens bereits im derzeitigen Bestand in Anspruch nimmt, sind infolge der auch im Bereich des Gebiets der Stadt Ulm neu festgesetzten Ortsdurchfahrt und dem damit verbundenen Wechsel der Baulast gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 FStrG kraft Gesetzes auf die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) übergegangen. Insofern bedarf es also keines weiteren Flächenerwerbs im Rahmen des Vorhabens, sondern lediglich der Grundbuchberichtigung, vgl. § 6 Abs. 3 Satz 1 FStrG.

Die von der Stadt Ulm geforderte breitere Ausführung der Rampe zur Erschließung der Kleingartenanlage kann mangels verfügbarem Platz nicht realisiert werden. Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Rampe und damit die Erreichbarkeit – wie im Bestand – für den Einrichtungsverkehr geeignet auszugestalten. Der geforderte Wiederaufbau der Werbetafel am jetzigen Belegensort ist bedingt durch die zu errichtende Lärmschutzanlage (vgl. Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 2.04 auf S. 33, Unterlage 11) nicht möglich, weshalb auch der Erwerb dieser Fläche vorgesehen ist (vgl. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1). Etwaige durch die Werbeanlage bedingte, durch das Vorhaben verlorene Erträge sind nicht zu entschädigen, weil es sich bei dieser Nutzung um eine Sondernutzung nach § 8 Abs. 1 Satz 1 FStrG handelt, für die im Fall ihrer Beendigung wegen einer Änderung der Straße kein Anspruch auf Entschädigung besteht. Der Wiederaufbau an gleicher Stelle ist infolge der durch die Neufestsetzung der Ortsdurchfahrt geänderten Situation nach § 9 Abs. 1 und Abs. 6 FStrG überdies auch nicht mehr zulässig. Wegen eines Wiederaufbaus an anderer Stelle wird die Stadt Ulm auf das Ausnahmeverfahren nach § 9 Abs. 8 FStrG verwiesen. Für die Forderung nach einer Einigung mit dem Fischereiverein, die über die vom Vorhabenträger zugesicherte Information hinausgeht, fehlt es der Stadt Ulm an der Einwendungsbefugnis, da es an der Abwägungserheblichkeit für die Belange der Stadt Ulm fehlt. Es handelt sich dabei nicht um einen Belang der Stadt Ulm.

In bodenschutzrechtlicher Hinsicht empfiehlt die Stadt Ulm, im Fall einer Inanspruchnahme von mehr als 3.000 m², eine bodenkundliche Baubegleitung durchzuführen. Ferner seien für am Boden im Sinne der BBodSchV durchzuführende Arbeiten die Anforderungen der DIN 19639, DIN 19731 und DIN 18915 und beim Auf- oder Einbringen von Materialien auf oder in eine Bodenschicht die Anforderungen der aktuellen BBodSchV zu beachten. Auf den zukünftigen Freiflächen seien im Oberboden die der Nutzung entsprechenden und zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Bauvorhabens geltenden Prüfwerte für den Wirkungspfad Boden-Mensch einzuhalten. Bei der Planung sei weiter darauf hinzuwirken, dass durch Festlegung der Straßen- und Gebäudeniveaus die anfallenden Aushubmassen vor Ort verwendet werden. Es sei ein Erdmassenausgleich nach § 3 Abs. 3 LKreiWiG vorzusehen. Für nicht vor Ort verwendbare Aushubmassen sind entsprechende Verwendungsmöglichkeiten im Landschaftsbau oder bei Rekultivierungen vorzusehen.

Eine bodenkundliche Baubegleitung ist in der Nebenbestimmung in Ziffer A.VII vorgesehen. Die Einhaltung der übrigen Maßgaben wurde vom Vorhabenträger zugesichert.

In wasserrechtlicher Hinsicht weist die Stadt Ulm darauf hin, dass die im Rahmen der Bauausführung notwendige, im Umfang aber noch nicht feststehende Einschränkung des Gemeingebrauchs am Gewässer rechtzeitig vor Baubeginn zu beantragen ist. Gleiches gelte für ggf. notwendige schifffahrtsrechtliche Erlaubnisse wie z. B. Ausnahmen von der Ulmer Donau Schifffahrtsverordnung für Wasserfahrzeuge mit eigener Triebkraft. Ferner seien wegen der Lage des Vorhabens im Überschwemmungsbereich HQ 100 nach § 78 Abs. 7 WHG alle Anlagenteile während der Bauphase und im Endzustand hochwasserangepasst auszuführen. Ggf. notwendige Gründungsmaßnahmen, die in das Grundwasser eindringen, bedürften nach § 43 Abs. 2 WG der Erlaubnis.

Der Vorhabenträger hat die Beachtung der Hinweise zugesichert.

Im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung äußert die Stadt Ulm, dass die Zufahrt zu den Brückenbauwerken für die Feuerwehr innerhalb der Bauphase für die Feuerwehr der Stadt Ulm möglich bleiben müsse. Ebenso müsse die Durchfahrt zur B30 / Neu-Ulm / Wiblingen möglich bleiben. Insoweit seien die Planungsdetails mit Verkehrseinschränkungen mit der Feuerwehr Ulm abzustimmen. Ferner müsste die Rettungszufahrt zu allen angrenzenden Gebäuden jederzeit gewährleistet bleiben und für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge müsse stets eine Durchfahrt in einer Breite von mind. 3 m gewährleistet bleiben, die in der gesamten Breite eine verkehrssicher befahrbare Oberfläche aufweisen müsse und auf der keine Arbeitsmaschinen, Fahrzeuge, gelagertes Material etc. abgestellt werden dürfen. Ferner sei die Brücke statisch so zu bemessen, dass der Kranwagen der Feuerwehr Ulm (Gesamtmasse von mind. 50 Tonnen) die Brücke bedenkenlos queren könne.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Maßgaben zugesichert.

4. Stadt Neu-Ulm

Die Stadt Neu-Ulm hat ebenfalls Einwendungen zu diversen Themenkomplexen erhoben.

Im Hinblick auf den Immissionsschutz begehrt sie die transparente Ausführung des Lärmschutzes im Bereich der Rampen an der Schützenstraße. Ferner wird

angeregt, dass in den Abschnitten, in denen es der Errichtung von Lärmschutzwänden bedürfe, eine Begrünung vorgesehen werden sollte. Ferner bittet die Stadt Neu-Ulm, die Gestaltung der Lärmschutzanlagen mit den Städten Ulm und Neu-Ulm abzustimmen. Auch spricht sich die Stadt Neu-Ulm dafür aus, wegen der hohen Lärmbelastungen im an das Vorhaben angrenzenden Bereich auf der Bestandsstrecke der B 10 Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes auch auf die Bestandsstrecke der B 10 zu erstrecken.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, im Zuge der Ausführungsplanung eine Auflockerung der Lärmschutzwände, z. B. durch einzelne transparente Abschnitte, Fenster, Unterteilung in hochabsorbierende und reflektierende Abschnitte, anzustreben.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Eine transparente Ausführung der Lärmschutzwände im Bereich der Rampen an der Schützenstraße ist nicht möglich, da anderenfalls dort das nach den §§ 41 – 43 BImSchG i. v. m. der 16. BImSchV einzuhaltende Lärmschutzniveau nicht erreicht werden kann. Die von der Stadt Neu-Ulm begehrte Begrünung der Lärmschutzwände ist in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen (vgl. LBP, Maßnahmenblatt zur Maßnahme 7 G, Maßnahmenblätter S. 21 - 22, Unterlage 9.3). Sofern die Anregung, Lärmschutzmaßnahmen auf den an das Vorhaben angrenzenden Bereich zu erstrecken, eine Berücksichtigung derartiger Maßnahmen in diesem Planfeststellungsverfahren erreichen soll, wird die Einwendung ebenfalls zurückgewiesen. Lärmschutzmaßnahmen können nur insoweit verlangt werden, als es um durch das Vorhaben bedingte Auswirkungen geht, § 41 Abs. 1 BImSchG. Der Bereich, der durch die vorhabenbedingte wesentliche Änderung der B 10 betroffen ist, ist durch das vorgesehene Lärmschutzkonzept (vgl. Erläuterungsbericht S. 58 ff., Unterlage 1, sowie schalltechnische Untersuchung S. 23 ff., Unterlage 17.1) abgedeckt. Über diesen Bereich hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind – im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens – nicht geboten.

Betreffend die landschaftspflegerische Begleitplanung wird eingewendet, dass als Neupflanzungen entweder einheimische Laubbäume oder klimaresiliente Arten zu wählen seien und dass die Neupflanzungen nach Abschluss der Bauarbeiten, spätestens jedoch in der nachfolgenden Vegetationsperiode zu pflanzen

und dauerhaft in ihrem natürlichen Habitus zu erhalten seien. Weiter seien zu pflanzende Bäume in offene Pflanzflächen von mindestens 12 m² zu pflanzen, wobei das wasserdurchlässige durchwurzelbare Substrat mindestens 16 m³ bzw. bei Bäumen III. Ordnung 12 m³ betragen müsse. Abgängige und aus Gründen der Gefahrenabwehr oder der Verkehrssicherung zu entfernende Gehölze seien gleichwertig und gleichartig zu ersetzen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen schaffen einen ausreichenden Ausgleich bzw. Ersatz der mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht vor, dass die Kompensation für den Eingriff durch Anpflanzung autochthoner Arten geschieht und dass die Kompensation auf Dauer erhalten bleibt (vgl. LBP, Maßnahmenblatt zur Maßnahme 5 G, Maßnahmenblätter S. 17 - 18, Unterlage 9.3). Die Frage, ob klimaresiliente Arten gepflanzt werden oder nicht, kann dabei der Ausführungsplanung überlassen werden, da die Verpflichtung zum dauerhaften Erhalt der Maßnahmen die gesetzlichen Anforderungen an die Kompensation in zeitlicher Hinsicht in § 15 Abs. 4 BNatSchG erfüllt. Ebenso der Ausführungsplanung überlassen werden können die Forderungen zu den Modalitäten der Pflanzung (Substratvolumen). Das Gebot der Konfliktbewältigung verpflichtet gerade nicht dazu, eine differenzierte Ausführungsplanung bereits im Planfeststellungsbeschluss zu gewährleisten, wenn sichergestellt ist, dass es möglich ist, das Vorhaben im Rahmen der Bauausführung in einer mit den gesetzlichen Anforderungen im Einklang stehenden Weise zu verwirklichen. Eine darüberhinausgehende Pflicht zur Konfliktbewältigung besteht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, Rn. 107, BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, Az. 9 A 19/15, Rn. 20 sowie BVerwG, Urteil vom 03.11.2020, Az. 9 A 12/19, Rn. 219 – jeweils juris).

In baulicher Hinsicht regt die Stadt Neu-Ulm an, den auf dem Ersatzneubau der Adenauerbrücke geplanten Geh- und Radweg anstatt mit der geplanten Breite von 3,0 m in einer Breite von mindestens 4,0 m entsprechend den einschlägigen Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten auszuführen, da der Donauquerung im Raum Ulm / Neu-Ulm voraussichtlich eine größere Bedeutung im Zusammenhang mit den übergeordneten Radwegeverbindungen zwischen Blaustein/Erbach und Illertissen zukomme und so der angestrebte Ausbau

des Radwegeschnellnetzes ohne Schaffung einer Engstelle erreicht werden könne. Ferner seien aufgrund der Bedeutung der Adenauerbrücke im Radnetz Umleitungen großräumig auszuschildern und mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf in der Öffentlichkeit zu kommunizieren. Dies gelte insbesondere für die zeitweilige Sperrung des Donauradweges in Richtung Donautal, die auch vor Ort angekündigt werden sollte.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, Umleitungen wie gefordert großräumig auszuschildern und mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf in der Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Betreffend die Ausgestaltung des Geh- und Radwegs entsprechend den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.IV.12 verwiesen.

Betreffend Erd- und Bauarbeiten im Fluss- und Böschungsbereich wird mit Blick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung eingewendet, dass diese Arbeiten erst nach einer erfolgten Kampfmittelerkundung auf Basis einer Luftbildauswertung und einem darauf basierenden, baubegleitenden Räumkonzept vorgenommen werden dürften. Das Räumkonzept sei der Stadt Neu-Ulm spätestens drei Wochen vor dem Beginn solcher Arbeiten zuzuleiten.

Zur Vermeidung von Gefahren durch Kampfmittel ist der Vorhabenträger verpflichtet, für das Gebiet des Freistaats Bayern die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern über die Abwehr von Gefahren durch Kampfmittel vom 15. April 2010 (AllMBI. S. 136) und für das Gebiet des Landes Baden-Württemberg die Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über die Aufgaben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes vom 21.12.2006, Az. 3 – 1115.8/227 (GABl. Ausgabe 2007, Nr. 1, S. 16) einzuhalten (vgl. Nebenbestimmung in Ziffer A.IX.4). Der Vorhabenträger hat bereits eine Kampfmittelvorerkundung durch kombinierte Luftbild- und Aktenauswertung durchführen lassen, die zum Ergebnis kam, dass im gesamten Bereich des Vorhabens das Risiko von Kampfmittelfunden besteht. Um dieser Problematik zu begegnen, sind Maßnahmen zur baubegleitenden Kampfmittelerkundung vorgesehen, und die so aufgefundenen Kampfmittel werden – gemäß der Nebenbestimmung in Ziffer A.IX.4 unter Beachtung der vorgenannten Vorgaben des Freistaats Bayern und des

Landes Baden-Württemberg – geräumt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 89, Unterlage 1). Der Vorhabenträger hat ferner zugesichert, das Ergebnis der Kampfmittelerkundung einschließlich des Räumungskonzepts der Stadt Neu-Ulm wie gefordert zuzuleiten.

Weiter wird eingewendet, dass Teile der vorgesehenen Flächen nicht vollständig als Fläche für Baustelleneinrichtung genutzt werden könnten, da auf diesen Teilflächen Stellplätze vorgesehen werden müssten und dass im Hinblick auf die Belange des ruhenden Verkehrs ferner auf den Grundstücken mit den FINrn. 417/37, 417/38 und 414 der Gemarkung-Neu-Ulm das Vorhandensein und die dauerhafte Zugänglichkeit von 88 Stellplätzen durch den Vorhabenträger sicherzustellen sei.

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung dieser Maßgaben zugesichert.

Zur Entwässerung wird eingewendet, dass für an das Vorhaben angrenzende öffentliche Verkehrsflächen sowie für die städtischen Regenwasserkanäle im Bereich des Vorhabens eine Beweissicherung vorzunehmen sei, deren Umfang mit der Stadt Neu-Ulm abzustimmen sei. Die für das Vorhaben geplante Straßenentwässerung, die über eine Vorreinigung oberstromig an die bestehende Regenwasserkanalisation der Stadt Neu-Ulm angeschlossen wird, erfordere eine hydraulische Überrechnung der Kanalisation und ist entsprechend den Ergebnissen dieser Berechnung zu dimensionieren, wobei als Mindestdurchmesser der DN 300 zu wählen sei.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, auch diese Maßgaben einzuhalten.

Für den Fall eines Hochwassers sei vom Vorhabenträger ein Gefahren- und Abwehrplan zu erstellen und die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen für die Stadt Neu-Ulm müssen über die Bauzeit erhalten bleiben. Dies umfasse auch die Möglichkeit der Einbringung des mobilen Hochwasserschutzes.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, diese Maßgaben einzuhalten.

5. Landratsamt Neu-Ulm

Das Landratsamt Neu-Ulm weist darauf hin, dass aus immissionsschutzfachlicher Sicht eine Begutachtung der im Rahmen der Bauausführung anfallenden Lärmimmissionen erfolgen sollte. Abhängig vom Ergebnis der Begutachtung seien entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, die die Einhaltung der für die Baulärmimmissionen geltenden Grenzwerte sicherstellen.

Der Vorhabenträger hat eine Baulärbegutachtung vorgenommen. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.5.2 wird verwiesen.

In naturschutzrechtlicher Hinsicht wird weiter darauf hingewiesen, dass der Haussperling im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 4 A_{CEF} zusätzlich zu berücksichtigen sei, dass die ökologische Baubegleitung dem Landratsamt Neu-Ulm regelmäßig während der Bauzeit sowie nach Abschluss der Baumaßnahmen über den Stand der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zu berichten habe, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vom Vorhabenträger an das Ökoflächenkataster zu melden seien und dass Mauereidechsen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 1.3 V nicht gefangen werden dürften, sondern zu vergrämen seien.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, diese Maßgaben einzuhalten.

Das Landratsamt Neu-Ulm führt weiter aus, dass die Kampfmittelfreiheit vor Baubeginn durch ein Fachunternehmen zu bestätigen sei. Sofern dies nicht möglich sei, seien die Erdarbeiten durch eine fachkundige Person zu überwachen.

Dem kampfmittelbedingten Gefährdungspotential begegnen die Vorgaben der Nebenbestimmung in Ziffer A.IX.4 ausreichend, sodass das Wohl der Allgemeinheit wie auch die Rechte anderer gewahrt werden.

6. Polizeipräsidium Ulm

Das Polizeipräsidium Ulm weist darauf hin, dass die durch das Vorhaben bedingte größere Attraktivität der B 10 und der B 28 als Abkürzung zwischen den Bundesautobahnen 7 und 8 in den Planfeststellungsunterlagen nicht genauer untersucht werde. Ferner wird angeregt, statt einer nur bauzeitlichen Behelfsbrücke eine dauerhaft für Fußgänger, Radfahrer und Elektrokleinstfahrzeuge nutzbare Querungsmöglichkeit über die Donau zu schaffen, die durch weniger Nähe zum Bundesstraßenverkehr attraktiver ist.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Eine ausreichende Betrachtung der durchgangsverkehrsbezogenen Auswirkungen des Vorhabens ist erfolgt. So führt das Verkehrsgutachten aus, dass der Durchgangsverkehr an Werktagen um weniger als einen Prozentpunkt steigen werde (vgl. Verkehrsgutachten vom 11.01.2023, S. 13, Anlage 3 zur Unterlage 1). Wenngleich der Durchgangsverkehrsanteil zur übrigen Zeit (Sonntage,

Feiertage, Wochenenden) höher ausfallen wird, ist zu diesen Zeiten die Verkehrsbelastung insgesamt geringer. Rechtlich unzumutbare Belastungen ergeben sich durch den Durchgangsverkehr nicht. Als „Bundesstraße mit den Ortsdurchfahrten“ ist die B 10 ebenso wie Bundesautobahnen dazu bestimmt, dem weiträumigen Verkehr zu dienen, vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 FStrG.

Bundesautobahnen unterscheiden sich von den „Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten“ im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG lediglich dahingehend, dass sie nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind, sowie getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr aufweisen sollen, vgl. § 1 Abs. 3 FStrG. In verkehrlicher Hinsicht erfüllen jedoch Bundesautobahnen und „Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten“ wie die B 10 die gleiche Funktion.

Das Vorhaben sieht die Schaffung einer Geh- und Radwegeverbindung auf beiden Seiten des Brückenbauwerks vor (vgl. Erläuterungsbericht S. 28, Unterlage 1). Eine Abschirmung des vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehenden Lärms ist durch die jeweils zwischen Fahrbahn und den gemeinsam Geh- und Radwegen vorgesehenen Lärmschutzwände in ausreichendem Maße gegeben. Obwohl die Schaffung einer Querungsmöglichkeit für den Geh- und Radverkehr auf Ebene der Donau sicherlich wünschenswert ist, genügt die Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs auf der Brücke dem gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu erfüllenden regelmäßigen verkehrlichen Bedürfnis. Eine Abkoppelung des Geh- und Radwegs entspräche zudem angesichts der jeweils im Uferbereich zu überwindenden Steigungen nicht der gesetzlichen Vorgabe in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

7. Polizeipräsidium Schwaben Süd/West

Das Polizeipräsidium Schwaben Süd/West weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs und des steigenden Anteils des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen seien.

Die vorgetragenen Aspekte wurden vom Vorhabenträger in den Planfeststellungsunterlagen ausreichend beachtet. Die Brücke ist geeignet, die Bedürfnisse des ÖPNV sowohl im Bestand als auch in einem künftig womöglich erweiterten Umfang zu erfüllen. Gleiches gilt für den Fuß- und Radverkehr, der über die auf beiden Seiten der geplanten Brücke angeordneten Geh- und Radwege bedürfnisgerecht abgewickelt werden kann.

8. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben)-Mindelheim

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben)-Mindelheim (AELF) bittet darum, den Abschluss der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 2 E dem AELF anzuzeigen.

Der Vorhabenträger hat dies zugesichert.

9. Bayerischer Bauernverband (BBV)

Der BBV fordert, die Benutzung der jeweils äußeren rechten Fahrspuren auf der Brücke für den landwirtschaftlichen Verkehr zwischen den beiden an den Brücken befindlichen Anschlussstellen der Stadtgebiete zu ermöglichen. Die Verbindung über die Adenauerbrücke sei für die Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs derzeit die einzige Möglichkeit, weil die bislang hierfür nutzbare Gänstorbrücke wegen des baulichen Zustands für den Schwerlastverkehr ganz und die Herdrücke für die Nutzung von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 24 Tonnen gesperrt worden sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bei den vom BBV geschilderten Einschränkungen, die aus den Nutzungseinschränkungen an Gänstor- und Herdrücke resultieren, handelt es sich nicht um vom verfahrensgegenständlichen Vorhaben ausgehende Beeinträchtigungen. So bleibt die Widmung und damit die verkehrliche Nutzbarkeit der Adenauerbrücke vor und nach dem Neubau inhaltlich gleich. Die Nutzungsmöglichkeit für den Verkehr am Ersatzneubau der Adenauerbrücke und der bisherigen Adenauerbrücke unterscheiden sich damit nicht. Die Durchführung von Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG durch den Vorhabenträger ist daher nicht geboten.

10. Unternehmensgruppe Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU)

Die SWU bittet um die Mitteilung von Beginn und Ende der Maßnahme. Bei Besonderheiten im Bauablauf, die sich auf die wasser- oder kraftwerksspezifischen Belange auswirken, sei ebenso der Kontakt zu den SWU zu suchen. Vor dem Beginn der Arbeiten sei eine Beweissicherung der Gewässersohle und der Ufer durchzuführen. Gewässer- und Uferunterhalt seien wegen der vorhabenbedingten Änderung der Fließgeschwindigkeit und Wasserspiegellagen in einem Bereich von jeweils 550 m ober- und unterstromig der neuen Pfeiler ab Baubeginn

auf den Vorhabenträger zu übertragen. Während der Bauzeit sei der SWU jederzeit Zugang zum Baufeld für Kontrolltätigkeiten am und im Gewässer zu geben. Ferner müssten alle Einrichtungen der Baustelle auch für den Hochwasserfall sicher befestigt oder vorsichtshalber abtransportiert werden. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme seien die Flächen umgehend in den ursprünglichen Zustand zu versetzen und in der Donau und an den Ufern dürften keine Gegenstände verbleiben. Während aller Bauphasen sei die Zugänglichkeit zum SWU-Standort Wiblingen auch während eines 100-jährlichen Hochwasserereignisses zu erhalten.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, den SWU Beginn und Ende der Maßnahme anzuzeigen. Ebenso zugesichert wurde die geforderte Beweissicherung der Gewässersohle und der Ufer sowie die geforderte Zugänglichmachung des Baufeldes. Auch wird der Vorhabenträger die Forderungen betreffend die Baustellensicherung im Hochwasserfall beachten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit gefordert wird, dem Vorhabenträger den Gewässerunterhalt in einem Bereich von jeweils 550 m ober- und unterstromig der neuen Pfeiler aufzuerlegen. Auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg besteht für eine derartige Regelung keine Rechtsgrundlage. Auf dem Gebiet des Freistaats Bayern geht die Verpflichtung zum Gewässerunterhalt nach Art. 22 Abs. 3 BayWG kraft Gesetzes auf den Vorhabenträger über, soweit die Unterhaltung durch eine Anlage bedingt ist. Eine Klarstellung zur bereits kraft Gesetzes geltenden Unterhaltungspflicht des Vorhabenträgers nach bzw. Art. 22 Abs. 3 BayWG. „Bedingt“ in diesem Sinne ist der Gewässerunterhalt durch die Anlage in dem Bereich, auf den die Anlage sich beim Gewässerunterhalt unterhaltserheblich auswirkt (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht, Stand März 2023, BayWG, Art. 22 Rn. 29). Dies ist in einem Bereich von 25 m oberstromig sowie unterstromig der neuen Adenauerbücke der Fall (vgl. Auflage in Ziffer A.V.25). Ebenso zurückgewiesen wird die Einwendung, soweit sie die Erreichbarkeit des SWU-Standorts Wiblingen betrifft. Das Vorhaben verursacht für die Zuwegung zum SWU-Standort Wiblingen, die im Bereich der Wiblinger Allee und der dort über die Donau führenden Brücke beginnt und entlang der Donau bis zum Kraftwerk Wiblingen verläuft, nur äußerst geringfügige Veränderungen. Der Hochwasserpegel eines 100-jährlichen Hochwasserereignisses erhöht sich während der Bauausführung des Vorhabens um 3 cm. Sollte sich die Gänstorbrücke parallel zu den Bauarbeiten an der Adenauerbrücke ebenfalls

noch im Bauzustand befinden, käme es zu einer Pegelerhöhung von 6 cm (vgl. gewässerhydraulische Berechnungen, dort Anlagen 1, 2.1 und 4.1, Unterlage 18.2). Obgleich Vermeidungsmaßnahmen in Form eines Retentionsraumausgleichs technisch gesehen möglich sind, scheiden derartige Maßnahmen aus Verhältnismäßigkeitsgründen aus, da die erforderlichen Aufwendungen (Eingriff in naturschutzfachlich hochwertige Flächen im Uferbereich der Donau, erhebliche Kosten) in keinem vertretbaren Verhältnis zu den zu verhütenden Nachteilen (Verhinderung einer Pegelerhöhung von 3 cm bzw. 6 cm eines im Fall eines 100-jährlichen Hochwasserereignisses bereits überschwemmten Zufahrtsweges) steht und sich daher als unverhältnismäßig darstellen. Die SWU werden daher auf die Möglichkeit verwiesen, Entschädigung zu verlangen (vgl. Auflage in Ziffer A.V.23).

Die SWU weisen des Weiteren darauf hin, dass im Bereich des Vorhabens Leitungen der SWU verliefen und dass die Straßenbeleuchtung der Stadt Ulm vom Vorhaben betroffen sei. Ebenso sei eine Gasleitung im Zuge des Vorhabens zu sichern bzw. zu verlegen und es bestünde Bedarf im Rahmen des Glasfaserausbaus. Im Bereich des Vorhabens vorhandene Leitungen dürften nicht überbaut werden, von Leitungen sei mit Bebauung ein Mindestabstand von 2 Meter einzuhalten, der in begründeten Ausnahmefällen unterschritten werden könne. Ferner seien die Vorgaben aus dem "Merkheft zur Verhütung von Unfällen" zu beachten.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, bestehende Leitungen in Abstimmung mit den SWU zu sichern.

11. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Die Vodafone GmbH und die Vodafone Deutschland GmbH weisen darauf hin, dass sich im Bereich des Vorhabens Telekommunikationsanlagen befänden und dass diese bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien. Ferner dürften diese nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen dürften nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung von Telekommunikationsanlagen oder eine die Telekommunikationsanlagen betreffende Baufeldfreimachung erforderlich werden, seien die Vodafone GmbH und die Vodafone Deutschland GmbH mindestens drei Monate vor Baubeginn darüber zu informieren.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, diese Maßgaben zu beachten.

12. Regionalverband Donau-Iller

Der Regionalverband Donau-Iller weist darauf hin, dass das eine Machbarkeitsstudie zu einer Radschnellverbindung von Blaustein über Ulm und Neu-Ulm nach Illertissen erstellt werde. Anlass sei eine durchgeführte Potentialanalyse gewesen, die zwischen Ulm und Neu-Ulm ein Radpendelpotential von insgesamt 12.170 Radfahrenden pro Tag ermittelt habe. Auch ohne eine Radschnellverbindung sei von einer fünfstelligen Zahl von Radfahrenden zwischen den Städten auszugehen. Die Machbarkeitsstudie habe als einzig sinnvolle Lösung zur Überquerung der Donau eine Wegeführung über die Adenauerbrücke identifiziert. Hierfür würde ein vier Meter breiter Radweg benötigt, der vom Fußverkehr getrennt verlaufen müsse. Der Regionalverband regt daher an, die Trennung von Fuß- und Radverkehr auf der Adenauerbrücke sowie die Verbreiterung des südwestlichen Radwegs auf 4 m Breite zu prüfen.

Der Vorhabenträger hat darauf erwidert, dass sich das ermittelte Radpendelpotential auf alle Brücken über die Donau zwischen Ulm und Neu-Ulm beziehe. Das Radverkehrsaufkommen im Bereich des Fuß- und Radwegstegs über die Donau unterhalb der Adenauerbrücke beträgt nach aktuellen Zählungen der Stadt Ulm knapp 1.500 Überquerungen pro Tag. Der Radverkehrsbedarf werde durch die geplante Ausgestaltung der Adenauerbrücke zusammen mit den anderen Querungsmöglichkeiten über die Donau in ausreichender Weise abgedeckt. Auch sei die für eine Radschnellverbindung erforderliche Mindestlänge der Radverbindung von 5 km nicht gegeben. Die Planungen seien des Weiteren noch nicht hinreichend konkret, um den Bedarf für die gewünschte Ausgestaltung rechtfertigen zu können. Überdies sei nach den für Radschnellverbindungen einschlägigen Regularien eine Breite von 3 m für einen straßenbegleitenden Radschnellweg im Einrichtungsverkehr ausreichend. Sofern folglich künftig Radschnellwegverbindungen über die Adenauerbrücke notwendig würden, könnten diese im Einrichtungsverkehr auf beiden Seiten der Brücke verlaufen. Eine Verflechtung zu den weiterführenden Verbindungen könne in diesem Fall im Bereich des Ulmer Brückenwiderlagers erfolgen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die auf dem Brückenbauwerk auf beiden Seiten jeweils vorgesehenen Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00m (vgl. Erläuterungsbericht S. 28, Unterlage 1) decken den verkehrlichen Bedarf ausreichend ab. Sie entsprechen den Anforderungen aus den „Richtzeichnungen für Ingenieurbauten“ (RiZ-ING) für Geh- und

Radwege auf Brücken, die nach Ziffer 8.4.2 RAA, Ausgabe 2008, in Verbindung mit Ziffer 4.2.4 RAL, Ausgabe 2012, anzuwenden sind und eine Mindestbreite von 3,0 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg vorschreiben (vgl. Zeichnung zur Kappenausbildung, Kapitel 1, Blatt 3 der RiZ-ING, Stand Januar 2022).

Diese Ausgestaltung bietet die Möglichkeit, eine etwaige künftige Radvorrangroute über die beidseitig vorhandenen Geh- und Radwege als sog. fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr im Einklang mit den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), Ausgabe 2021 zu führen (vgl. H RSV, Tabelle 6).

Die Ausgestaltung der Geh- und Radweegeanlagen auf der Brücke als Radschnellverbindung entsprechend den H RSV geht über die vom Vorhabenträger zu erfüllenden, in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG normierten Anforderungen hinaus. So ergibt sich auch unter Heranziehung der vom Regionalverband Donau-Iller beauftragten „Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in der Region Donau-Iller“ nicht, dass nach dem derzeitigen Planungsstand die nach Nr. 2.1 H RSV für Radschnellverbindungen geltenden Mindestkriterien (festgelegte Prognoseverkehrsstärke von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Tag sowie eine Mindestlänge von 5 km) vorliegen. Die Potenzialanalyse hält vielmehr einen Neuzuschnitt der Korridore für erforderlich, um Korridore schaffen, die die Mindestkriterien für eine Radschnellverbindung erfüllen (vgl. Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in der Region Donau-Iller aus dem Juli 2020, S. 20). So stellt die Potentialanalyse auch in Bezug auf das Doppelzentrum Ulm / Neu-Ulm fest, dass sich die Potenziale in den Korridorabschnitten so stark unterscheiden, dass auch Abschnitte mit über 2.000 Radpendelnden teilweise nicht für eine Rechtfertigung des Ausbaus des Gesamtkorridors als RSV dienen können (ebenda). Die vom Regionalverband Donau-Iller beauftragte an die Potenzialanalyse anknüpfende Machbarkeitsstudie stellt für die Vorzugstrasse einer Radschnellweegeverbindung bei der Querung der Donau nicht auf die Adenauerbrücke, sondern auf den Adenauersteg ab (vgl. Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung in der Region Donau-Iller vom Januar 2024, S. 29, sowie Ausbauplan Radschnellverbindungen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Stand Juni 2024, S. 11). Das Vorhaben, Radschnellweegeverbindungen auszuweisen, weist nach dem derzeitigen Stand daher noch erhebliche Unsicherheiten auf. So ist noch nicht einmal abzusehen, ob die von der Potentialanalyse angesprochenen unterschiedlichen Potenziale in den Korridorabschnitten durch eine Neugestaltung der Korridore derart angeglichen werden können, dass die nach

den H RSV für eine Radschnellverbindung geltenden Mindestkriterien erfüllt werden können. Eine ausreichend verfestigte und damit schutzwürdige Planung (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2022, Az. 4 A 16/20, Rn. 53; BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5/07, Rn. 8; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14/02, Rn. 8 – alle juris), die es rechtfertigen würde, die Schaffung einer Radschnellverbindung als Teil des regelmäßigen Verkehrsbedürfnisses gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu sehen, liegt damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Dies gilt umso mehr, da nach dem derzeitigen Stand davon auszugehen ist, dass eine künftige Radschnellverbindung über den Adenauersteg und nicht über den Ersatzneubau der Adenauerbrücke geführt werden soll.

13. BUND, BUND Naturschutz in Bayern e. V., Klimaentscheid Ulm/Neu-Ulm und NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V.

BUND, BUND Naturschutz in Bayern e. V., die lokale Klimainitiative Klimaentscheid Ulm/Neu-Ulm und NABU – Naturschutzbund Deutschland e. V. (nachfolgend zusammen „**Naturschutzverbände**“) lehnen den achtspurigen Ersatzneubau ab.

Das Vorhaben verstoße gegen den Grundsatz der Generationengerechtigkeit, da es der in Art. 20a GG normierten Verpflichtung des Staates, in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere zu schützen, widerspreche.

Die Einwendung eines Verstoßes gegen Art. 20a GG wird zurückgewiesen. Bei Art. 20a GG handelt es sich um eine Staatszielbestimmung, die Gesetzgeber, Rechtsprechung und die vollziehende Gewalt bindet und unter dem Vorbehalt der verfassungsmäßigen Ordnung steht, sodass die Reichweite der Art. 20a GG innewohnenden Verpflichtung durch andere Verfassungsgüter beschränkt wird und Art. 20a GG kein genereller Vorrang zukommt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021, Az. 1 BvR 2656/18, Rn. 198 – juris). Art. 20a GG verpflichtet den Gesetzgeber allerdings dazu, die ihm innewohnende generelle Verpflichtung einfachgesetzlich zu konkretisieren (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021, Az. 1 BvR 2656/18, Rn. 206 ff. – juris). Das Vorhaben entspricht den vom Gesetzgeber zur Erfüllung dieses Regelungsauftrags erlassenen einfachgesetzlichen Anforderungen.

Im Hinblick auf das erstellte Verkehrsgutachten wird bemängelt, dass dieses ohne Berücksichtigung der politischen Ziele, insbesondere der Verkehrswende,

erstellt worden sei. Das Vorhaben widerspreche dabei auch dem Bestreben aller politischen Gremien von regionalen Gemeinderäten über Regionalregierungen, Landesregierungen und Bundesregierung, aus Gründen des Klimawandels eine Mobilitätswende anzustreben. So habe allein der Gemeinderat von Ulm in seinem Klimakonzept 2015 eine Halbierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) festgeschrieben. Auch seien in der Region Maßnahmen für eine Verbesserung des ÖPNV begonnen oder schon umgesetzt worden (z. B. Inbetriebnahme der Schnellbahnstrecke Ulm – Wendlingen, Wiederinbetriebnahme Ulm – Weißenhorn oder die Entwicklung eines S-Bahn-Netzes). Sowohl das Land Baden-Württemberg als auch der Freistaat Bayern hätten sich umfangreiche Ziele für das Jahr 2030 gesetzt, die unter anderem auf eine deutliche Zunahme des ÖPNV gerichtet seien und die daher auch im Verkehrsgutachten als die Verkehrsbelastung mindernd zu berücksichtigen seien.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das erstellte Verkehrsgutachten mit der enthaltenen Verkehrsprognose wurde nach einer geeigneten Methode erstellt, wobei der zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist und das Ergebnis nachvollziehbar ist (vgl. zu diesen Voraussetzungen BVerwG, Urteil vom 15.10.2020, Az. 7 A 10/19, Rn. 46 – juris). Zu berücksichtigen bei einer Prognose sind die Entwicklungen, die eine hinreichende Verfestigung erfahren haben (BVerwG, Urteil vom 06.12.1985, Az. 4 C 59/82, Rn. 17 – juris). Die Inbetriebnahme der Schnellbahnstrecke Ulm – Wendlingen wurde bedingt durch den Rückgriff auf die Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes der Städte Ulm und Neu-Ulm für das Jahr 2030 bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens ebenso wie die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Ulm – Weißenhorn und die Regio-S-Bahn Donau-Iller berücksichtigt. Zudem wurde ein optimiertes Busnetz in Neu-Ulm und weitere angestrebte Verbesserungen wie zusätzliche Haltepunkte integriert.

Die Ziele, die sich das Land Baden-Württemberg und der Freistaat Bayern gesetzt haben, stellen jedoch noch keine berücksichtigungsfähigen Entwicklungen dar, weil sie einerseits mangels Gesetzescharakter rechtlich nicht verbindlich sind, vor allem aber noch durch Maßnahmen im Einzelfall umgesetzt werden müssen. Wie die dafür erforderlichen Maßnahmen aussehen sollen und ob diese Maßnahmen die gesteckten Ziele erreichen, ist derzeit noch unklar.

Die Ausgestaltung des Vorhabens entspricht ferner den gesetzlichen Vorgaben, auch wenn durch das Vorhaben klimaschädliche Treibhausgasemissionen entstehen. Die gewählte Variante und der vorgesehene Ausbaustandard sind durch

die Vorgabe aus § 3 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 1 FStrG, wonach Bundesfernstraßen einen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand aufweisen müssen, gerechtfertigt und geboten (vgl. Ausführungen unter den Ziffer C.III.3.2 und C.III.8). Die dabei gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 FStrG ebenfalls zu berücksichtigenden Umweltbelange, zu denen auch der Klimaschutz als in § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG geregelter Belang gehört, der im Rahmen der Planfeststellung zu ermitteln, zu bewerten und zu berücksichtigen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7/21, Rn. 71 – juris), rechtfertigen es nicht, aus Klimaschutzgründen eine nicht bedarfsgerechte Ausführung zu wählen. Soweit durch das Zusammenwirken mehrerer Vorhaben eine Nichteinhaltung der mit dem KSG vorgegebenen Vorgaben für einen Sektor im Raum steht und damit die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele beeinträchtigt würde, ist dem nicht auf der Ebene der einzelnen Planfeststellung zu begegnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7/21, Rn. 97 – juris).

Ferner seien bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung die Daten der statistischen Landesämter nicht berücksichtigt worden. Daher sei die im Verkehrsgutachten zugrunde gelegte Bevölkerungsentwicklung nicht korrekt. So habe das statistische Landesamt Baden-Württemberg für die Stadt Ulm einen Zuwachs von 1.583 Einwohnern den Zeitraum 2023 – 2030 prognostiziert und das bayerische Landesamt für Statistik prognostiziere für die Region Donau-Iller auf bayerischer Seite mit einem Zuwachs von 15.100 Einwohner, der für die Stadt Ulm einen Zuwachs von 1.800 Einwohnern erwarten lasse. Das Verkehrsgutachten hingegen gehe von einem Zuwachs von 17.000 Einwohnern aus, was zu den Zahlen der Landesämter in einem krassen Widerspruch stehe. Auch seien nicht alle der hinzukommenden Einwohner MIV-Nutzer, sondern bei Erreichen der Klimaschutzziele vermehrt ÖPNV-Nutzer, Fahrradfahrer und Fußgänger, was auch dadurch bedingt sei, dass die Mehrzahl der aktuellen Bauprojekte in den Stadtgrenzen von Ulm und Neu-Ulm realisiert würden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Bevölkerungsentwicklung wurde im Verkehrsgutachten zutreffend unter Heranziehung der von den Städten Ulm und Neu-Ulm erstellten Vorausrechnungen (vgl. Verkehrsgutachten, S. 8, Anlage 3 zur Unterlage 1) berücksichtigt. Die Heranziehung dieser von den Städten erstellten Vorausrechnungen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht, weil sie – anders als Hochrechnungen der statischen Landesämter – auch die geplanten Entwicklungen der

Kommunen vor Ort wie z. B. künftige Bauleitplanungen, Stadtentwicklungspläne und sonstige durch Gremienentscheidung wahrscheinliche Entwicklungen berücksichtigen (vgl. Bevölkerungsprognose für die Stadt Neu-Ulm bis 2040 vom September 2021, S. 8). Die von den Landesämtern verwendete Methodik der Vorausschreibung hingegen orientiert sich als Fortschreibung lediglich an den Entwicklungen der Vergangenheit (vgl. Methodenbeschreibung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg zur Bevölkerungsfortschreibung, abrufbar unter <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Vorausrechnung/Methode.jsp>, sowie das im Rahmen der „regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2041“ erstellte demographische Profil für den Landkreis Neu-Ulm vom Januar 2023, S. 3, Beiträge zur Statistik – A182AB 202200, Bayerisches Landesamt für Statistik) und kann die künftigen Entwicklungen folglich nicht mit vergleichbarer Genauigkeit prognostizieren. Um dieses Defizit auszugleichen, ist es sachgerecht und nicht zu beanstanden, eine von den Kommunen mithilfe ihres lokalen Wissens, insbesondere unter Beachtung von geplanten Bauprojekten und Unternehmensgründungen oder –schließungen, interpretierte und damit präziserte Prognose zu verwenden. Zur Berücksichtigung und Ergänzung dieser spezifischen Verhältnisse vor Ort sind die Kommunen von den statistischen Landesämtern explizit berufen (a. a. O.).

Ferner kritisieren die Naturschutzvereinigungen, dass das Verkehrsgutachten für den benachbarten Knoten in Ulm zwar Prognosen über den Verkehrszuwachs beinhalte, diese Zuwächse jedoch nicht bewertet würden. Aus Klimaschutzgründen sei das Vorhaben zudem so klein wie möglich auszuführen, da die Herstellungsphase 83 %, die Nutzungsphase 11,2 % und die Entsorgung 5,6 % der THG-Emissionen ausmachen würden. Dies spreche gegen die achtspurige Variante.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Für die Erstellung des Verkehrsgutachtens wurde ausgehend vom bestehenden Straßennetz ein Verkehrsmodell erstellt, das u. a. die Straßenachsen mit Geschwindigkeiten und Kapazitäten sowie die Knotenpunkte mit den entsprechenden Verkehrseinrichtungen und –zeichen berücksichtigt. Dieses Verkehrsmodell wurde mit den Daten zur Verkehrsbelastung gespeist, wobei die Daten aus den Verkehrserhebungen eingeflossen sind. In einem zweiten Schritt wurden die vorhabenbedingten Änderungen im Straßennetz in das Verkehrsmodell eingepflegt, um die künftigen Verkehrsbelastungen prognostizieren zu können. Bei der auf

dieser Grundlage aufbauenden Berechnung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknotenpunkte nach den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, wurden sodann die Knotenpunkte ausgenommen, an denen die Verkehrsbelastung sinken oder sich nur geringfügig ändern wird. Einer weiteren Bewertung bedurfte es nicht. Durch die gewählte Vorgehensweise ist sichergestellt, dass die durch das Vorhaben bedingten Verkehrsveränderungen von geringem Umfang sind. Sie sind nicht geeignet, eine unzumutbare, da für die jeweiligen Straßenbaulastträger im Rahmen den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtung nicht mehr „lösbar“ Verkehrsbelastung auszulösen. Dahingehende Einwendungen sind von den „angrenzenden“ Straßenbaulastträgern, den Städten Ulm und Neu-Ulm, auch nicht erhoben worden.

Des Weiteren ist das Vorhaben aus Klimaschutzgründen nicht in der von den Naturschutzvereinigungen begehrten kleineren Variante auszuführen, auch wenn dann die klimarelevanten Emissionen geringer wären. Wie bereits ausgeführt, muss das Vorhaben das regelmäßige Verkehrsbedürfnis bewältigen können. Erst wenn dies gewährleistet ist, besteht die Möglichkeit und die Verpflichtung, den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu berücksichtigen. Eine Pflicht, das einzelne Vorhaben mit Blick auf die klimabezogenen Auswirkungen zu optimieren, besteht für den Vorhabenträger gerade nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7/21, Rn. 85 – juris). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die gewählte Variante und der vorgesehen Ausbaustandard trotz der mit ihm verbundenen Treibhausgasemissionen gerechtfertigt und geboten (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 und Ziffer C.III.8).

Auch aus Lärmschutzgründen sei die Brücke kleiner auszuführen. Auch wenn im Fall eines nur sechsspurigen Ersatzneubaus die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen von den Städten Ulm und Neu-Ulm zu tragen seien, sei dies im Interesse des Klimaschutzes hinzunehmen, zumal es volkswirtschaftlich vermutlich gleichgültig sei, welche öffentlich-rechtliche Körperschaft die Kosten für den Lärmschutz zu tragen habe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben entspricht den gesetzlichen Vorgaben, wobei die gewählte Variante und der vorgesehene Ausbaustandard durch die Vorgabe aus § 3 Abs. 2

Satz 2 Halbsatz 1 FStrG zur Erfüllung des regelmäßigen Verkehrsbedürfnisses gerechtfertigt sind (vgl. Ausführungen unter den Ziffern C.III.3.2 und C.III.8).

Die Naturschutzverbände kritisieren, dass im landschaftspflegerischen Begleitplan widersprüchliche Aussagen zu finden seien. So würden einerseits die Auswirkungen des Brückenbaus auf die Erholungsfunktion als maßgeblich bezeichnet, andererseits aber auch von einem geringen Erholungswert des vom Vorhaben betroffenen Gebiets die Rede sein. Aus Sicht der Naturschutzverbände sei die Erholungsfunktion der die Adenauerbrücke umgebenden Flächen, insbesondere der Fuß- und Radwege entlang der Donau sowie der Ehinger Anlagen, als hoch einzustufen.

Ferner werde die Anzahl der zu fällenden Bäume an einer Stelle mit 29 und an einer anderen Stelle mit 28 angegeben. Die als Ausgleich bzw. Ersatz geplanten Neupflanzungen seien hinsichtlich Lebensraum- und Klimaschutzpotential nicht mit den alten, zu fällenden Bäumen vergleichbar. Angezeigt sei hier die Bemessung des Ausgleichsumfangs und damit der Neupflanzungen nach der Grünbilanz, also beispielsweise anhand der Blattmasse. Dies gelte ebenso für entfallende Hecken und Gebüsche und Baumgruppen kleinerer Bäume.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Schutzgut Klima und Luft enthaltene Aussage, wonach hier keine Beeinträchtigung vorliege, ist aus Sicht der Naturschutzvereinigungen unzutreffend. So entstünden durch den Ersatzneubau erhebliche Beeinträchtigungen an diesem Schutzgut, die u. a. durch den für die Brücke notwendigen Materialeinsatz und die Baumfällungen entstünden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die vorhabenbedingt zu fällenden Einzelbäume gehen aus den Unterlagen hervor (vgl. Lageplan Baumbestand Ehinger Anlagen Unterlage 19.4). Die danach für den 8-streifigen Ausbau zu fällenden 28 Bäume sind dort örtlich wie auch in Listenform ersichtlich und sind Bestandteil dieses Beschlusses. Die Angabe im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans, wonach 29 Einzelbäume zu fällen seien (vgl. landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil, S. 15), ist nicht korrekt. Rechtsfolgen, die der Planfeststellung entgegenstünden, ergeben sich hieraus jedoch nicht. Auch der Einwand, dass die Neupflanzungen nicht ausreichen würden, um den Eingriff zu ersetzen, greift nicht durch. Die begehrte Bemessung der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen anhand der Grünbilanz, die im Ergebnis darauf hinausläuft, dass sofort oder zumindest sehr zeitnah ein Ausgleich in Form von Bäumen vergleichbarer Größe erfolgt bzw. dafür sorgt, dass

ältere Bäume durch eine höhere Anzahl jüngerer Bäume kompensiert werden müssten, kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Der Gesetzgeber verlangt bei Eingriffen keine sofortige funktionale Kompensation, sondern nimmt hier die vorübergehende Verschlechterung des ökologischen Zustands hin (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.10.2020, Az. 7 VR 3/20, Rn. 17, und Beschluss vom 19.12.2019, Az. 7 VR 6.19, Rn. 15 – jeweils juris). Mittelfristig werden alle 28 zu fällenden Einzelbäume im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahme 5 G ersetzt. Die übrigen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen sind zuletzt ausreichend, um die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft vollumfänglich zu kompensieren. Die eingewendete Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ist ebenfalls hinzunehmen. Auch wenn das Vorhaben Auswirkungen auf diese hat, sind die Auswirkungen nicht nur negativer Natur, da sich z. B. der Verkehrslärm infolge der Lärmschutzwände auch im Bereich der Donauufer reduzieren wird. Vor diesem Hintergrund sind die verbleibenden negativen Auswirkungen auf die Erholungsfunktion, die insbesondere durch die zunehmende technische Überprägung durch das breitere Brückenbauwerk entstehen werden, geringfügig und hinzunehmen.

Die Naturschutzverbände fordern weiter, dass die für die Brücke geplante Beleuchtung nach Auffassung der Naturschutzverbände eine maximale Farbtemperatur von 1700-2200 Kelvin aufweisen müsse und der Blauanteil des Lichts mit einer Wellenlänge kleiner 500 nm auf weniger als 10 % des gesamten abgestrahlten Lichts zu begrenzen sei. Weiter seien zur Vermeidung ungerichteter Abstrahlung nur voll abgeschirmte Leuchten einzusetzen, die einen Upward Light Ratio (ULR) von 0 % aufweisen. Eine bessere Blendungsbegrenzung sei mit Leuchten der Lichtstärkeklasse G6 (nach DIN/EN 13201) zu erreichen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Fahrbahnen nur im Rampenbereich, nicht aber auf der Brücke zu beleuchten. Zugesichert wurde ferner, die Geh- und Radwege zwar im Rampenbereich und auf der Brücke zu beleuchten, allerdings mit einer Beleuchtung die die vom Einwendungsführer geforderten Maßgaben beinhaltet (Leuchten der Lichtstärkeklasse G6, maximale Farbtemperatur von 2700 Kelvin, warmweiße Lichtfarbe unter Vermeidung von kurzwelligem Licht (Blau) im Farbspektrum, keine direkte Lichtabgabe oberhalb der Horizontalen, zusätzliche außenliegende Blende in Flussrichtung).

In Anbetracht dessen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Beleuchtung wurde auf die Bereiche beschränkt, in denen sie aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, und berücksichtigt dort die Belange der Insektenfauna und die Ziele des Artenschutzes ausreichend. Die von den Naturschutzverbänden geforderte maximale Farbtemperatur von 2.200 K ist zur Sicherstellung der gesetzlichen Anforderungen aus § 21 Abs. 1 Satz 2 NatSchG bzw. Art. 11a S. 3 BayNatSchG, dem der Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG) innewohnenden Vermeidungsgebot und der Vorgaben zum besonderen Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) aus fachlicher Sicht zwar wünschenswert, nicht aber erforderlich (vgl. Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen, Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung, Schroer et al, BfN-Skripten 543, 4. Auflage 2020, Ziffer 4.4.2). Die Beleuchtung der Fahrbahnen im Rampenbereich ist vom Schutzbereich von § 21 Abs. 1 Satz 2 NatSchG bzw. Art. 11a S. 3 BayNatSchG nicht mehr erfasst, weil diese Bereiche infolge des dort bestehenden Bebauungszusammenhangs nicht mehr zum „Außenbereich“ im Sinne der Regelungen gehören (vgl. zum Bebauungszusammenhang Drucksache 16/8272 des Landtags von Baden-Württemberg vom 17.06.2020, S. 56 ff. sowie unter Verweis darauf LT-Drs. 18/1736 vom 18.04.2019, S. 8 ff.). Das Vorhaben ist somit mit § 21 Abs. 1 Satz 2 NatSchG bzw. Art. 11a S. 3 BayNatSchG wie auch mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere den §§ 13 ff. und 44 ff. BNatSchG vereinbar.

Im Hinblick auf Reptilien fordern die Naturschutzvereinigungen, neben den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen die verlorengehenden Lebensräume für Reptilien zu quantifizieren und entsprechende CEF- bzw. Ausgleichsmaßnahmen festzulegen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben entspricht den Anforderungen des besonderen Artenschutzes nach den §§ 44 ff. BNatSchG (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.7.4). Auch erfüllen die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen die Anforderungen der §§ 13 ff. BNatSchG. Der Lebensraumverlust für Reptilien (insbesondere der Ringelnatter) wird durch die landschaftspflegerische Begleitmaßnahme 1 V vermieden und minimiert. Ein Zugriffsverbot für die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Mauereidechse, das CEF-Maßnahmen erfordern würde, besteht aufgrund der gebietsfremden Herkunft der Art nicht.

Betreffend die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen wird bemängelt, dass diese im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht ausreichend beschrieben seien. Hier seien die Angaben zu konkretisieren, insbesondere um eine Darstellung der Vernetzung mit bestehenden Biotopen, damit die betroffenen Arten in die Ausgleichsflächen einwandern können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Beschreibung der Ersatzmaßnahmen ist in den Maßnahmenblättern hinreichend bestimmt und konkret. So enthalten die Maßnahmenblätter Aussagen zu den auszugleichenden Konflikten, zum Maßnahmenumfang, zur konkreten Gestaltung, zur Pflege, zum Zeitpunkt der Durchführung und zum Unterhaltungszeitraum (vgl. Maßnahmenblätter zu den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen 2 E und 3 E, LBP, Maßnahmenblätter S. 11 – 14, Unterlage 9.3).

Die Naturschutzvereinigungen sind mit Blick auf die für das Jahr 2030 in Ulm geplante Landesgartenschau der Auffassung, dass das Vorhaben den mit der Landesgartenschau verbundenen Intentionen und Plänen widerspreche. Ziel der Landesgartenschau sei es, den Verkehr entlang der B 10 im gesamten Stadtgebiet zugunsten einer stadtverträglichen Mobilität neu zu organisieren. Die Stadt Ulm habe erklärt, die im Rahmen der Landesgartenschau bestehende Chance, Verkehrsflächen zu reduzieren, nutzen zu wollen und im gesamten Verlauf der B 10 und örtlicher Anbindungsstraßen die Straßenflächen durch diverse Maßnahmen erheblich zurückzubauen. Dazu passe das Vorhaben mit seinen acht Fahrspuren weder städtebaulich noch verkehrstechnisch, insbesondere, da die Anschlussstraßen auf Ulmer und Neu-Ulmer Seite nicht in der Lage wären, den auf die Adenauerbrücke auf- und abfahrenden Verkehr aufzunehmen, ohne erhebliche Rückstaus zu verursachen. Auch dem zweiten mit der Landesgartenschau verfolgten Ziel, attraktive Naherholungsgebiete mit vielfältigen Freizeitnutzungen zu schaffen, mehr Grün zur Verbesserung des Stadtklimas einzurichten, verloren gegangene Freiräume zurückzuerobern, artenreiche Grünräume zu erhalten und aufzuwerten, widerspreche das Vorhaben bedingt durch den Eingriff in die Ehinger Anlagen, einem geschützten Landschaftsbestandteil nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes. Die vorgesehene Flächenversiegelung von knapp 6900 Quadratmeter bzw. 4900 Quadratmeter Fläche widerspreche diesem mit der Landesgartenschau verfolgten Ziel ebenso wie die geplante Fällung von 28 Bäumen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Stadt Ulm, der die Durchführung der Landesgartenschau obliegt, hat diesbezüglich zwar Einwendungen erhoben. Allerdings wurde dabei nicht vorgetragen, dass sich beide Vorhaben ausschließen. Soweit die vorgenannten Einwendungen sich auf die Ermöglichung der Landesgartenschau selbst richten, fehlt es mangels der Betroffenheit der Naturschutzvereinigungen in ihren satzungsmäßigen Rechten auch an der Einwendungsbefugnis, § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei der Durchführung einer Landesgartenschau um eine kommunale Angelegenheit.

Soweit sich die Einwendungen unmittelbar gegen die mit dem Vorhaben verbundene Flächenversiegelung und die Fällung der 28 Bäume richten und deren Eingriffswirkung in Natur und Landschaft bemängelt wird, wird auf die Ausführungen unter dieser Ziffer sowie unter den Ziffern C.III.7.1 und C.III.7.2 verwiesen. Diese Eingriffe sind als nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen des Vorhabens hinzunehmen. Eine ausreichende Kompensation ist vorgesehen. Die behauptete verkehrsmäßige Belastung der anschließenden Knotenpunkte im Stadtgebiet ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von geringem Umfang (vgl. insb. Ausführungen unter Ziffer C.V.2 zum Anschluss in das Stadtgebiet Ulm). Auch haben die Stadt Ulm wie auch die Stadt Neu-Ulm als zuständige Straßenbaulastträger keine Bedenken in dieser Hinsicht geäußert, sodass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde davon auszugehen ist, dass es zu keiner Verkehrszunahme kommt, die es ausschließen würde, die gesetzliche Verpflichtung aus § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG bzw. Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG zu erfüllen und die angrenzenden Knotenpunkte insbesondere in einem dem regelmäßigen / gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten.

Der bei der vorgenommenen Erfassung der Fledermäuse und ihrer Flugwege erfolgte Einsatz eines Scheinwerfers sei methodisch bedenklich. Aus Sicht der Naturschutzvereinigungen sei eine Erfassung mittels Wärmebildkamera oder zumindest Nachtsichtgeräten angemessen. Die bisher gewonnenen Ergebnisse zu den Flugbewegungen seien mit Vorsicht zu genießen. Es sei möglich, dass durch den Einsatz des Scheinwerfers Tiere verjagt zumindest in ihrem natürlichen Flugweg gestört worden seien. Hinweise auf Flugkorridore sowie die korrekte Deutung der Flugkarte würden fehlen. Auch handle sich bei der Donau und den E-hinger Anlagen nicht nur um Jagdhabitat und Quartierstrukturen, sondern auch

um mindestens eine wichtige Flugachse (Donau), sodass für die Baustelle besondere Vorgaben gemacht werden müssten, um z. B. das Kollisions- und Verletzungsrisiko zu minimieren. Darüber hinaus entspreche es nicht der guten fachlichen Praxis, Bäume zuerst zu fällen und dann die Baumhöhlen zu begutachten. Vielmehr seien die Baumhöhle vor der Fällung zu begutachten. Die zuständige Umweltbaubegleitung (UBB) und der Fledermausspezialist, der die Bäume vor der Fällung kontrolliert, seien rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme mit den Kontaktdaten zu benennen.

Der Vorhabenträger hat im Zuge des Erörterungstermins zugesichert, die geforderte Erfassung von Fledermäusen unterhalb der Brücke mittels Nachtsichtgerät oder Wärmebildkamera vor Beginn der Bauarbeiten vorsorglich vorzunehmen. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den Naturschutzverbänden das mit der Durchführung der Umweltbaubegleitung betraute Unternehmen zu benennen (vgl. Auflage in Ziffer A.VI.1).

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Die Höhlen von Baumfledermäusen und höhlenbrütenden Vogelarten werden vor der Fällung kontrolliert (vgl. LBP, Maßnahmenblätter S. 3 - 4, Unterlage 9.3). Die Flugachsen von Fledermäusen entlang der Donau sind im LBP dargestellt und ausreichend berücksichtigt worden (vgl. LBP, Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.2). Eine erhebliche Beeinträchtigung der Flugachse, die über die aktuell vorherrschende, bereits vorbelastete Situation hinausreicht, ist durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

Des Weiteren ist aus Sicht der Naturschutzvereinigungen die geplante Behelfsbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr anstatt am derzeit geplanten Standort in Verlängerung der Schillerstraße an der Stelle zu errichten, wo früher die Schillerbrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm gestanden habe. Sie solle etwas breiter als die bestehende Brücke ausgeführt werden, damit Fahrrad- und Fußgängerverkehr besser voneinander getrennt werden könnten. Dabei solle auch geprüft werden, ob die neue Fußgänger- und Fahrradbrücke in dieser verbesserten Form die bestehende Brücke dauerhaft ersetzen könne.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Eine Verschiebung an den gewünschten Alternativstandort scheidet aus, da bereits wasserwirtschaftliche Belange von wesentlichem Gewicht entgegenstehen.

Eine Situierung der Behelfsbrücke unterstromig der bestehenden Adenauerbrücke würde den oberstromig der Adenauerbrücke befindlichen Hochwasserpegel in seiner Funktionsfähigkeit beeinträchtigen. Eine verglichen mit dem derzeitigen Adenauersteg breitere Ausführung kann ebenso wie der dauerhafte Erhalt der als Provisorium geplanten Verbindung nicht verlangt werden. Soweit der Vorhabenträger vorhabenbedingt Beeinträchtigungen am über den Adenauersteg verlaufenden Fußgänger- und Radverkehr verursacht, sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG nur Maßnahmen geschuldet, die die verursachten Beeinträchtigungen für die Dauer der Beeinträchtigung funktionsgleich kompensieren. Eine leistungsfähigere und damit über das Ausmaß der Beeinträchtigung hinausgehende Kompensation durch ein breiteres und damit leistungsfähigeres Provisorium kann damit ebenso wenig verlangt werden wie die Erhaltung des Provisoriums über die Bauzeit und damit den Zeitraum der Beeinträchtigung hinaus.

14. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Die Kreisverbände Ulm / Alb-Donau und Neu-Ulm des ADFC wenden ein, dass der achtstreifige Maximalausbau abzulehnen und zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV eine Variante mit reduzierten Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr zu wählen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Ausbaustandard ist erforderlich, um die von § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis zu erreichen. Auf die Ausführungen hierzu unter Ziffer C.III.3.2 wird verwiesen.

Weiter wendet der ADFC ein, dass die nordwestliche Zuwegung zum Geh- und Radweg auf der Brücke in Richtung Neu-Ulm im Bereich der Ehinger Anlagen mit 2,5 m Breite in Anbetracht der Verkehrsdichte unangemessen sei und eine an die Breite der gemeinsamen Geh- und Radwege auf der Brücke angepasste Breite von mindestens 3 m zu wählen sei. Der ADFC bittet ferner um Prüfung, ob die Rampen zur Brücke mit einer Steigung von 6 % nicht mit einer geringeren Steigung ausgeführt werden könnten. Außerdem sei die Dimensionierung der gemeinsamen Geh- und Radwege auf der Brücke mit 3,0 m zu schmal. Vielmehr solle im Rahmen des Vorhabens für die gemeinsam Geh- und Radwege eine Breite von mindestens 3 m im Einrichtungsverkehr bzw. 4 m im Zweirichtungs-

verkehr, jeweils zzgl. eines abgetrennten Gehwegs, gewählt werden, die die Führung einer Radschnellverbindung über die Brücke ermögliche, die derzeit Gegenstand einer vom Regionalverband Donau-Iller beauftragten Potentialanalyse sei. Ferner müssten die weiteren Planungen kontinuierlich der jeweils aktuellen Planungssituation der Landesgartenschau 2030 angepasst werden.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, den bestehenden fortlaufenden Austausch mit den Städten Ulm und Neu-Ulm fortzusetzen.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Die Ausführung der nordwestlichen Zuwegung ist geeignet, das regelmäßige Verkehrsbedürfnis im Sinne von § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG zu befriedigen (vgl. Ziffer 4.2.4 RAL, Ausgabe 2012). Einer breiteren Ausführung steht daher bereits das Gebot des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG entgegen, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Ausführung der Rampen mit einer Steigung von weniger als 6 % ist nicht möglich, da der Geh- und Radweg auf gleicher Höhe mit der Straße geführt werden soll und hierfür nur der Bereich zwischen der Kreuzung Schützenstraße / Wiblinger Straße und der Adenauerbrücke zur Verfügung steht. Hinsichtlich der infolge für die Radschnellverbindung geforderten Breite wird auf die Ausführungen hierzu unter Ziffer C.IV.12 verwiesen.

Im Hinblick auf die Bauphase empfiehlt der ADFC, dass die geplante Behelfsbrücke für Fuß- und Radverkehr mit möglichst großer Breite (mindestens 4 m) auszuführen, um eine Trennung von Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen. Außerdem sei auf einen barrierefreien Anschluss an den bestehenden „Zick-Zack-Steg“ mit einer Steigung von nicht mehr als 5 % zu achten. Die auf der Neu-Ulmer Seite vorgesehene Ampelquerung der Rampen für den Fuß- und Radverkehr sei mit einer Anforderungsampel zu versehen. Im Hinblick auf den Geh- und Radweg auf Ulmer Seite über den Ziegelländeweg empfiehlt der ADFC, die Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger durch Querung der Baustellenzufahrt auf ein Minimum zu beschränken. Die geplante Baustellenerschließung auf Neu-Ulmer Seite über die Schießhausallee verfüge nicht über die Kapazität, die Doppelnutzung aus Baustellenverkehr und Radverkehr zu bewältigen. Daher sei die Baustellenzufahrt auf andere Weise zu lösen. Wenn dies nicht möglich sei, sei zumindest ein geschützter, begleitender Fuß- und Radweg anzulegen. Die bei zeitweiligen Vollsperrungen des Fuß- und Radwegs auf Ulmer Seite vorgesehene Umleitung des Radweges Ulm-Donautal über Wiblingen sei unzumutbar, da die Fahrstrecke

sich verdreifache. Soweit sich diese Sperrzeiten auch über normale Arbeitstage erstrecken, sei für Fahrradpendler ein adäquater Ersatz zu schaffen, etwa durch einen kurzfristig eingerichteten kostenfreien Shuttle-Service für Radfahrer (Bus oder Bahn) oder die zeitweilige Sperrung einer Fahrspur der B 311 zugunsten einer geschützten Fahrradspur.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, eine Ampelsteuerung zu wählen, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt. Ferner hat der Vorhabenträger zugesichert, die Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger durch Querung der Baustellenzufahrt im Bereich des Geh- und Radwegs auf Ulmer Seite über den Ziegelländeweg auf ein Minimum zu beschränken sowie die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für den Geh- und Radverkehr im Bereich der Baustellenzufahrten abzustimmen und vorzunehmen.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Die Breite der geplanten Behelfsbrücke für den Fuß- und Radverkehr entspricht der Breite des derzeitigen Adenauer-Stegs. Gleiches gilt für die Steigung der provisorischen Rampen zum „Zick-Zack-Steg“ – hier ist die gleiche Steigung wie bei den bestehenden Rampen geplant. Eine im Vergleich zum derzeitigen Zustand abweichende Ausführung dieser auf die Bauzeit beschränkten Behelfsmaßnahmen ist nicht geboten, da bei einer vergleichbaren Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktionen keine unzumutbaren Auswirkungen auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf Rechte anderer durch das Vorhaben entstehen. Ebenso zurückzuweisen war die Forderung nach einer Anforderungsampel für den Radverkehr. Ampelanlagen (Lichtsignal- bzw. Lichtzeichenanlagen) sind nach § 43 Abs. 1 Satz 3 StVO Verkehrseinrichtungen im Sinne von § 45 StVO. Die Anbringung von Verkehrseinrichtungen muss darauf gerichtet sein, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (wieder) zu gewährleisten (vgl. BGH, Urteil vom 15.03.1990, Az. III ZR 149/89, Rn. 10 – juris). Dies erfordert die angemessene Berücksichtigung aller Verkehrsbedürfnisse (vgl. dazu die Erläuterungen zu § 37 StVO in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021), damit auch der des Radverkehrs. Dies wurde vom Vorhabenträger zugesichert. Im Hinblick auf die Baustellenerschließung ist eine andere Lösung auf der Neu-Ulmer Seite nicht darstellbar. Die Maßnahmen, die infolge der zeitgleichen Nutzung der Schießhausallee als Baustellenzufahrt und als Strecke für bauzeitliche Führung des

Geh- und Radwegs zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit notwendig sind, wurden vom Vorhabenträger zugesichert.

Zuletzt wird auch die Einwendung zurückgewiesen, soweit sie die auf Ulmer Seite vorgesehene Umleitung des Radweges Ulm-Donautal über Wiblingen als unzumutbar bezeichnet. Die Umleitung über diese Strecken wird vom Vorhabenträger in zeitlicher Hinsicht auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Aus diesem Grund ist auch die um ca. 4,4 km längere Fahrstrecke, die mit dem Fahrrad eine zusätzliche Fahrzeit von ca. 16 Minuten bedeutet, zumutbar.

15. Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG hält das Vorhaben mit den Belangen des Eisenverkehrs für vereinbar, wenn bestimmte Maßgaben bei den vorhandenen und entstehenden Kreuzungen des Vorhabens mit der Bahnlinie sowie bei den für das Vorhaben durchzuführenden Bauarbeiten beachtet werden.

Deren Einhaltung wurde vom Vorhabenträger zugesichert, soweit aus den nachfolgenden Ausführungen unter dieser Ziffer nicht etwas anderes hervorgeht.

Nicht zugesichert vom Vorhabenträger wurde die Forderung, dass bei der Bauausführung grundsätzlich kein Bahngelände in Anspruch genommen werden dürfe. Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass die vorübergehende Inanspruchnahme von Bahngelände für den Abbruch des Brückenfeldes über die Bahnlinie sowie die Anpassung der Oberleitungsanlagen zwingend erforderlich sei. Er hat ferner zugesichert, solche Arbeiten jedoch mit der DB Netz AG abzustimmen.

Die Einwendung der Deutsche Bahn AG wird zurückgewiesen, soweit die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen der Deutsche Bahn AG für die vorgenannten Arbeiten erforderlich ist. Insoweit überwiegen die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen das Interesse der Deutsche Bahn AG. Die Durchführung der vorgenannten Arbeiten ist zur Durchführung des Vorhabens unabdingbar notwendig. Durch die Zusicherung, diese Arbeiten mit der DB Netz AG abzustimmen, werden die Interessen der Deutsche Bahn AG sowie der DB Netz AG ausreichend gewahrt.

16. Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die nach den einschlägigen Vorschriften erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Gleisanlagen sowohl während der Bauzeit

als auch nach Fertigstellung des Vorhabens einzuhalten seien. Ebenso seien bei Demontage und Montage der Oberleitungsanlagen alle geltenden Vorschriften einzuhalten. Es sei sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder Eisenbahnbetriebsanlagen noch der Eisenbahnverkehr gefährdet werden. Betriebliche Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs seien auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, diese Maßgaben zu beachten.

17. Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)

Die NVBW regt an, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehre bei der Südbahn zu minimieren. So seien mit der Erneuerung der Wallstraßenbrücke und der Erneuerung einer Eisenbahnüberführung im Bereich Friedrichshafen bereits zwei Maßnahmen geplant, die Unterbrechungen und Einschränkungen der Schienenverkehre im Abschnitt Ulm – Ulm-Söflingen wie auch eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Werkstätten zur Folge hätten und beide für das Frühjahr 2026 geplant seien. Um diese Probleme zu verhindern, bittet die NVBW darum, die Arbeiten so zu planen, dass die Einwirkungen so gering wie möglich bleiben und etwaige unabdingbare Sperrungen für den Schienenverkehr zu wenig nachgefragten Zeiten vorzunehmen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bau- und Sperrzeiten werden durch die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG) als Betreiberin der Eisenbahnanlagen festgelegt (vgl. Richtlinie 406 der DB Netz AG). Im Rahmen dieser Zuständigkeit obliegt es der DB InfraGO AG, etwaige Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Bau- und Sperrzeiten können im Planfeststellungsverfahren nicht vorgegeben werden, weil es sich infolge der privatrechtlichen Ausgestaltung der Nutzungsverhältnisse für die Eisenbahnanlagen der DB Netz AG bei der Aussprache von Bau- und Sperrzeiten um keine behördliche Entscheidung im Sinne von § 75 Abs. 1 LVwVfG bzw. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG handelt. Etwaige Einwendungen gegen die Sperrpausen müssen daher im Verhältnis zur DB InfraGO AG als Betreiberin der Eisenbahnanlagen geltend gemacht werden.

18. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr weist darauf hin, dass der Ersatzneubau der Adenauerbrücke nach STANAG 2021 in eine militärische Lastenklasse einzustufen sei.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, diese Maßgabe zu beachten.

19. Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft, Landesverband Baden-Württemberg e. V., Bezirk Donau, Ortsgruppe Ulm

Die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft, Landesverband Baden-Württemberg e. V., Bezirk Donau, Ortsgruppe Ulm (nachfolgend „DLRG“), gibt zu bedenken, dass die über die Schießhausallee geplante Zufahrt die einzige Zu- und Abfahrt zum DLRG-Rettungszentrum sei und als Rettungszufahrt rund um die Uhr frei bleiben müsse. Insbesondere die Nutzung als Bereitstellungsfläche für Baufahrzeuge habe zu unterbleiben, damit zu Rettungseinsätzen im Wasser schnellmöglich ausgerückt werden könne. Für den Fall, dass sich der Bau der Adenauerbrücke und der Bau der Gänstorbrücke zeitlich überlagern, sei ein funktionierendes Provisorium mit der DLRG abzustimmen und vom Vorhabenträger vorzuhalten.

Die für das DLRG-Wasser-Rettungszentrum geplante Slipmöglichkeit für große Boote, die zwischen Adenauerbrücke und dem Adenauersteg geplant war, sei bislang nicht realisiert worden. Ihre Herstellung sei geplant, sobald die Adenauerbrücke fertiggestellt worden sei. Für die Herstellung einer solchen Slipmöglichkeit bedürfe es eines Abstands von derzeit 7 -8 m zwischen Hinterkante des Anlegefloßes und der Mitte des Kranhakens einer Slipmöglichkeit. Außerdem sei die Erreichbarkeit der Slipstelle mit größeren Gespannen (z. B. Kastenwagen mit einem bis 10m langen Bootstrailer) notwendig, was eine ausreichende Aufstellfläche wie auch entsprechende Kurvenradien im Zufahrtsbereich erforderlich mache. Sollte die Zufahrt zur späteren Slipmöglichkeit über die ehemalige Wiblinger Straße entlang des Orange Campus geplant werden, bedürfe es einer entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Kennzeichnung der Zufahrt, um auch bei im Orange Campus stattfindenden Veranstaltungen noch zur Slipstelle zu gelangen. Sollte das nicht gewährleistet werden können, sei eine Zufahrt der Seite des neuen Wasser-Rettungszentrums aus notwendig.

Weiter sei die Gemeingebrauchsbeschränkung angesichts der vom Vorhaben ausgehenden Gefahren alleine nicht ausreichend. Der Vorhabenträger solle eine ausführliche Sicherheitsbetrachtung für den Fall anstellen, dass Menschen mit Booten in den Baustellenbereich und vor die dort geplanten zwei Pontons treiben. Hierbei sei die Frage zu klären, wie Personen, die in den Bereich der Pontons geraten, von dort wieder ohne Schaden wegkommen könnten. Die DLRG stehe hierfür als Ansprechpartnerin gerne zur Verfügung.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Rettungszufahrten stets freizuhalten. Ferner hat er zugesichert, das für die Dauer des Baus der Adenauerbrücke erforderliche Provisorium für einen Bootsanleger mit der DLRG abzustimmen, wobei die Abstimmung auch den Standort umfassen werde. Ebenso zugesichert wurde eine Abstimmung zur Lage der künftigen Slipstelle sowie zu deren Zufahrten. Zuletzt ist der Vorhabenträger verpflichtet, als weitere risikomindernde Maßnahme die geforderte Sicherheitsbetrachtung im Rahmen der Bauausführung vorzunehmen (vgl. Auflage in Ziffer A.IX.9).

V. Einwendungen und Forderungen Privater

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden im Folgenden Einwendungen und Forderungen Privater behandelt, soweit sie nicht bereits inhaltlich bei der themenkomplexbezogenen Abwägung bzw. bei den Forderungen von Trägern öffentlicher Belange abgehandelt wurden. Soweit diesen Forderungen und Einwendungen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise (zum Beispiel durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarung mit dem Vorhabenträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Ulmer Ruderclub Donau e. V.

Der Ulmer Ruderclub Donau e. V. (nachfolgend „**Ruderclub**“) bittet in seinem Einwendungsschreiben darum, die Belange der Wassersportler und Ulmer Ruderer auch beim Bau des vorgesehenen Provisoriums für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen. Für den Ruderclub ist sei die Möglichkeit, auf der Donau Wassersport auszuüben, existenziell. Im Fall, dass die Donau für den Wassersport nicht mehr nutzbar sei, sei mit der Kündigung der Mitgliedschaft durch Mitglieder zu rechnen, sodass der Verein nicht mehr bestehen könne. Daher seien weitere Einschränkungen für Wassersportler zu vermeiden. Der Ruderclub

begehrt eine Ausführung des Provisoriums ohne Stützen oder ähnliches, da Brückenpfeiler die Durchfahrt unter dem Brückenbauwerk erschweren und zu erheblichen Risiken für Wassersportler, beispielsweise eine weitere Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit oder die Bildung von Strudeln, führen würden. Da die Donau im Bereich des Provisoriums bereits bei niedrigem Wasserstand über eine sehr hohe Fließgeschwindigkeit verfüge, sei bei der Errichtung von Stützen das Ruderrevier in Richtung Fischerheim im Donautal nicht mehr erreichbar. Ein weiteres, mit der Errichtung von Stützen verbundenes Risiko seien Fundamentreste, die nach Erfahrung des Ruderclubs nicht mehr aus dem Flussbett entfernt würden und danach zu Risiken für Wassersportler (z. B. Bildung von Strudeln) führen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Hilfsjoche für den Bau der Adenauerbrücke und der provisorischen Fuß- und Radwegbrücke nach Abschluss der Bauarbeiten in ausreichender Tiefe unter der Gewässersohle abzutrennen, so dass diese nach der Bauphase keine Gefahr beim Befahren der Donau darstellen.

Darüber hinaus werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Auch wenn das Vorhaben mit dem vorgesehenen Provisorium die Möglichkeit, Wassersport zu betreiben, sicherlich zeitweilig beeinträchtigt, ist dies vom Ruderclub hinzunehmen. Der vom Ruderclub betriebene Rudersport unterfällt rechtlich dem Allgemeingebrauch im Sinne von § 25 WHG i. V. m. Art. 18 BayWG, der jedermann die Befugnis gewährt, das Wasser zu den in von § 25 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 18 Abs. 1 BayWG bestimmten Zwecken erlaubnisfrei zu benutzen. Der Gemeingebrauch gewährt jedoch nur die Befugnis, nicht aber ein Recht, das für eine gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG schutzfähige Rechtsposition Einzelner notwendig wäre („Rechte anderer“, vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.11.1997, Az. 8 S 598/97, Rn. 12 – juris; vgl. Drost, Das neue Wasserrecht, Stand März 2023, BayWG, Art. 15 Rn. 11 sowie Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Knopp/Rossi, 58. EL August 2023, WHG § 25 Rn. 15). Selbst wenn die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs an einem bestimmten Gewässer und in der bestehenden Form jedoch vorliegend als im Sinne von Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG schutzfähige Rechtsposition des Ruderclubs zu berücksichtigen wäre, ist die vorhabenbedingte Einschränkung der Gemeingebrauchsmöglichkeit hier hinzunehmen. Maßgeblich hierfür ist, dass die mit dem

Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen angesichts der Bedeutung der Verkehrsverbindung über die Adenauerbrücke von erheblichem Gewicht sind, was auch für die Aufrechterhaltung der Geh- und Radverkehrsverbindung über die Donau gilt, die derzeit vom Adenauersteg erfüllt wird. Die notwendige Aufrechterhaltung dieser Verkehrsverbindung für Fußgänger und Radfahrer mithilfe eines stützenfreien Provisoriums zu gewährleisten, ist auf Grund der mit dieser Ausführung verbundenen Kosten eine untunliche Vorkehrung im Sinne von Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG. Eine derartige Ausführung würde mit Kosten in Höhe von zwei Millionen Euro vier Mal so viel kosten wie die geplante Behelfsbrücke, die etwa 500.000 Euro kosten wird. Diese Aufwendungen stehen außer Verhältnis zu einer zu erwartenden Gemeingebrauchsbeschränkung mit einer Dauer von vier Jahren, da es dem Ruderclub zumutbar ist, das Ruderrevier entlang der Donau ortsnah zu verschieben und in einem Bereich zu rudern, der von der während der Bauzeit geltenden Gemeingebrauchsbeschränkung nicht mehr betroffen ist. Angesichts der Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe zum Stammstandort während der Bauzeit im Bereich in der Friedrichsau zu rudern, sowie der Übernahme der Kosten für eine provisorische Bootshalle durch die Stadt Ulm, die die Aufrechterhaltung des ungestörten Ruderbetriebs in großen Teilen ermöglicht, ist die eingewendete Existenzgefährdung für den Ruderclub auszuschließen.

2. Eigentümer der Grundstücke FINr. 1833/27 (Beyerstraße 43), FINr. 1833/1 (Beyerstraße 45) und FINr. 1837/3 (Beyerstraße 49) der Gemarkung Ulm mit anwaltlicher Vertretung durch die Rechtsanwälte HAGEN-KOLLEGEN

Die Eigentümer der Grundstücke mit den FINrn. 1833/27, 1833/1 und 1837/3 wenden ein, dass das Vorhaben sie unzumutbaren Lärmimmissionen aussetze. So seien die in der Planung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend, um unzumutbare Lärmimmissionen und Vermögensschäden durch lärmbedingte Wertminderungen der Grundstücke zu verhindern. Trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen würden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Immissionsorten auf den vorgenannten Grundstücken überschritten. Die Versagung weiteren aktiven Lärmschutzes widerspreche der Verpflichtung aus § 41 Abs. 1 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, da sie insbesondere nicht auf § 41 Abs. 2 BImSchG gestützt werden könne. Zu berücksichtigen sei hier insbesondere, dass die Einwendungsführer die Außenbereiche und Gärten nur noch eingeschränkt nutzen könnten und dass es sich bei der betroffenen Wohngegend angrenzend an die Ehinger Anlagen um eine sehr gehobene

Wohngegend handele, die aufgrund deren Lage im Anschluss an die Ehinger Grünanlagen und der villenartigen sehr aufgelockerten Umgebungsbebauung einen sehr hohen Standard an Wohnqualität repräsentiere, woran die großzügigen Gartenflächen mit großem Erholungswert aufgrund deren Nähe zu den Ehinger Anlagen einen maßgeblichen Anteil hätten. Eine lärmbedingt nur noch eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit dieser Flächen führe dazu, dass diese empfindlichen und unzumutbaren enteignungsgleichen Vermögensverluste zu entschädigen seien, was bei der Frage der Verhältnismäßigkeit weiterer Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im Rahmen von § 41 Abs. 2 BImSchG zu berücksichtigen sei. Für eine den Anforderungen des Gesetzes genügende Ausgestaltung des Lärmschutzes sei es erforderlich, die Lärmschutzwand über das geplante Ende am Grundstück FINr. 1833/1 der Gemarkung Ulm (Beyerstraße 45) hinaus zu verlängern, um dort anfallende erhebliche Pegelüberschreitungen im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss auf das zumutbare Maß zurückzuführen. Im Ergebnis sei deshalb die Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes in Form der Variante 2 nicht ausreichend. Zu wählen sei hier die Lärmschutz-Variante 3. Im Zuge des Erörterungstermins präzisierten die Einwendungsführer die Kritik am vorgesehenen aktiven Lärmschutz dahingehend, dass aus ihrer Sicht keine Erhöhung der Lärmschutzwände, sondern eine Verlängerung der Lärmschutzwand in den Ehinger Anlagen um 7 m bis 8 m vorzunehmen sei, um einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten.

Die von den Einwendungsführern gewünschte Verlängerung der Lärmschutzwand in den Ehinger Anlagen wurde vom Vorhabenträger im Rahmen der Tektur in das Vorhaben aufgenommen (vgl. Ergänzungsplan vom 15.02.2024, Unterlage 5.2 sowie Ergänzung des Erläuterungsberichts um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 15.02.2024, Unterlage 1.1). Das Vorhaben sieht nun die Verlängerung der ursprünglich in den Planfeststellungsunterlagen bereits vorgesehenen Lärmschutzwand LA 05 entlang der Ehinger Anlagen um weitere 32 m vor, wobei die letzten 10 m eine lineare Reduzierung der Höhe von 7 m Höhe auf 4 m Höhe vorsehen (vgl. Ergänzungsplan vom 15.02.2024, Unterlage 5.2 sowie Ergänzung des Erläuterungsberichts um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 15.02.2024, S. 3, Unterlage 1.1).

Die Einwendungen werden im Übrigen vorsorglich zurückgewiesen.

Weitere, über die in den Planfeststellungsunterlagen unter Einschluss der durch Tektur ergänzten Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 enthaltenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes hinausgehende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind nicht geboten, da sie sich als unverhältnismäßig darstellen. Zur Begründung wird auf die dahingehenden Ausführungen unter Ziffer C.III.5.1 verwiesen. Schädliche Umwelteinwirkungen zu Lasten der Einwendungsführer werden durch die Maßnahmen des aktiven und des passiven Schallschutzes verhindert. An den Immissionsorten des Objekts Beyerstraße 43 kommt es – bei Außerachtlassung der Vorbelastung und damit bei Zugrundelegung der Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete – zu keiner Immissionsgrenzwertüberschreitung (vgl. Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 15.02.2024, Anlage 2b, S. 1, Unterlage 17.1-1). An den Immissionsorten des Objekts Beyerstraße 45 wie auch des Objekts Beyerstraße 49 kommt es zur Tagzeit ebenfalls zu keinen Immissionsgrenzwertüberschreitungen mehr (vgl. Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 15.02.2024, Anlage 2a, S. 1, Unterlage 17.1-1). Die in der Nachtzeit verbleibenden Überschreitungen von maximal 3 dB(A) (Beyerstraße 45) bzw. 2 dB(A) (Beyerstraße 49) dürfen aus Verhältnismäßigkeitsgründen durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes gelöst werden. Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.5.1 verwiesen. Darüber hinaus wäre es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier auch sachgerecht, unter Einbeziehung der erheblichen Verkehrslärmvorbelastung des Gebiets, die für Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und urbane Gebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte als Zumutbarkeitsgrenze für Verkehrslärmimmissionen anzusetzen. In diesem Fall käme es auch an den Immissionsorten Beyerstraße 45 und Beyerstraße 49 zu keiner Immissionsgrenzwertüberschreitung mehr.

Auch wird die Erforderlichkeit des achtspurigen Ausbaus gerügt. Ein derartiger Ausbau führe nur dann zu einem verbesserten Verkehrsfluss, wenn der nach Ulm und Neu-Ulm über die Adenauerbrücke eingeleitete Verkehr auch 4-spurig weiter- und abgeleitet werden könne. Auf Ulmer Seite sei dies jedoch nicht der Fall, da dort nur die zweispurige Unterführung oder der ampelgesteuerte Bismarckplatz zur Verfügung stünde, sodass dort bei der prognostizierten Verkehrsdichte

Staus entstünden. Die Staubildung würde noch zunehmen, wenn die planfestgestellte, aber noch nicht gebaute B 311 mit der geplanten Umfahrung von Erbach fertiggestellt sei. Auch würden bei einem vierspurigen oder sechsspurigen Ausbau erhebliche Eingriffe in schützenswerte Baumbestände vermieden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die vom Vorhabenträger beantragte Variante sowie der mit ihr verbundene Ausbaustandard ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht, weil er die in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis gewährleistet. Hierbei wurden auch die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus der Umfahrung von Erbach berücksichtigt (vgl. Verkehrsgutachten, S. 9, Anlage 3 zum Erläuterungsbericht, Unterlage 1). Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3.2 verwiesen. Aus diesem Grund ist auch der Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere in den Baumbestand der Ehinger Anlagen, nicht vermeidbar und gerechtfertigt. Der von den Einwendungsführern bevorzugte vier- oder sechsspurige Ausbau ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vorzugswürdig, weil er nicht die von § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit bietet. Dem von den Einwendungsführern vorgetragenen erhöhten Staurisiko in Bereichen außerhalb des planfestzustellenden Vorhabens muss der (jeweilige) Straßenbaulastträger bei Bedarf im Rahmen seiner Aufgaben als Straßenbaulastträger gerecht werden (z. B. durch Anpassung der dortigen Straßeninfrastruktur oder andere Maßnahmen).

Im Hinblick auf die schalltechnische Untersuchung wenden die Einwendungsführer ein, dass der nach Fertigstellung der B 311 zu erwartende zusätzliche Schwerlast- und PKW-Verkehr sowie die durch Staus auf der Adenauerbrücke entstehenden zusätzlichen Verkehrsgeräusche durch ständiges Anfahren und Bremsen dort gar nicht berücksichtigt worden seien.

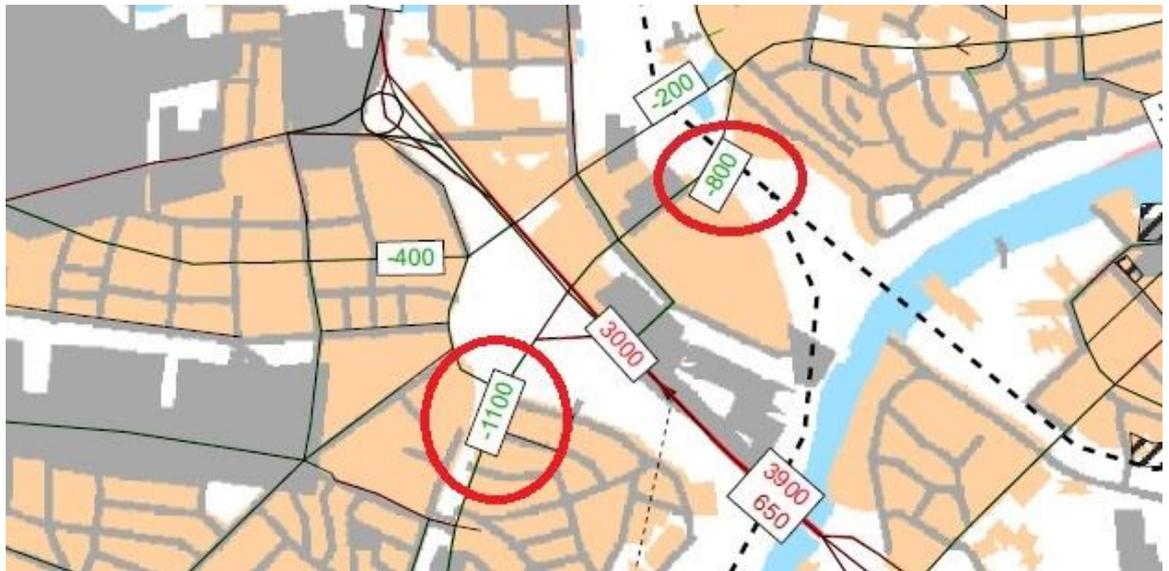
Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt alle relevanten Verkehre und Verkehrsbewegungen. Sie basiert auf dem Verkehrsgutachten, welches den Verkehr unter Berücksichtigung der geplanten Ortsumfahrung für Erbach im Rahmen der B 311 (vgl. Verkehrsgutachten, S. 9, Anlage 3 zum Erläuterungsbericht, Unterlage 1, sowie schalltechnische Untersuchung, S. 7, Unterlage 17.1).

Bezugnehmend auf die vorgebrachten Einwände sind die Einwendungsführer der Auffassung, dass dem Vorhaben damit im Ergebnis die Planrechtfertigung fehle, weil das Vorhaben nicht zu einer Verbesserung, sondern zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation führen würde und zugleich die Lärmbelastungen an den Immissionsorten stiegen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben führt zu einer dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbindung. Betreffend die Anschlussstellen in die Stadtgebiete kommt es nur zu vorhabenbedingten Verkehrsveränderungen von geringem Umfang. Bei der Anschlussstelle in das Ulmer Stadtgebiet, die Kreuzung Bismarckring / Zinglerstraße, kommt es auf der Zinglerstraße sogar zu einer Abnahme der Verkehrsbelastung um 800 bzw. 1100 Fahrzeugen täglich:



(Verkehrsgutachten vom 11.01.2023, Abbildung 4.2, Anlage 3 zur Unterlage 1 – vorstehend ausschnittsweise mit Hervorhebung abgebildet).

Diese Verkehrsveränderungen sind nicht geeignet, eine unzumutbare, da für die jeweiligen Straßenbaulastträger im Rahmen den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtung nicht mehr „lösbare“ Verkehrsbelastung auszulösen. Auch haben die Stadt Ulm wie auch die Stadt Neu-Ulm als zuständige Straßenbaulastträger keine Bedenken in dieser Hinsicht geäußert, sodass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde davon auszugehen ist, dass es zu keiner Verkehrszunahme kommt, die es ausschließen würde, die gesetzliche Verpflichtung aus § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG bzw. Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG zu erfüllen und die angrenzenden

Knotenpunkte insbesondere in einem dem regelmäßigen / gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten. Im Rahmen des Erörterungstermins teilte die Stadt Ulm zudem mit, dass eine Änderung der Anschlussstelle von der Adenauerbrücke kommen in das Ulmer Stadtgebiet (Kreuzung Bismarckring / Zinglerstraße) beabsichtigt sei, wofür gerade die Machbarkeitsstudie durchgeführt werde.

Zumindest aber sei in den Planfeststellungsunterlagen im Fall der Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes entsprechend der Variante 2 eine Regelung notwendig, wonach den Einwendungsführern dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung des Grundstücks, Minderung seines Nutzungswertes, Schädigung der Gesundheit und sonstiger verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärm zustehe.

Auf die Nebenbestimmungen unter der Ziffer A.VIII wird verwiesen. Soweit darüberhinausgehende Regelungen gewünscht werden, wird die Einwendung zurückgewiesen. Sie sind nicht geboten (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.5.1).

Weiter wird bemängelt, dass die öffentliche Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen fehlerhaft gewesen sei. In der Südwest Presse von Ulm vom 30. Juni 2023 sei auf Seite 15 unter der Überschrift „Verfahren für Neubau läuft. Adenauerbrücke. Die Baupläne werden nun öffentlich zur Einsicht ausgelegt“ mitgeteilt worden, dass die entsprechenden Planunterlagen vom 10. Juli bis 9. August in den Rathäusern Ulm, Neu-Ulm, sowie in den Gemeinden Nersingen und Roggenburg ausgelegt würden. Diese öffentliche Bekanntmachung sei jedoch unrichtig gewesen. Im Rathaus von Ulm hätten zu keinem Zeitpunkt die Pläne für das planfestzustellende Vorhaben ausgelegt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Verbindlich war die ortsübliche Bekanntmachung der Gemeinden nach § 73 Abs. 5 Sätze 1 und 2 LVwVfG bzw. Art. 73 Abs. 5 Sätze 1 und 2 BayVwVfG in Verbindung mit § 17a Abs. 1 FStrG in der vor dem 29.12.2023 geltenden Fassung. Die ortsübliche Bekanntmachung der Stadt Ulm, die die Stadt Ulm nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Satz 2 DVO GemO in Verbindung mit § 1 der Satzung über die öffentlichen Bekanntmachungen der Stadt Ulm vom 13.07.2016 durch Bereitstellung im Internet vorgenommen hat, hat angegeben, dass die Einsichtnahme in die Planfeststellungsunterlagen beim Bürgerservice Bauen der Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht, Münchner Straße 2, 89073

Ulm, Zimmer 0.001, ausgelegt würden. Dort lagen die Planfeststellungsunterlagen auch zur Einsicht aus. Der von den Einwendungsführern erwähnte Zeitungsartikel ist insoweit nicht maßgeblich. Er ist auch unbeachtlich, da sein Inhalt weder der Planfeststellungsbehörde noch der Stadt Ulm zuzurechnen ist.

3. Betreiberin einer gewerblichen Nutzung in der Schillerstraße in Ulm mit anwaltlicher Vertretung durch die Rechtsanwälte Knopf Mühe Erdt

Die Einwendungsführerin, Betreiberin eines Getränkehandels mit Ladengeschäft in der Schillerstraße, wendet sich gegen die geplanten Maßnahmen im Bereich der Schillerstraße und deren Nutzung zur Andienung der Baustelle. Die Liegenschaft, an der die Einwendungsführerin ihren Betrieb führt und vor der sich auch die Kundenparkplätze der Einwendungsführerin befänden, würde durch die Nutzung der Schillerstraße zur Baustellenerschließung in ihrer Erreichbarkeit erheblich beeinträchtigt. Gleiches gelte für den Geschäftsbetrieb insgesamt. Die Einwendungsführerin bemängelt, dass es auf der Schillerstraße vor der Liegenschaft der Einwendungsführerin zu einem starken Aufkommen an LKW-Verkehr komme, wodurch der Kundenverkehr stark beeinträchtigt werde. Sofern es hierbei zu einem Rückstau von LKW komme, sei das Erliegen des Kundenverkehrs zu befürchten. Dies führe zu erheblichen Umsatzeinbußen während der gesamten Bauzeit und auch danach, da Kunden andere Unternehmen für ihre Beschaffungen nutzen würden. Die Einwendungsführerin fordert daher, dass die Parkplätze und der Gehweg auf der Straßenseite vor der Liegenschaft der Einwendungsführerin auf keinen Fall als Aufstellfläche für wartende LKW freigegeben werden dürfe und der Bereich auf und vor den Parkplätzen, zumindest während der Öffnungszeiten des Getränkehandels mit Ladengeschäft, nicht von LKW genutzt werden dürfe. Ein just-in-time Abruf der LKW per Funk aus ihrer Wartezone sei unumgänglich. Darüber hinaus sei die Schillerstraße regelmäßig zu reinigen, wenn diese durch den mit dem Vorhaben verbundenen LKW-Verkehr stark verschmutzt werde. Vom Vorhabenträger seien Vorkehrungen zu treffen, die diese die Einwendungsführerin treffenden, nachteilhaften Auswirkungen unterbänden.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für Baustellenanlieger insgesamt auf ein unumgängliches Mindestmaß zu begrenzen. Dies umfasst insbesondere die Vermeidung eines vorhabenbedingten Rückstaus des Verkehrs in der Schillerstraße durch die Herstellung einer ausreichenden Zahl an Aufstellmöglichkeiten wie z. B. Ausweichbuchten im Bereich der Baustellenzufahrt „Ziegelländeweg“ herzustellen. Weiter hat der Vorhabenträger

zugesichert, die Parkplätze und den Gehweg im Bereich der Schillerstraße nicht als Aufstellfläche für wartende LKW freizugeben. Zur Vermeidung der von der Einwendungsführerin befürchteten Verschmutzung hat der Vorhabenträger zugesichert, die bauausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, eine Reinigung der durch den Baubetrieb ggf. verschmutzten Flächen bei Bedarf vorzunehmen, wobei auch außerhalb des Baustellenbereichs befindliche Flächen einbezogen werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erfüllen die vom Vorhabenträger zugesicherten Maßnahmen die Forderungen der Einwendungsführerin. Mit den zugesicherten Maßnahmen ist der Fortbestand der Erschließung der Einwendungsführerin gesichert. Soweit durch die Einwendung Maßnahmen verlangt gewesen sein sollten, die über diese Maßnahmen hinausgehen, wird die Einwendung vorsorglich zurückgewiesen. Weitere Schutzvorkehrungen waren ebenso wenig wie die Festsetzung einer Entschädigungsverpflichtung geboten. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums abhalten, weshalb Wertminderungen ebenso wie Verschlechterungen von Verwertungsaussichten grundsätzlich hinzunehmen sind (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, Rn. 74 – juris). Soweit es trotz der vom Vorhabenträger zugesicherten Maßgaben doch zu einer Abwanderung von Kunden kommen sollte, wäre diese hier somit von der Einwendungsführerin hinzunehmen.

4. Eigentümerin der Liegenschaft Ziegelländeweg 4 (u. a. FINrn. 529/1, 529/3, 529/4 und 529/5 der Gemarkung Ulm)

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der derzeit im Bau befindlichen Liegenschaft Ziegelländeweg 4. Sie macht geltend, das Vorhaben beeinträchtige ihre Belange erheblich. So sei die Liegenschaft der Einwendungsführerin ausschließlich über die Schillerstraße und die dort befindliche Unterführung erschlossen. Das Vorhaben umfasse als vorbereitende Maßnahme, dass die Fahrbahn im Bereich der Unterführung der Schillerstraße tiefergelegt und der Kurvenradius durch den Abtrag des pyramidenförmigen Erdwalls im Ziegelländeweg erweitert werden solle. Zudem solle die Verbindung von der Straßenunterführung in der Schillerstraße bis zur Adenauerbrücke zur Baustraße werden. Um diese Arbeiten durchführen zu können, sei es erforderlich, die Zu- und Durchfahrt von der Schillerstraße in den Ziegelländeweg für voraussichtlich mehrere Monate zu sperren.

Hierdurch werde die Zufahrtsmöglichkeit zur Liegenschaft der Einwendungsführerin unmöglich, zumindest aber stark eingeschränkt. Die Tieferlegung der Straße im Bereich der Unterführung der Schillerstraße sei ferner problematisch, da dieser Bereich bereits heute regelmäßig überschwemmt sei. Durch die geplante Tieferlegung verschärfe sich diese Situation, was die Zufahrtsmöglichkeiten zur Liegenschaft der Einwendungsführerin ebenfalls erheblich beeinträchtigen werde. Die Führung der Baustellenerschließung über Schillerstraße und Ziegelländeweg lasse ferner einen erheblichen Rückstau von wartenden Baufahrzeugen erwarten, der die Zufahrtsmöglichkeiten zur Liegenschaft der Einwendungsführerin ebenfalls erheblich beeinträchtige. Die sich aus diesen Auswirkungen ergebende wiederholte Abschneidung der Liegenschaft der Einwendungsführerin vom öffentlichen Straßen- und Wegenetz könne der Einwendungsführerin nicht zugemutet werden. Sie betreffe nicht nur die Einwendungsführerin und ihre Mitarbeiter selbst, sondern auch weitere Nutzer der Liegenschaft wie z. B. Mieter sowie alle übrigen Personen, die die Liegenschaft erreichen wollen (Kunden etc.). Die Einwendungsführerin sei damit in ihrer grundrechtlich geschützten Berufsfreiheit betroffen, da die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen dazu führen würden, dass Kunden wegen der begrenzten Erreichbarkeit verloren gingen, da beispielsweise Präsenzbesprechungen während der geplanten Bauarbeiten entweder gar nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich seien. Dies lasse erhebliche Umsatzausfälle befürchten. Außerdem berühre das Vorhaben das Eigentum der Einwendungsführerin, da nicht auszuschließen sei, dass Mieter wegen der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit der Liegenschaft ihre Verträge kündigen oder die Miete mindern würden. Des Weiteren seien durch das Vorhaben erhebliche Lärm- und Schmutzmissionen zu erwarten, wodurch der Geschäftsbetrieb der Nutzer der Liegenschaft und damit die Belange der Einwendungsführerin erheblich beeinträchtigt würden. Die Einwendungsführerin fordert, die geplante Erschließung der Baustelle nicht über Schillerstraße und Ziegelländeweg zu führen. Zumindest sei jedoch sicherzustellen, dass die Zufahrt zur Liegenschaft zu den üblichen Geschäftszeiten von 07 Uhr bis 22 Uhr gewährleistet sei. Im Hinblick auf die geplante Tieferlegung der Fahrbahn im Bereich der Unterführung der Schillerstraße sei zur Vermeidung von zugangshindernder Überschwemmungen eine hinreichende Entwässerung anzuordnen. Im Hinblick auf die baubedingten Lärmmissionen müsste im Planfeststellungsbeschluss sichergestellt werden, dass diese die AVVBaulärm einhalten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Soweit die Einwendungsführerin bedingt durch die Tieferlegung der Schillerstraße in der Unterführung Überschwemmungen befürchtet, hat der Vorhabenträger im Rahmen des Erörterungstermins zugesichert, auf die ursprünglich geplante Vertiefung zu verzichten, da eine Vertiefung wegen unterhalb der Straße im Bereich der Unterführung verlaufender Versorgungsleitungen ausscheidet. Nachteilige Auswirkungen auf die Liegenschaft der Einwendungsführerin sind deswegen nicht mehr zu befürchten.

Der Vorhabenträger hat weiter zugesichert, baubedingte Einschränkungen der Erschließung auf das unumgängliche Maß zu begrenzen und Maßnahmen, die die Erschließung unmöglich machen, mit der Einwendungsführerin im Vorfeld abzustimmen. Auch hat der Vorhabenträger zugesichert, die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für alle Baustellenanlieger und damit auch für die Einwendungsführerin auf ein unumgängliches Mindestmaß zu begrenzen. Dies umfasst insbesondere die Vermeidung eines vorhabenbedingten Rückstaus des Verkehrs in der Schillerstraße durch die Herstellung einer ausreichenden Zahl an Aufstellmöglichkeiten wie z. B. Ausweichbuchten im Bereich der Baustellenzufahrt „Ziegelländeweg“ herzustellen. Für Zeiträume, in denen die Erreichbarkeit der KFZ-Stellplätze der Liegenschaft der Einwendungsführerin für den regulären KFZ-Verkehr nicht gegeben ist, ist der Vorhabenträger verpflichtet, eine entsprechende Anzahl an Ersatzstellplätzen in angemessener Distanz (maximal 1.000 m Fußweg) bereitzustellen oder, sollte dies nicht rechtzeitig möglich sein, mit der Einwendungsführerin eine Entschädigung zu vereinbaren. Sollte in diesem Fall eine Einigung nicht zustande kommen, ist diese Frage im Entschädigungsverfahren zu klären (vgl. Auflage in Ziffer A.IX.1). Soweit die Einwendungsführerin Nachteile dadurch befürchtet, dass Kunden wegen der begrenzten Erreichbarkeit verloren gingen, da beispielsweise Präsenzbesprechungen während der geplanten Bauarbeiten entweder gar nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich seien, handelt es sich zumindest nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung. Maßgeblich hierfür ist, dass in fußläufiger Nähe zur Liegenschaft der Einwendungsführerin Parkmöglichkeiten (Parkplatz Obere Donaubastion, Distanz ca. 350 m, und Parkhaus Fischerviertel, Distanz ca. 600m) existieren, deren Inanspruchnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für Kunden in den Zeitfenstern, in denen die Liegenschaft nicht erreichbar ist, zumutbar ist. Somit sind auch bei der Führung der Baustellenerschließung über Schillerstraße und Ziegelländeweg keine erheblich nachteiligen Auswirkungen für die Einwendungsführerin, ihre Mieter und ihre Kunden gegeben.

Angesichts der Zusicherung des Vorhabenträgers, die bauausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, eine Reinigung der durch den Baubetrieb ggf. verschmutzten Flächen bei Bedarf vorzunehmen, wobei auch außerhalb des Baustellenbereichs befindliche Flächen einbezogen werden, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch mit Blick auf die vorhabenbedingte Staubentwicklung keine die Einwendungsführerin treffenden erheblichen Auswirkungen gegeben. Im Hinblick auf die Baulärmbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.5.2 und C.III.5.3 verwiesen.

5. Anwohner in der Beyerstraße

Der Einwendungsführer, Anwohner in der Beyerstraße in Ulm, wendet ein, durch das Vorhaben in seinen Belangen betroffen zu sein. Er bemängelt, dass die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen vor dem Hintergrund des mit dem Vorhaben verbundenen Verkehrsaufkommens unzureichend seien. Die Lärmschutzanlagen, die insbesondere auf Ulmer Seite weitgehend aus transparentem und reflektierenden Glaskörpern bestünden und damit keine absorbierende Funktion aufwiesen, seien nicht ausreichend. Aus seiner Sicht würden diese Anlagen womöglich den Bereich unmittelbar hinter den Lärmschutzwänden schützen, nicht aber etwas weiter entfernt liegenden Anlagen und Bebauung. Auf der Ulmer Seite und auf der Brücke selbst sei – wie auch auf der Neu-Ulmer Seite – das Vorhaben mit hochabsorbierenden Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 7 m zu versehen. Außerdem solle eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gelten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Weitere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in Form der vom Einwendungsführer begehrten Erhöhung der Lärmschutzwände oder deren abweichende Ausgestaltung sind aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht geboten. Auf die dahingehenden Ausführungen unter Ziffer C.III.5.1 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer wendet weiter ein, dass das Vorhaben betreffend Emissionen sowie Umwelt- und Klimaschutz nachteilige Auswirkungen habe. Durch die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Baumfällungen gerate das Gleichgewicht zwischen Emissionen und den solche Emissionen kompensierenden Umweltbestandteilen (wie etwa die Ehinger Anlagen mit ihren sauerstoffproduzierenden, kohlendioxidspeichernden, Staub und Bakterien filternden und schattenspendenden Pflanzen und Bäumen) weiter in Schieflage. Auch die weitere

Überbauung der Donau und der Glacisflächen fördere die Emissionsbelastungen und die Klimaerwärmung. Daher sei der Ausgleichsbedarf an der betroffenen Fläche zu bemessen und im Verhältnis 1:1 vorzunehmen. Ebenso sei im Hinblick auf die Baumfällungen der Ausgleichsbedarf quantitativ im Verhältnis 1:1 nach der fällungsbedingt verlorengelassenen Kapazität bei den Funktionen Sauerstoffproduktion, Kohlendioxidspeicher-, Staubfilter- und Bakterienfiltervermögen sowie Schattenspendungswirkung zu bemessen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen erfüllen die gesetzlichen Vorgaben. Sie kompensieren die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausreichend. Ein Ausgleich im Verhältnis 1:1 ist danach nicht geboten. Zur Begründung wird insbesondere auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.7 und C.IV.13 verwiesen.

Der Einwendungsführer wendet sich ferner gegen die Vermehrung und Verbreitung der Fahrbahnen. So stünde das Vorhaben im Widerspruch zur über die Eisenbahnverbindung geplanten Überführung der B 10 im Bereich des Blaubeurer Tors (Wallstraßenbrücke). Auch dort seien auf dem Brückenbauwerk nur sechs Fahrstreifen, davon jeweils ein Ver- und Entflechtungsfahrstreifen, geplant. Die geplante Dimensionierung der Adenauerbrücke verursache daher unnötige Kosten, ziehe mehr Verkehr an, erhöhe den Flächenverbrauch und missachte die Klimaziele. Die Unfallanfälligkeit der B 10 in Richtung Süden sei aus seiner Sicht durch den Rückstau aus der Abfahrt in die Europastraße nach Neu-Ulm begründet, sodass es mit Blick auf die Verkehrssicherheit ausreiche, den dortigen Kreisverkehr zu entflechten.

Die Einwendung wird ebenfalls zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, weil es die in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis gewährleistet. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 wird insoweit verwiesen. Ein Widerspruch zur Ausgestaltung der Eisenbahnverbindung geplanten Überführung der B 10 im Bereich des Blaubeurer Tors (Wallstraßenbrücke) besteht nicht, da die Verkehrsbelastung der Wallstraßenbrücke deutlich niedriger ausfällt (vgl. Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen für den Ersatzneubau der B 10 -Wallstraßenbrücke- in der Stadt Ulm, S. 13), was angesichts des erheblichen Binnenverkehrsanteil zwischen den

beiden Städten Ulm und Neu-Ulm, der über die Adenauerbrücke abgewickelt wird, auch plausibel erscheint. Betreffend die klimaschutzbezogenen Aspekte wird auf die Ausführungen unter der Ziffer C.III.8 verwiesen.

6. Anwohnerinnen und Anwohner in der Beyerstraße

Die Einwendungsführer, alle Anwohner in der Beyerstraße in Ulm, wenden sich gegen den Ausbau der Adenauerbrücke mit acht Fahrstreifen. Zur Begründung tragen sie vor, dass die in den Ehinger Anlagen vorgesehene Lärmschutzwand nur bis zur Höhe des Gebäudes Beyerstraße 49 reichen solle. Damit seien der Kinderspielplatz in den Ehinger Anlagen wie auch die meisten Gebäude der Beyerstraße 29 bis 54 nicht ausreichend vor Lärmimmissionen geschützt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Für die Frage der schädlichen Umwelteinwirkungen kommt es nach § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nur auf die Auswirkungen an, die aus der wesentlichen Änderungen der Straße resultieren. Lärm, der aufgrund der baulichen Veränderung des Verkehrsweges an einer anderen Stelle im Verkehrsnetz auftritt, wird von der 16. BImSchV grundsätzlich nicht berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.06.2010, Az. 9 A 20/08, Rn. 114 – juris). Unter Einbeziehung der vom Vorhabenträger auszuführenden verlängerten Lärmschutzwand im Bereich der Ehinger Anlagen kommt es im von den Einwendungsführern reklamierten Bereich zu Lärmbelastungen, die deutlich unterhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegen, da dies bereits beim näher am Emissionsort liegenden Immissionsort „Beyerstraße 35 Ostseite (BW)“ der Fall ist (vgl. Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung um die Lärmschutzwand LA 05-1 in der Verlängerung der Lärmschutzwand LA 05 vom 15.02.2024, Anlage 2a, S. 1, Unterlage 17.1-1). Eine Gefährdung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist in diesem Bereich damit nicht mehr zu besorgen. Hinsichtlich der ausreichenden Rechtfertigung des Ausbaus mit acht Fahrstreifen wird auf die Ausführungen unter der Ziffer C.III.3 verwiesen.

7. Anwohnerin aus Ulm

Die Einwendungsführerin, wohnhaft in Ulm, wendet ein, dass ein Ausbau mit sechs Fahrstreifen ausreichend sei, weil vor und nach der Brücke die Verkehrsverhältnisse beizubehalten seien. Die Kosten, die für die zwei weiteren Fahrstreifen anfielen, seien ebenso wie die mit ihnen verbundenen Treibhausgasemissionen und Baumfällungen in den Ehinger Anlagen zu vermeiden, da diese unnötig

seien. Die aktuelle Breite der Adenauerbrücke reiche aus ihrer Sicht, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h eingehalten würde, die sich für die Unfallvermeidung als sinnvoll erwiesen habe. Sie bemängelt, dass die Mobilitätswende nicht in die Planung eingeflossen sei.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Ausbau ist wie vorgesehen gerechtfertigt, weshalb auch der aus ihm resultierende Eingriff in Natur und Landschaft hinzunehmen ist (vgl. insbesondere Ausführungen unter den Ziffern C.III.3, C.III.7 und C.III.8). Das erstellte Verkehrsgutachten mit der enthaltenen Verkehrsprognose wurde nach einer geeigneten Methode erstellt, wobei der zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist und das Ergebnis nachvollziehbar ist (vgl. zu diesen Voraussetzungen BVerwG, Urteil vom 15.10.2020, Az. 7 A 10/19, Rn. 46 – juris). Zu berücksichtigen im Rahmen einer Prognose sind die Entwicklungen, die eine hinreichende Verfestigung erfahren haben (BVerwG, Urteil vom 06.12.1985, Az. 4 C 59/82, Rn. 17 – juris). Diejenigen Maßnahmen, die im Sinne einer Mobilitätswende bereits nachhaltige Auswirkungen auf den Verkehr entwickelt haben, sind im Verkehrsgutachten berücksichtigt worden. Soweit es Auswirkungen angeht, die beabsichtigt werden, aber noch nicht hinreichend verfestigt sind, weil sie etwa gesetzlich noch nicht normiert sind bzw. noch keine hinreichend verfestigten Auswirkungen auf die Verkehrssituation entfalten, wurden diese im Verkehrsgutachten zu Recht nicht berücksichtigt.

8. Anwohnerin aus Ulm

Die Einwendungsführerin, wohnhaft in Ulm, wendet ein, dass ein Ausbau mit sechs Fahrstreifen ausreichend sei. Zur Begründung trägt sie vor, dass die Verkehrsverhältnisse vor und nach der Brücke beizubehalten seien, die Verkehrszählung aus dem Jahr 2019 die aktuelle Situation mit einem erhöhten Anteil an im Home-Office tätigen Personen nicht widerspiegeln, die Mobilitätswende nicht einbezogen worden sei, die Kosten für die beiden zusätzlichen Fahrstreifen vermieden werden sollten, ein Ausbau mit sechs Fahrstreifen wesentlich besser für das Klima und die Ressourcen sei, bei einem Ausbau mit sechs Fahrstreifen ein größerer Anteil an Flora (Bäume) und die Fauna in den Ehinger Anlagen erhalten werden könnten und die schmälere Brücke sich besser in die Landesgartenschau einfüge. Ferner merkt die Einwendungsführerin an, dass selbst ein Ausbau mit sechs Fahrstreifen noch in der Breite reduziert werden könne, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gelte. Ferner fordert sie, dass ein

Nachweis darüber geführt werden müsse, dass der Ersatzneubau der Adenauerbrücke vollständig klimaneutral erfolge. Sie regt außerdem an, den Ersatzneubau mit an einem anderen Ort erstellten Fertigteilen zu realisieren, weil dann vor Ort die Beeinträchtigungen für den Verkehr in zeitlicher Hinsicht geringer seien und alle Bäume in den Ehinger Anlagen erhalten werden könnten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, weil es die in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG geforderte Leistungsfähigkeit für das regelmäßige Verkehrsbedürfnis gewährleistet. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 wird insoweit verwiesen. Das zugrundeliegende Verkehrsgutachten weist die von der Einwendungsführerin erwähnte Defizite nicht auf. Auf die dahingehenden Ausführungen unter Ziffer C.V.9 wird verwiesen. Daher ist auch der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft hinzunehmen (vgl. insbesondere Ausführungen unter den Ziffern C.III.3, C.III.7 und C.III.8). Dies gilt auch, soweit die Einwendungsführerin eine vollständig klimaneutrale Ausführung fordert. Rechtlich geboten ist nach § 13 Abs. 2 Satz 1 KSG die Berücksichtigung des Zwecks des Klimaschutzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele, nicht aber die Emissionsfreiheit eines Vorhabens. Die Anregung, den Ersatzneubau mit an einem anderen Ort erstellten Fertigteilen zu realisieren, ist aus technischen Gründen nicht umsetzbar.

9. Anwohnerin aus Ulm

Die Einwendungsführerin, Anwohnerin in Ulm, lehnt das Vorhaben ab und begründet dies damit, dass das Vorhaben in den Ehinger Anlagen die Fällung von 28 Bäumen, die teils über 100 Jahre alt sind, und die Versiegelung von 6.000 m² Fläche vorsehe. In den Ehinger Anlagen seien auch seltene Vogel- und Tierarten beheimatet. Weiter führe das Vorhaben dazu, dass noch mehr Verkehr angezogen werde und die Feinstaub-Emissionen zunähmen, die bei Anwohnern und Erholungssuchenden zu Erkrankungen führen würden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Ausbau ist wie vorgesehen gerechtfertigt, weshalb auch der aus ihm resultierende Eingriff in Natur und Landschaft hinzunehmen ist (vgl. insbesondere Ausführungen unter den Ziffern C.III.3, C.III.7 und C.III.8). Dies gilt auch, soweit das Vorhaben zu einer Verkehrsverlagerung führt. Die vom Vorhaben verursachten

Luftschadstoffemissionen liegen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (vgl. Ausführungen unter der Ziffer C.III.5.2).

10. Anwohner und Anwohnerinnen in der Schillerstraße

Die Einwendungsführer, allesamt Anwohner und Anwohnerinnen einer Wohnungseigentumsgemeinschaft in der Schillerstraße in Ulm, fordern, die Schillerstraße nicht als Park- oder Wartefläche für Baustellenfahrzeuge, insbesondere für Materialzubringer, zu verwenden, da dies die Zufahrt zu den Wohnhäusern und den übrigen baulichen Nutzungen in der Schillerstraße erschweren und damit eine zusätzliche, vermeidbare Belastung für die Anwohner darstellen würde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für Baustellenanlieger insgesamt auf ein unumgängliches Mindestmaß zu begrenzen. Dies umfasst insbesondere die Vermeidung eines vorhabenbedingten Rückstaus des Verkehrs in der Schillerstraße durch die Herstellung einer ausreichenden Zahl an Aufstellmöglichkeiten wie z. B. Ausweichbuchten im Bereich der Baustellenzufahrt „Ziegelländeweg“ herzustellen. Weiter hat der Vorhabenträger zugesichert, die Parkplätze und den Gehweg im Bereich der Schillerstraße nicht als Aufstellfläche für wartende LKWs freizugeben. Im Rahmen der Baustellenerschließung ggf. noch verbleibende Beeinträchtigungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar und hinzunehmen.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der plangegegenständliche Ersatzneubau der Adenauerbrücke Ulm / Neu Ulm im Zuge der B 10 (Ulm) – AS Nersingen A 7 gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange, handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen und zum Teil widerstreitenden Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VII. Straßenrechtliche Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG. Rechtsgrundlagen für die auf das Gebiet des Freistaats Bayern beschränkten straßenrechtlichen Verfügungen nach dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz sind die Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.

Der Umfang der Widmungen ergibt sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und aus dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 12.1). Zu beachten ist die Einschränkung aus Ziffer A.III, wonach eine Widmung der Straßen, die auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg liegen und in den Anwendungsbereich des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) fallen (vgl. insbesondere § 3 StrG) nicht erfolgt.

VIII. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Obgleich davon auszugehen ist, dass die sofortige Vollziehung der wasserrechtlichen Erlaubnisse (Ziffer A.IV) von § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) erfasst sein dürfte, wird nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO vorsorglich die sofortige Vollziehung angeordnet, da diese – ebenso wie der Planfeststellungsbeschluss – im öffentlichen Interesse steht. Das für die Anordnung der sofortigen Vollziehung erforderliche besondere öffentliche Interesse, das über das allgemeine Interesse am Erlass des Verwaltungsakts hinausgeht und eine sofortige Vollziehung rechtfertigt, liegt vor. Eine sofortige Vollziehung ist nach umfassender Abwägung der für und gegen die sofortige Vollziehung sprechenden Interessen für das Vorhaben infolge seiner besonderen Dringlichkeit geboten.

Die berechtigten Interessen der von diesem Beschluss Betroffenen am Aufschub der Vollziehung müssen hier ausnahmsweise zurückstehen, weil ein Weiterbetrieb der derzeitigen Brücke infolge der erheblichen Schäden lediglich bis in das Jahr 2028 möglich sein wird und das Vorhaben unmittelbar begonnen werden muss, um die rechtzeitige Herstellung des Ersatzneubaus überhaupt zu ermöglichen. Ein Ausfall der Adenauerbrücke im Zuge der B 10 würde angesichts der erheblichen Verkehrsbedeutung der Verbindung über die Donau (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.2) zu gravierenden negativen Folgen führen. So wäre durch den zusätzlichen Verkehr mit einer deutlichen Überlastung der verbleibenden Brücken im Stadtgebiet wie auch der Straßen im Stadtgebiet selbst zu rechnen,

da davon auszugehen ist, dass sich ein großer Anteil des derzeit die Adenauerbrücke nutzenden Verkehrs eine Alternativroute durch das Stadtgebiet und über die anderen Brücken im Bereich der Städte Ulm und Neu-Ulm (insbesondere Gänstorbrücke und Herdbrücke) suchen und deren Leistungsfähigkeit überlasten wird. Lediglich beim geringen Durchgangsverkehrsanteil zwischen BAB 7 und BAB 8 ist damit nicht zu rechnen. Neben den daraus resultierenden Folgen für die städtische Infrastruktur und insbesondere die Anwohner in Form von Immissionen durch die erhebliche Verkehrsbelastung wären auch erhebliche wirtschaftliche Folgen für die vor Ort ansässigen Unternehmen zu erwarten. Um diese Folgen durch eine rechtzeitige Herstellung des Vorhabens vermeiden zu können, ist es angesichts der Dauer der Umsetzung eines derartigen Vorhabens, die nicht nur die Bauphase selbst, sondern auch die Erstellung einer Ausführungsplanung sowie die Vergabe der Bauleistungen betrifft, notwendig, mit dem Vorhaben auch im Fall von Rechtsbehelfen unmittelbar beginnen zu können.

IX. Kostenentscheidung

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

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Ludwigstr. 23, 80539 München,**

erhoben werden.

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

**Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11, 68165 Mannheim,**

erhoben werden.

Die **Klage** ist beim Gericht **schriftlich** zu erheben. **Sie muss den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Streitgegenstand bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift (Kopie) beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Kopien) für die übrigen Beteiligten beigefügt werden. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesstraße hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei den oben genannten Verwaltungsgerichtshöfen gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 FStrG).

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Ab dem 1. Januar 2022 sind Rechtsanwälte, Behörden und vertretungsberechtigte Personen nach § 55d VwGO **zur Nutzung der elektronischen Übermittlungswege verpflichtet**. Details sind im Internetangebot des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs (www.vgh.bayern.de) zu finden.

II. Hinweise zur Bekanntmachung

Zustellung, Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen im vorliegenden Fall dadurch, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht wird (<https://www.regierung.schwaben.bayern.de/>). Dort findet sich am rechten Rand der Internetseite verlinkt die Rubrik „Planfeststellungsbeschlüsse“, in der der Planfeststellungsbeschluss abrufbar ist (<https://www.regierung.schwaben.bayern.de/service/planfeststellung/beschluesse/index.html>).

Zusätzlich werden der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen bekanntgegeben werden, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde zu richten ist, wird eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist gilt der Beschluss dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Augsburg, den 26. Juli 2024

Regierung von Schwaben

Christopher Bernhardt

Oberregierungsrat

E. Anlage – Maßnahmenblatt 1.5 V

Maßnahmenblatt – Einzelmaßnahme zu Komplex Nr. 1 V		
Projektbezeichnung B 10, Ulm - Neu-Ulm, Ersatzneubau der Adenauerbrücke Baukilometer 0+018,90 - 0+383,90	Vorhabenträger Staatliches Bauamt Krumbach	Maßnahmen-Nr. 1.5 V
Bezeichnung der Maßnahme Schutzmaßnahmen für Fledermäuse an und im Umfeld der Brücke Zu Maßnahmenkomplex: 1 V Vermeidung bauzeitlicher Störungen / Beeinträchtigungen		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme W Waldersatz (ausschl. nach Waldrecht)
zum Maßnahmenplan: Unterlage 9.2 / 1		Zusatzindex FFH Maßnahme zur Schadensbegrenzung bzw. Maßnahme zur Kohärenzsicherung CEF funktionserhaltende Maßnahme FCS Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes
Lage des Maßnahmenkomplexes Adenauerbrücke selber und unmittelbares Umfeld		
Begründung der Maßnahme		
Ausgangszustand der Maßnahmenfläche -		
Ausführung der Maßnahme		
Beschreibung der Maßnahme - Erneute Kontrolle von potenziell geeigneten Habitatstrukturen (Höhlungen, Nischen etc.) an der Adenauerbrücke vor dem Abriss durch eine qualifizierte Fledermausfachkraft mittels einer Wärmebildkamera auf ein- und ausfliegende Fledermäuse (5 Begehungen, davon 4 im Zeitraum Mai - August (dabei eine Morgenschwärmbeobachtung ab Juni)) und eine Begehung von Mitte August bis Mitte Oktober) - zusätzlich eine winterliche Ausflugskontrolle ab 01. November <u>Fall 1</u> , bei Abbruch der Adenauerbrücke in den Monaten April bis einschl. Oktober: <ul style="list-style-type: none"> • Bei Höhlungen oder Nischen, bei denen eine Besiedlung durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann, erfolgt ein Anbringen einer über der Einflugöffnung befestigten Folie o. ä., die Fledermäusen das Verlassen des Quartiers gestattet, beim Anflug jedoch die Landung im Höhleneingang verhindert (Reusen-Prinzip) analog zu den ‚Empfehlungen für die Anbringung von Einwegverschlüssen an Fledermausquartieren‘ der Koordinationsstellen für Fledermausschutz in Bayern (2021); Ausführung nur durch fachlich qualifiziertes Personal (Fledermaus-Spezialist/in) • Vorsorglich letzte Kontrolle dieser Habitatstrukturen unmittelbar vor dem Abbruch der Brücke, wenn erforderlich mit Endoskop o. ä. Hilfsmitteln • Bei Antreffen von Fledermausindividuen oder frischen, eindeutig Fledermäusen zuzuschreibenden Spuren Festlegung und Durchführung geeigneter Maßnahmen durch die Umweltbaubegleitung, wie Bergung und Umsiedlung von Fledermausindividuen in für die Art geeignete Fledermauskästen • Prophylaktische Aufhängung von 5 Kästen an geeigneten Bauwerken im Umfeld der Adenauerbrücke (diese können, falls nicht notwendig, nach einer negativen Besatz-Kontrolle ab dem Beginn der Abbrucharbeiten wieder abgehängt, aber auch dort belassen werden) 		

Maßnahmenblatt – Einzelmaßnahme zu Komplex Nr. 1 V		
Projektbezeichnung B 10, Ulm - Neu-Ulm, Ersatzneubau der Adenauerbrücke Baukilometer 0+018,90 - 0+383,90	Vorhabenträger Staatliches Bauamt Krumbach	Maßnahmen-Nr. 1.5 V
<p><u>Fall 2</u>, bei Abbruch der Adenauerbrücke in den Monaten November bis März:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Einschränkungen beim Bauablauf, da Winterquartiere mit hinreichender Sicherheit auszuschließen sind (sollten bei der zusätzlichen Winterausflugskontrolle Quartiere festgestellt werden, Vorgehen wie unter Fall 1 beschrieben) <p>Hinweis: In der Unterlage zur saP (U 19.2) sind detaillierte Angaben zur Ausführung der aufgelisteten Einzelmaßnahmen wiedergegeben, die über die oben genannte Maßnahmenbeschreibung hinausgehen.</p> <p>- Ergänzend wird sichergestellt, dass auch während der Bauzeit für alle die Adenauerbrücke und die Behelfsbrücken unterquerenden Fledermäuse ein ausreichend großer Lichtraum bestehen bleibt.</p>		
Zeitliche Zuordnung	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten <input type="checkbox"/> Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten	
Gesamtumfang der Maßnahme	Adenauerbrücke und unmittelbares Umfeld einschließlich Behelfsbrücken	
Erforderlicher Unterhaltungszeitraum (§ 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG)	-	
Art der dauerhaften Sicherung der landschaftspfleger. Maßnahmen (§ 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG)	-	
Hinweise zur Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen	-	
Hinweise zur Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen		
Überwachung der Ausführung erfolgt durch fachkundiges Personal. Kontrolle bei Festlegung und Durchführung geeigneter Maßnahmen erfolgt durch die Umweltbaubegleitung.		