Regierung von Schwaben

Ergänzungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss vom 1. Juni 2022

für den zweibahnigen Ausbau der B 12 Kempten (A 7)
bis AS Jengen/Kaufbeuren (A 96)

Planungsabschnitt 6

Untergermaringen bis Buchloe (A 96)

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

Beschluss vom 12. Mai 2025
zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. Juni 2022

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/34

Inhaltsverzeichnis

Seite

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen III - V

A. T e n o r 1

I. Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. Juni 2022 (Geschäftszeichen RvS-SG32-4354.1-2/34): 1

II. Ergänzte Planunterlagen 1

III. Fortgelten des Beschlusses vom 01.06.2022 (Gz. RvS-SG32-4354.1-2/34) im Übrigen 1

IV. Nebenbestimmung zu Klimaschutz bei Ausführungsplanung und Vergabe 2

V. Entscheidungen über Einwendungen 2

VI. Verfahrenskosten 2

B. Sachverhalt 2

C. Entscheidungsgründe 3

I. Gründe für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses 3

II. Ergänzung des Beschlusses 4

1. Ergänzung der Unterlagen 4

2. Ergänzung der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Schutzgüter globaler Klimaschutz und Fläche 5

3. Ergänzung der Begründung des Planfeststellungbeschlusses hinsichtlich der Bestimmungen der Alpenkonvention 19

III. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden 21

1. Stellungnahme des BN im ergänzenden Verfahren 21

2. Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes 39

IV. Einwendungen und Forderungen Privater 42

1. Eigentümer der Fl.-Nrn 1441, 1441/8, 1441/4, 1442 und 1444 Gemarkung Weinhausen 42

2. Gleichlautende Einwendungen im ergänzenden Verfahren 43

V. Entscheidung über Einwendungen des BN nach Anhörung zu den Änderungen der Planung im Ausgangsverfahren im ergänzenden Verfahren 47

VI. Gesamtergebnis 53

VII. Kostenentscheidung 54

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise 55

I. Rechtsbehelfsbelehrung 55

II. Hinweise zur öffentlichen Bekanntmachung 56

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
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
D_{StrO}	Korrekturwert für die Geräuschentwicklung der Straßenoberfläche
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKA	Entwurfsklasse Autobahn
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ_{100}	100jähriges Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LVwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz für Baden Württemberg
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
Rdnr.	Randnummer
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLuS	Richtlinien für die Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VFS	Verbindungsfunktionsstufe
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
VP	Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention (BGBl 2002 Teil II, 1851)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.1-2/34

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

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

E r g ä n z u n g s b e s c h l u s s z u m

P l a n f e s t s t e l l u n g s b e s c h l u s s

v o m 1. J u n i 2 0 2 2:

A. T e n o r

I. Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 1. Juni 2022 (Geschäftszeichen RvS-SG32-4354.1-2/34):

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 1. Juni 2022 (RvS-SG32-4354.1-2/34) wird einschließlich der mit ihm festgestellten Unterlagen insoweit geändert und ergänzt, als er mit den unter A. II. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen, der Nebenbestimmung A. IV, sowie der nachfolgend unter C. gegebenen Begründung nicht übereinstimmt.

II. Ergänzte Planunterlagen

1. Die Unterlage 1T E1 (Erläuterungsbericht **mit 1. Tektur vom 20.01.2022** und 1. Ergänzung vom 09.01.2024) wird Teil des festgestellten Plans. Sie ersetzt die Unterlage 1T.

2 Die **Unterlage 19.4.1 T E1** (Umweltfachliche Untersuchungen – UVP-Bericht **mit 1. Tektur vom 20.01.2022** und 1. Ergänzung vom 09.01.2024) wird dem Beschluss nachrichtlich beigefügt. Sie ersetzt die Unterlage 19.4.1 T

III. Fortgelten des Beschlusses vom 01.06.2022 (Gz. RvS-SG32-4354.1-2/34) im Übrigen

Abgesehen von den unter A. I., II. und IV. verfügten Änderungen und Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.06.2022 (Gz. RvS-SG32-4354.1-2/34) bleibt der festgestellte Plan unverändert bestehen.

IV. Nebenbestimmung zu Klimaschutz bei Ausführungsplanung und Vergabe

Bei Ausführungsplanung und Vergabe sind im Rahmen des in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht Möglichen und Zulässigen die Belange des Klimaschutzes bestmöglich zu berücksichtigen.

V. Entscheidungen über Einwendungen

Die Einwendungen und Anträge gegen die (ergänzende) Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen, Tekturen oder Zusagen des Vorhabensträgers Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VI. Verfahrenskosten

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

B. Sachverhalt

Mit Beschluss vom 01.06.2022 (Gz. RvS-SG32-4354.1-2/34) hat die Regierung von Schwaben den Plan für den Ausbau der B 12 zwischen der Anschlussstelle (AS) Untergermaringen und der Anschlussstelle Buchloe an die A 96 festgestellt. Gegen diesen Beschluss hat u. a. der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN) Klage erhoben. Die Klage ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof unter dem Aktenzeichen 8 A 22.40046 anhängig.

In dieser mit Schriftsatz vom 04.08.2022 eingereichten und mit Schriftsatz vom 12.10.2022 begründeten Klage hat der BN unter anderem geltend gemacht, dass die ursprünglich ausgelegten Unterlagen in verfahrensrechtlicher Hinsicht unvollständig seien, weil in der Umweltverträglichkeitsstudie die Schutzgüter Fläche und globales Klima nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt worden seien. Der Planfeststellungsbeschluss leide auch unter einem materiellen Abwägungsdefizit, weil er sich nicht mit dem abwägungsrelevanten Belang des globalen Klimas auseinandersetze und überdies die Alpenkonvention nicht berücksichtige. Dieses Vorbringen hat die Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde

zum Anlass genommen, die planfestgestellten Unterlagen durch den Vorhabensträger ergänzen zu lassen.

Das Staatliche Bauamt Kempten hat die Unterlagen überarbeitet und folgende Änderungen eingefügt: Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T E1) enthält nunmehr auch einen Hinweis auf die Ergänzung des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht, Unterlage 19.4 T E1). Der Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4 T E1) enthält eigene Gliederungspunkte für die Schutzgüter Globales Klima und Fläche, nachdem das Schutzgut Fläche bisher im Rahmen des Schutzgutes Boden mitbehandelt worden war.

Der BN hat mit seiner Klage ferner geltend gemacht, dass er zu nach dem Erörterungstermin vom Juli 2021 in das Verfahren eingebrachten Änderungen der Planung nicht noch einmal angehört worden sei. Diese Anhörung wurde vorsorglich nachgeholt. Auch die im Rahmen der Anhörung erhobenen Einwände werden in diesem Ergänzungsbeschluss behandelt.

Die geänderten Unterlagen wurden vom 12.03.2024 bis 11.04.2024 auf der Internetseite der Regierung von Schwaben veröffentlicht. Die Öffentlichkeit hatte bis zum 13.05.2024 Gelegenheit, sich zu äußern.

Von der Durchführung eines Erörterungstermins konnte gemäß. § 17d Sätze 1 und 2 FStrG, § 17a Abs. 5 Sätze 1 und 2 FStrG abgesehen werden. Bei der Ermessensausübung war maßgeblich, dass die Planung durch die Unterlagen inhaltlich nicht verändert, sondern nur in Bezug auf globales Klima und Fläche näher erläutert wurde, der Sachverhalt hinreichend aufgeklärt war und eine einvernehmliche Lösung nicht erwartet werden konnte. Im Übrigen soll nach der Regelvorschrift des § 17a Abs. 5 Satz 2 FStrG im Allgemeinen bei Änderungen bereits ausgelegter Pläne auf die Erörterung verzichtet werden.

C. Entscheidungsgründe

I. Gründe für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 und 72 ff. BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für den Erlass des Ergänzungsbeschlusses. Die unter A. I. und A. II. verfügten Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.06.2022 finden ihre verfahrensrechtliche Rechtsgrundlage in Art 75 Abs. 1a Satz 2 BayVwVfG. Nach dieser Vorschrift führen erhebliche Mängel der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften nur dann zur Aufhebung des

Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können. Ein solches ergänzendes Verfahren kann die Planfeststellungsbehörde nicht nur zur Heilung gerichtlich festgestellter Mängel nach Abschluss eines Klageverfahrens, sondern auch bereits während eines Klageverfahrens durchführen, wenn sie aufgrund der Klagebegründung zu der Überzeugung gelangt ist, dass ein gerügter Mangel bestehen könnte und deshalb der Heilung bedarf.

Die im Sachverhalt unter B. am Anfang geschilderten Mängel werden mit diesem Bescheid behoben. Der unter anderem gerügte Abwägungsausfall besteht in einem Begründungsdefizit, das die Planfeststellungsbehörde mit den in diesem Beschluss aufgeführten Erwägungen vorsorglich behebt. Da die ergänzende Abwägung zu dem Ergebnis geführt hat, dass der Plan ohne Änderung aufrechterhalten werden kann, war dies unter A. III. klarzustellen.

II. Ergänzung des Beschlusses

1. Ergänzung der Unterlagen

Der UVP-Bericht (Unterlage 19.4 T E1) wurde inhaltlich um eine ausführliche Behandlung des Schutzgutes „Globales Klima“ ergänzt. Hierzu wurde der durch das Vorhaben bedingte THG-Ausstoß entsprechend der Vorgaben des „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern (STMB, 17.11.2022) in Verbindung mit dem ARS 03/2023 „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ ermittelt. Die Ausgangsdaten hierzu ergeben sich aus den für das Vorhaben erstellten und planfestgestellten Planunterlagen sowie der der Planung zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Brenner für das Jahr 2030. Die klimaschädlichen Emissionen waren bereits in den Daten des Projektinformationssystems (PRINS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr enthalten und wurden nunmehr anhand der aktuell geltenden technischen Vorschriften und der genauer ermittelten Verkehrsdaten aus der Verkehrsuntersuchung des Büros Brenner für das Verfahren nochmals überprüft und verifiziert.

Das Schutzgut Fläche wird nunmehr getrennt vom Schutzgut Boden in einem eigenen Prüfungspunkt behandelt. Inhaltlich ergeben sich insoweit keine Abweichungen von den Unterlagen des Ausgangsverfahrens. Die gesonderte Aufnahme erfolgte, um sicherzustellen, dass die Unterlagen die erforderliche Anstoßwirkung entfalten. Dies erforderte eine Bekanntmachung der geänderten Unterlagen.

Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T E1) wurde ergänzt, um im ergänzenden Verfahren eine Übersicht über den Verfahrensablauf und die ergänzten Unterlagen zu geben.

2. Ergänzung der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Schutzgüter globaler Klimaschutz und Fläche

Das Erfordernis, in der Abwägung auch Belange des Klimas zu berücksichtigen, folgt aus Art. 20a GG und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) (BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az. 9 A 7.21). Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Dieser Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive – wie hier dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss – zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Abwägung genießt das Klimaschutzgebot zwar keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18 - Rn. 198).

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG vom 12.12.2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905)) konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimakonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten.

Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt nach der Gesetzesnovelle vom 17.07.2024 § 5 Abs. 1 Satz 2 KSG i. V. m. § 4 Sätze 1 bis 3 KSG i. V. m. Anlage 2 zum KSG Minderungsziele für die Jahresemissionsgesamtmengen fest.

a) Ergänzung der verfahrensrechtlichen Bewertung hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima und das Schutzgut Fläche

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben als solches eine emissionserhöhende Wirkung hat, und deshalb für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG zuwiderliefe. Sie stützt diese Annahme auf Angaben in der Unterlage 19.4.1 T E1. Mit dieser hat der Vorhabensträger die durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelösten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) anhand der der Planung zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung, einer anhand eines standardisierten Berechnungsverfahrens erfolgten Ermittlung der durch den Bau und Erhaltung der B 12 bedingten THG-Emissionen und der für das Vorhaben beanspruchten Flächen ermittelt.

Nachdem der BN im ergänzenden Verfahren gefordert hat, die bei der Produktion des Treibstoffes und des Stroms, den der im Bereich der B 12 laufende Verkehr verbraucht, anfallenden Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen, da das „Ad hoc Papier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vom Dezember 2023 (FGSV-Papier 12/2023) dies vorsehe, hat das Staatliche Bauamt Kempten die durch den Ausbau der B 12 verursachten Treibhausgasemissionen ergänzend nach den Vorgaben des FGSV-Papiers berechnen lassen. Dieses Papier ist als so genanntes W 2 Papier als Arbeitshilfe zur Ermittlung der CO_2 Emissionen konzipiert, aber innerhalb der Gremien des FGSV nicht abschließend abgestimmt. Es kann damit anders als die Regelwerke des FGSV zur Bestimmung des Standes der Technik noch nicht herangezogen werden. Die Ergebnisse des Gutachtens der Firma SSP Consult beratende Ingenieure mbH vom Oktober 2024 wurden bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt, unbeschadet der Frage, ob – entsprechend dem FGSV-Papier – eine Berücksichtigung der bei der Erzeugung des von den die Straße nutzenden Fahrzeugen verbrauchten Treibstoffs bzw. Stroms anfallenden Treibhausgasemissionen (Well-to-Tank (WTT) Emissionen) überhaupt rechtlich geboten ist.

Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall. Gewinnung, Herstellung und Transport des von dem auf der B 12 laufenden Verkehr benötigten Treibstoffs bzw. Stroms sind dem planfestgestellten Ausbau nicht zuzurechnen. Damit ist eine Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren nicht geboten. Strom und Treibstoff werden ohne Festlegung auf einen bestimmten Abnehmer hergestellt und können bei der Herstellung nicht einem bestimmten Abnehmer zugeordnet werden. Darüber hinaus sind die dabei entstehenden Emissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den jeweiligen Herstellungsprozess zu überprüfen und dort anzurechnen. Sie liegen bei der Zulassung des

Vorhabens weder fest, noch sind sie im Genehmigungsverfahren für die Straße beeinflussbar (vgl. zu den maßgeblichen Kriterien OVG Berlin Brandenburg, Urt. v. 12.03.2020 OVG 11 A 7.18 Rd.-Nrn. 57, 58,66; BVerwG, Beschl. v. 18.02.2021 Rd.-Nr.10). Es besteht darüber hinaus die Gefahr, dass diese Treibhausgasemissionen mehrfach berücksichtigt werden. Die mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 11.05.2023 (Az. StMB-41.2-4380-2-1-3) eingeführten „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenszulassung“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 25.01.2023 (ARS Nr. 03/2023) auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP (abrufbar unter BMDV - Methodenhandbuch) teilen diese Auffassung und sehen dementsprechend nur die Berücksichtigung der durch den von den fahrenden Kraftfahrzeugen verbrauchten Treibstoff verursachten Emissionen vor (Tank-to-Wheel (TTW) Emissionen, vgl. Ziffer V. 1. des ARS 03/2023).

Da die Frage der Berücksichtigung dieser WTT-Emissionen bei Straßenbaumaßnahmen bisher in der Rechtsprechung jedoch noch nicht geklärt ist und das FGSV-Papier eine Berücksichtigung vorsieht, hat das Staatliche Bauamt Kempten die Emissionen vorsorglich entsprechend der Vorgaben des FGSV-Papiers ermitteln lassen.

Ergänzend wurden darüber hinaus die dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu Grunde liegenden Berechnungen der zu erwartenden Menge an CO_2 bzw. CO_2-Äq., die im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP hinterlegt und dem Projektdossier zum Vorhaben B 12 (B012-G11-BY-T02-BY) und (B 12 (B012-G11-BY-T01-BY) zu entnehmen sind, berücksichtigt.

Nachfolgend werden unter den Gliederungspunkten aa) bis cc) die durch das Vorhaben ausgelösten Treibhausgasemissionen in den für den Straßenbau relevanten Sektoren Verkehr, Lebenszyklus (Bau und Erhaltung der Straße) und Landnutzungsänderung dargestellt. Dabei werden im Gliederungspunkt aa) für den Sektor Verkehr auch die durch die Berechnung nach dem FGSV-Papier entstehenden Abweichungen und ihre Ursachen dargestellt. Ferner erfolgt hier ein Abgleich mit den Ergebnissen der Untersuchung für das Projektdossier gemäß PRINS. Die Ergebnisse der Untersuchung für das Schutzgut Fläche werden dann unter dem Gliederungspunkt dd) dargestellt. Unter Ziffer ee) erfolgt eine Zusammenfassende Bewertung.

aa) Sektor Verkehr

Die Treibhausgasemissionen des Vorhabens im Sektor Verkehr wurden, insbesondere bedingt durch einen Wandel der fachlichen Standards und damit der Vorgaben zur Ermittlung dieser Emissionen, insgesamt vier Mal ermittelt:

(1) Daten aus Projektdossier B 12 Bundesverkehrswegeplan
Die im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Projektdossier B012-G011-BY; abrufbar im Netz) hinterlegten Daten enthalten Daten zum THG-Ausstoß des vierstreifigen Ausbaus der B 12 zwischen Kempten und Buchloe. Diese ergeben für den Ausbau zwischen der Anschlussstelle (AS) A 7 bei Kempten und der AS A 96 Jengen/Kaufbeuren einen THG-Ausstoß von insgesamt 24.522 t/a (Summe aus Teilprojekt 1 und 2, dort jeweils Umweltbeitrag Teil 1 unter 1.3) bei einer Ausbaulänge von 51,4 km. Eine anteilige Umrechnung dieser THG-Emissionen auf die planfestgestellte Ausbaulänge von 10,2 km (19,8 % der Ausbaulänge) entsprechend der Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde in dem der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Grunde liegenden Verfahren zum Ausbau der A 14 (BVerwG, Urt. v. 04.05.2023 Az. 9 A 7.21) würde bei dem hier verfahrensgegenständlichen Vorhaben Emissionen von 4.865 t/a CO_2/-Äq für die Sektoren Verkehr und Industrie ergeben.

(2) Daten aus Unterlage 19.4.1 T E1
Für den planfestgestellten Ausbau der B 12 zwischen der AS Untergermaringen und der AS A 96 Buchloe auf einer Länge von 10,2 km wurde der zusätzliche THG-Ausstoß durch den nach dem Ausbau zusätzlich auf der B 12 fließenden Verkehr im Bereich des planfestgestellten Abschnitts ermittelt (Sektor Verkehr, zur Ermittlungsmethodik siehe Seiten 79 bis 83 der Unterlage 19.4.1. T E1).

Grundlage waren die im Verkehrsgutachten des Büros Brenner Bernard Ingenieure (Unterlage 22) ermittelten Verkehrszahlen für das Jahr 2030 ohne den planfestgestellten bzw. projektierten vierstreifigen Ausbau der B 12 (siehe dort Tabelle 7) und die unter Berücksichtigung des vierstreifigen Ausbaus zwischen Kempten und Buchloe prognostizierten Verkehrszahlen. Die durch den planfestgestellten Ausbau (Prognoseplanfall) bedingten Verkehrszunahmen sind auf Seite 24 der Unterlage 22 aufgeführt (in Tabelle 7, Zeile 11 und 12, Spalte 2/3, die in den projektierten Abschnitten prognostizierten Verkehrszunahmen in den Zeilen darüber).

Die Berechnung in Unterlage 19.4.1 erfolgte entsprechend der Vorgaben des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau (ARS) Nr. 03/2023 auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP (abrufbar unter BMDV - Methodenhandbuch). Entsprechend der Vorgaben des ARS Nr. 03/3023 wurde hinsichtlich der Zusammensetzung der Fahrzeugkategorien abweichend von der Ermittlung der in PRINS hinterlegten Daten auf die im Transport Emission Modell (TREMOD) 2030 hinterlegten Daten zurückgegriffen.

Die hiernach zugrunde zu legende Zusammensetzung der Fahrzeugkategorien unterscheidet sich von der dem Bundesverkehrswegeplan angenommenen. Auf Tabelle 16 (Seite 81) der Unterlage 19.4.1 TE 1 wird verwiesen. Im Ergebnis wurden durch den Ausbau bedingte zusätzliche Emissionen in Höhe von 2.441,3 t/a CO_2, gerundet ca. 2.400 t/a ermittelt. Hinsichtlich des Berechnungsweges wird auf Unterlage 19.4.1 T E1 verwiesen.

Die Unterschiede bezüglich der (dazu siehe oben unter aa)) ermittelten Emissionen von 4.865 t/a CO_2/-Äq aus dem Projektdossier resultieren im Wesentlichen aus einer Annahme zur Verkehrsentwicklung in der dem Projektdossier zu Grunde liegenden Voruntersuchung, die sich bei der detaillierten Ausarbeitung im Zuge der Erstellung des Verkehrsgutachtens so nicht bestätigt hat, sowie der Einbeziehung der Emissionen des Sektors Industrie.

Das PRINS geht zwischen Marktoberdorf und der AS Buchloe an die A 96 auf einer Länge von 35 km von einer Verkehrszunahme von 4.000 Kfz/24h aus, wohingegen das detaillierte Verkehrsgutachten für den Ausbau (Unterlage 22) diese Verkehrsentwicklung nur in Teilbereichen bestätigt und im planfestgestellten Ausbauabschnitt eine Verkehrszunahme von 2.300 bzw. 2.200 Kfz/24h prognostiziert. Dies führt im Bereich des Sektors Verkehr zu stark abweichenden Treibhausgasemissionen.

(3) Berechnung nach FGSV-Papier
Weil der BN im ergänzenden Verfahren gefordert hat, entsprechend dem „Ad hoc Papier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV vom Dezember 2023 die bei der Produktion des Treibstoffes und des Stroms, den der im Bereich der B 12 laufende Verkehr verbraucht, anfallenden Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen, hat das Staatliche Bauamt Kempten die durch den Ausbau der B 12 verursachten Treibhausgasemissionen ergänzend nach den Vorgaben des FGSV-Papiers berechnen lassen.

Die Ergebnisse der Berechnung nach dem FGSV-Papier, das derzeit lediglich eine Arbeitshilfe darstellt (s. o. C. II. 2. a), wurden mit Gutachten der Firma SSP Consult beratende Ingenieure mbH vom Oktober 2024 vom Vorhabensträger vorgelegt.

Die Berechnung der THG-Emissionen unter Übernahme von Vorgaben aus dem Ad Hoc Papier erfolgt entsprechend der Systematik in Unterlage 19.4.1 T E1. Im Ergebnis ergeben sich auf Grund der Änderungen im Berechnungsverfahren und der Berücksichtigung der WTT durch den planfestgestellten Ausbau des PA 6 (zur Berücksichtigung der WTT Emissionen s.o. unter C. II. 3.) bezogen auf das Prognosejahr 2030 gegenüber dem Prognosenullfall zusätzliche Treibhausgasemissionen von 2119,6 t/a CO_2-Äq, gerundet ca. 2100 t/a CO_2-Äq.

Abweichungen von den Vorgaben des ARS Nr. 03/2023 und den in Unterlage 19.4.1 TE 1 ermittelten THG-Emissionen ergeben sich im Wesentlichen ausfolgenden Punkten:

- Der Aufnahme der bei der Erzeugung des von dem auf der B 12 laufenden Verkehr verbrauchten Treibstoffs bzw. Stroms anfallenden THG-Emissionen (WTT Emissionen).
- Der geänderten Auswahl der bei der Ermittlung der Änderung der THG-Emissionen zu berücksichtigenden Änderung der Verkehrszahlen im untergeordneten Straßennetz. Bei der Berechnung nach dem ARS 03/2023 sind hier Änderungen von +/- 100 Kfz/24 h oder mehr als +/- 5 % zu berücksichtigen, während das FGSV Papier Änderungen von mindestens 1 Kfz/24 h berücksichtigt.
- Bei der Berücksichtigung der durch den Ausbau der B 12 verursachten Änderungen des THG-Ausstoßes im untergeordneten Straßennetz wurde in Unterlage 19.4.1 T E1 bei der Berechnung infolge eines Programmierfehlers (Berücksichtigung nur von Änderungen von +/- 100 Kfz/24h **und** 5 % anstelle von +/- 100 Kfz/24h **oder** 5 %) entgegen der Vorgaben des ARS Nr. 03/2023 (unter V.2.b) ein zu kleiner Anteil der Änderungen im untergeordneten Straßennetz berücksichtigt.

Dies führt dazu, dass sich bei einer korrekten Berechnung sowohl das Ergebnis der Berechnung des durch das Vorhaben bedingten THG-Ausstoßes geringfügig als auch das Ergebnis des vor allem durch die Verkehrsverlagerungen aus dem untergeordneten Straßennetz verminderten THG-Ausstoßes in erheblichem Umfang verändern. Die Einsparungen durch Verkehrsverlagerungen aus dem untergeordneten Straßennetz werden wegen der geänderten Berechnungsparameter bei einer korrekten Berechnung in erheblich größerem Umfang berücksichtigt.

(4) korrigierte Werte aus Unterlage 19.4.1 T E1

Da der in Unterlage 19.4.1 T E1 ermittelte Wert für die durch den Ausbau der B12 bedingten CO_2-Emissionen von ca. 2.400 t/a für den Sektor Verkehr vor allem aufgrund der fehlerhaften Ermittlung der Änderungen des THG-Ausstoßes im untergeordneten Straßennetz von

dem Wert bei ordnungsgemäßer Ermittlung abweicht, wurde dieser von dem beauftragten Ingenieurbüro mit einem den Vorgaben des ARS Nr. 03/2023 entsprechenden Berechnungsverfahren durch eine Untersuchung des Büros SSP vom April 2025 entsprechend der Vorgehensweise in Unterlage 19.4.1 T E1 nochmals ermittelt. Im Rahmen der Abwägungsentscheidung wird der entsprechend der Vorgaben des ARS 03/2023 ermittelte Wert der durch den Ausbau bedingten CO_2 Emissionen von 1.658,2 t/a, gerundet 1.700 t/a für den Sektor Verkehr zugrunde gelegt.

Dass dieser erheblich unter dem in der Unterlage 19.4.1 T E1 ermittelten liegt, ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass bei der Ermittlung der durch den Ausbau verursachten Emissionsminderungen im untergeordneten Straßennetz in der Unterlage 19.4.1 T E1 infolge der Auswahlkriterien für die zu berücksichtigenden Änderungen der Verkehrszahlen +/- 100 Kfz/24h **und** Änderung von +/- 5 % gegenüber dem Prognosenullfall ein zu kleiner Anteil des Straßennetzes bei der Berechnung berücksichtigt wurde. Dies führt dazu, dass sich die Emissionen im untergeordneten Straßennetz statt der in Unterlage 19.4.1 T E1 (dort Seite 81, Tabelle 17) ermittelten 3.127,4 t/a CO_2 nach der neuen Berechnung um 8.999,9 t/a CO_2 mindern (s. dazu die Unterlage des Büros SSP vom April 2025). Das Ergebnis passt im Übrigen auch zu den Ergebnissen der Berechnung unter Berücksichtigung des Ad Hoc Papiers, nach dem die WTT-Emissionen etwa 25 % der TTW-Emissionen erreichen.

bb) Lebenszyklusemissionen

Neben den betriebsbedingten THG-Emissionen berücksichtigt die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.4.1 TE 1) auch die Treibhausgasemissionen, die aus Erstinvestition, Reinvestition, der Instandhaltung und dem Betrieb der Infrastruktur resultieren (sogenannte Lebenszyklusemissionen). Die Berechnung erfolgte entsprechend der Vorgaben des ARS Nr. 03/2023 auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP (abrufbar unter BMDV - Methodenhandbuch).

Dabei wird zur Beurteilung der Lebenszyklusemissionen ein flächenbezogener Mittelwert herangezogen, der für Autobahnen bei 6,2 kg CO_2-Äq. je m² und Jahr liegt. Da die B 12 entsprechend einer Autobahn ausgebaut wird, wird dieser Wert zur Beurteilung herangezogen. Soweit die bestehende B 12 bestandsorientiert überbaut wird, werden 50 % dieses Wertes angesetzt. Damit wird berücksichtigt, dass in diesem Bereich nur ein neuer Oberbau aufgebracht wird, was etwa 20 % des Gesamtausbaus des Straßenkörpers entspricht. Die restlichen 30 % werden als Sicherheitszuschlag angesetzt. Für Brückenbauwerke wird entsprechend dem Methodenhandbuchs zum Bundesverkehrswegeplan ein Wert von 12,6 kg

CO_2-Äq. je m² und Jahr angesetzt. Der planfestgestellte Ausbau verursacht Emissionen von 1.113 t CO_2-Äq. / Jahr, wenn man diese Daten heranzieht. Bezüglich der Berechnung wird auf Ziffer 4.5.2.1 der Unterlage 19.4.1 T E1 verwiesen.

cc) Sektor Landnutzungsänderung

Die aus der Versiegelung von für den Straßenbau beanspruchten Flächen resultierenden Auswirkungen des vierstreifigen Ausbaus der B 12 im PA 6 (Sektor Landnutzungsänderung) wurden entsprechend der Vorgaben des ARS Nr. 03/2023 auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP qualitativ in die Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens einbezogen. Relevant für das globale Klima sind hier sowohl die langfristig gebundenen Kohlenstoffvorräte in organischen Böden (insbesondere Moore und Anmoore) als auch die in der lebenden Biomasse der Biotope (ober-und unterirdisch) gebundenen Kohlenstoffvorräte. Der Eingriff wird hier durch den bestandsorientierten Ausbau so gering wie möglich gehalten. Er stellt ebenso wie im Sektor Industrie die von den Emissionswerten her günstigste Variante dar. Im Zuge des Variantenvergleichs wird diejenige Ausbauvariante gewählt, die amtlich kartierte Biotope, grundwassernahe organische Böden sowie straßenbegleitende Gehölzstrukturen und Wälder am wenigsten beeinträchtigt. So werden unter anderem die Eingriffe in gewässerbegleitende Waldbestände im Bereich der Gennach minimiert, der Verlust einer straßenbegleitenden Gehölzstruktur überwiegend alter Ausprägung im Bereich Bau-km 5 + 500 bis 6 + 500 wird vermieden. Auch bei der Auswahl der vorübergehend für den Baubetrieb benötigten Flächen (Baustraßen, Baulagerflächen, Baustelleneinrichtungsflächen) wird darauf geachtet, diejenigen Flächen auszunehmen, denen eine besondere Klimarelevanz zukommt. Insoweit wird auf Ziffer 3.1.8 der Unterlage 19.4.1 T E1 verwiesen.

Die bau- und anlagebedingten Eingriffe, von denen vor allem

- der Eingriff in die grundwasserbeeinflusste Gley-Braunerde im Bereich der Brücke, mit der die Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen über die B 12 überführt wird,
- der vorhabensbedingte Verlust von Wald im Bereich des Bannholzes und der Gennachbrücke,
- der Eingriff in straßenbegleitenden Gehölze entlang des gesamten Ausbauabschnitts sowie
- der Verlust von Grünland, (im Bereich der Anschlussstelle Jengen auch extensiv genutztes Grünland betroffen)

zu nennen sind, werden durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht nur in naturschutzfachlicher Hinsicht, sondern auch mit Blick auf die Kompensation von Flächen mit besonderer

Klimaschutzfunktion ausgeglichen. Moore und Anmoore sind durch den Eingriff nicht betroffen. Auf die Gegenüberstellung von Eingriffen in klimarelevante Landnutzungen sowie die dafür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in Tab. 20 der Unterlage 19.4.1 T E1 (Seite 85) wird verwiesen. Durch die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen 11 E, 12 E, 13 E und 14 E sowie die waldrechtliche Ausgleichsmaßnahme 10 W werden Biotope und Vegetationsbestände neu entwickelt, die in der Lage sind, Kohlenstoff dauerhaft zu binden, um die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das globale Klima wieder zu kompensieren.

Der Ausbau der B 12 im PA 6 ist auch ohne die Verwirklichung der Folgeabschnitte verkehrswirksam. Es kann bereits jetzt festgestellt werden, dass auch unter Berücksichtigung der Belange des Sektors Landnutzungsänderung nicht mit unüberwindbaren Hindernissen für einen Ausbau der Folgeabschnitte zu rechnen ist (zur Erforderlichkeit einer solchen Gesamtprognose und zur Ermittlungstiefe siehe BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az. 4 A 18/99). In den Folgeabschnitten sind Flächen mit besonderer Bedeutung für das globale Klima betroffen. Sie wurden im Rahmen der Raumempfindlichkeitsanalyse ermittelt, die durch 2017 durch das Büro Schober GmbH erstellt wurde. Besondere Bedeutung kommt dabei den Moorgebieten Gennachhauser Moor (PA3), Bruckmoos (PA1/PA2) und dem Hintermoos (PA2) zu. Deren organische Böden (Niedermoor, Hochmoor) verfügen über ein hohes Speichervermögen für Treibhausgase. Die beiden erstgenannten Moore sind dabei aufgrund ihrer Bedeutung für die biologische Vielfalt als FFH Gebiet (das Bruckmoos als Teil des FFH Gebiets Kempter Wald) entsprechend § 32 BNatSchG geschützt und werden bei den weiteren Planungen für den Ausbau der B 12 daher besonders berücksichtigt. Dies bedeutet insbesondere, dass die geschützten Moorflächen nicht für das Vorhaben beansprucht werden. Temporäre Beanspruchungen durch den Baubetrieb werden so weit wie möglich vermieden oder minimiert. Dies gilt auch für die naturbelassenen Moorböden bei Hintermoos. Auch im Übrigen sind in den Folgeabschnitten keine Eingriffe vorgesehen, die sich nicht vermeiden bzw. durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensieren lassen.

dd) Schutzgut Fläche

Der planfestgestellte Ausbau der Straße beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die im Bereich der versiegelten Flächen für andere Nutzungen nicht mehr und im Übrigen nur noch eingeschränkt nach Ende des Baubetriebs für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Baubedingt werden 18,01 ha (s. S. 62 der Unterlage 19.4.1 T E1) vorübergehend in Anspruch genommen. In der Flächenbilanz werden 18,03 ha (18,89 ha neue Versiegelung abzüglich 0,86 ha entsiegelte Fläche) versiegelt, 13,67 ha ohne Versiegelung überbaut (vgl. S. 28 und 38/39 des Planfeststellungsbeschlusses). 12,75 ha werden durch den Betrieb der

B 12 betroffen sein, obwohl sie nicht überbaut sind (hier wurde im Planfeststellungsbeschluss auf S. 39 fälschlich infolge eines Schreibfehlers eine zu kleine Fläche angegeben, vgl. Ziffer 4.2.1.2 der Unterlage 19.4.1 T E1). Von den dauerhaft beanspruchten Flächen sind 0,29 ha geschützte oder naturschutzfachlich bedeutsame Fächen, 0,71 ha Wald ohne Waldflächen mit besonderer Bedeutung als Lebensraum und 16,87 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. 14,68 ha werden für sonstige Zwecke wie Straßenbegleitgrün, Grünflächen der betroffenen Siedlungsräume, Kleinstrukturen und ähnliches genutzt (s. Unterlage 19.4.1 T E1 Ziffer 4.3.2.3).

ee) zusammenfassende Bewertung

Im Ergebnis führt das Vorhaben zu gegenüber dem Bestand erhöhten THG-Emissionen, die mit Blick auf die anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen absehbar nur im Bereich des Sektors Landnutzungsänderung durch die vorgesehenen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden können. Ferner werden in erheblichem Umfang Flächen für das Vorhaben beansprucht (s.o. dd). Damit ist festzuhalten, dass das Vorhaben neben den im Planfeststellungsbeschluss ermittelten Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter des UVPG auch auf die Schutzgüter Fläche und globales Klima Auswirkungen hat. Diese werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt, soweit dies nicht bereits im Ausgangsverfahren erfolgt ist.

b) Ergänzung der Abwägungsentscheidung

Bei der erforderlichen Abwägung lässt sich die Planfeststellungsbehörde von folgenden Erwägungen leiten:

Mit der Angabe eines konkreten, durch das Gesamtprojekt B 12 verursachten THG-Ausstoßes im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Projektdossier B012-G011-BY) und der Aufnahme des Projektes in den BVWP 2030 hat der Gesetzgeber offengelegt, dass er das Problem der projektbedingten Emissionserhöhung erkannt hat. Damit hat er zugleich zum Ausdruck gebracht, dass er diesen Nachteil geringer bewertet als die sozialen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, raumstrukturellen und sonstigen Vorteile, die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbunden sind. Dies zeigt, dass die insoweit zuständigen Entscheidungsträger des Bundes die im BVWP ausgewiesene Erhöhung bei den von ihnen durchzuführenden emissionsmindernden Maßnahmen, die zur Erreichung der Klimaschutzziele nach dem KSG erforderlich sind, als Negativposten in der Bilanz berücksichtigen.

Dessen ungeachtet geht die Planfeststellungsbehörde von den im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben a) ermittelten (genaueren) Treibhausgasemissionswerten aus. Die Steigerungen (Treibhausgaszusatzemissionen) betragen mit Blick auf das Prognosejahr 2030 für den Sektor Verkehr ca. 1.700 t/a CO_2 und für die Lebenzeitemissionen (Industrie) 1.113 t/a CO_2-Äq, in der Summe mithin gerundet 2.800 t/a CO_2/-Äq.

In Bezug auf den Sektor Landnutzung ist eine Ausweisung anhand von CO_2-Äq methodisch noch nicht möglich.

Diese Summe an (berechenbaren) CO_2/-Äq aus Verkehr (1.700 t CO_2) und für die Lebenzeitemissionen (Industrie, 1.113 t CO_2-Äq, s. Tabelle 15 der Unterlage 19.4.1 T E1) – die Summe beträgt mithin etwa 2.800 t/a CO_2/-Äq – können in Relation gesetzt werden zur Jahresemissionsgesamtmenge, die sich aus § 4 Sätze 1 bis 3 KSG (in der Fassung des Gesetzes vom 15.07.2024 – KSG 2024) in Verbindung mit Anlage 2 zu § 4 KSG 2024 ergibt. Für das Jahr 2030 beträgt diese Jahresemissionsgesamtmenge 438.000.000 t CO_2-Äq. Die vorhabenbedingt ausgelösten berechenbaren CO_2-Äq.- Emissionen betragen damit 0,00064 % dieser Jahresemissionsgesamtmenge laut KSG 2024.

Legt man das KSG in der Ausgangsfassung vom 12.12.2019 (KSG 2019) zu Grunde, wäre sektorspezifisch zu differenzieren und für den Sektor Verkehr (bezogen auf 2030) eine Jahresemissionsmenge von 95.000.000 t CO_2-Äq (§ 4 Abs. 1 Sätze 1 und 3 KSG 2019 i. V. m. Anlage 2 zum KSG 2019) sowie für den Sektor Industrie eine Jahresemissionsmenge von 140.000.000 t CO_2-Äq (§ 4 Abs. 1 Sätze 1 und 3 KSG 2019 i. V. m. Anlage 2 zum KSG 2019) anzusetzen. Die vorhabenbedingten Treibhausgaszusatzemissionen ergäben hier gerundet 0,002 % (Sektor Verkehr) bzw. 0,0008 % (Sektor Industrie) der Jahresemissionsmenge laut KSG 2019. Allerdings sind die Emissionsmengen der Anlage 2 des KSG 2019 mittlerweile überholt, was sich auch aus den etwas niedrigeren Zahlen der Anlage 2a zum KSG 2024 ergibt. Die Anlage 2a des KSG 2024 dient freilich nur noch dem Monitoring. Maßgeblich ist die Jahresemissionsgesamtmenge laut Anlage 2 zum KSG 2024.

Wenn man die entsprechend der Vorgaben des Ad Hoc Papiers unter Einbeziehung der WTT-Emissionen ermittelten THG-Emissionen von ca. 2.100 t/a CO_2-Äq. oder die in Unterlage 19.4.1 T E 1 auf Grund eines Fehlers (dazu s. o. C. II. 2. a) aa) (3) und (4) mit gerundet 2.400 t/a CO_2 ermittelten THG-Emissionen heranzieht**,** erhöhen sich die durch das Vorhaben verursachten Emissionen unter Berücksichtigung der dem Sekor Industrie zurechenbaren Emissionen von 1.113 t/a CO_2-Äq auf etwa 3.200 t/a CO_2/-Äq bzw. 3.500 t/a CO_2/-Äq. Auch dies entspricht einem Anteil von weniger als 0,00073 % bzw. 0,0008 %) der Jahresgesamtemissionsmenge für das Jahr 2030.

Der Ausbau einer Straße leistet für sich genommen zwangsläufig einen negativen Zielbeitrag im Hinblick auf THG-Emissionen und Schadstoffe. Dies führt jedoch nicht dazu, dass keine Straße mehr gebaut bzw. ausgebaut werden darf. Sowohl Art. 20a GG als auch § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG fordern nur die Abwägung bzw. Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Klima, nicht jedoch den strikten Vorrang der Klimabelange.

Die vorhabenbedingte Belastung des Budgets der Jahresemissionsgesamtmenge in Höhe von zwischen 0,00064 und 0,0008 % wird vor dem Hintergrund der Bedeutung des Vorhabens (auch in Ansehung seiner konkreten Ausgestaltung) im Zuge der Abwägung hingenommen; hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte wird insbesondere auf Gliederungspunkt C.III.2. und C.III.3.3 (Seiten 67 ff. und 78 ff.) des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.06.2022 verwiesen.

An diesem Ergebnis ändert sich nichts, wenn die durch den planfestgestellten Ausbau der B 12 zwischen Untergermaringen und Buchloe verursachten THG-Emissionen aus den im Bundesverkehrswegeplan hinterlegten PRINS-Daten abgeleitet werden (siehe dazu oben C. II. 2) a) aa) (1)). Die sich sonach ergebenden THG-Emissionen von 4.865 t/a CO_2 entsprechen 0,0011 % der Jahresemissionsgesamtmenge von 438.000.000 t CO_2-Äq (vgl. § 4 Sätze 1 bis 3 KSG 2024 i. V. m. Anlage 2 zu § 4 KSG 2024. Auch dies wird (vorsorglich) hingenommen.

Auch die durch den Ausbau der B 12 bedingten Eingriffe im Sektor Landnutzungsänderung, die aus der Versiegelung der für den Straßenbau benötigten Flächen resultieren, wurden in die Abwägung einbezogen. Der Umfang des Eingriffs ist oben unter Ziffer C. II. 2.) a) cc) beschrieben. Die in diesem Bereich liegenden Böden verlieren ihre Fähigkeit, als THG-Speicher zu dienen. Da im Rahmen des naturschutzfachlichen Ausgleichs eine vergleichbare Speicherkapazität entstehen wird, ist der naturschutzfachliche Ausgleich im Grundsatz auch geeignet, die durch den Ausbau der B 12 verursachten Eingriffe im Sektor Landnutzungsänderung langfristig zu kompensieren. Soweit in klimarelevante Böden eingegriffen wurde oder in besonderem Umfang CO_2 speichernde Vegetation von der Maßnahme betroffen ist, wurde darauf geachtet, im erforderlichen Umfang in etwa gleichwertigen Ersatz zu schaffen. Auch insoweit wird auf die Darstellung zum Sektor Landnutzungsänderung unter C. II. 2.) a) cc) verwiesen. Soweit in Bezug auf Flächen mit besonderer Klimaschutzfunkton nach Maßgabe der Tabelle 20 der Unterlage 19.4.1 TE1 die Kompensation nicht in vollständig erfolgen sollte, wird (vorsorglich) eine Flächendifferenz vor dem Hintergrund der Bedeutung des Vorhabens (auch in Ansehung seiner konkreten Ausgestaltung) im Zuge der Abwägung hingenommen.

Die für das Vorhaben beanspruchten Flächen wurden bei der Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt. Auch hier hat der Gesetzgeber sich entschieden, den Belang des Flächenverbrauchs geringer zu gewichten als die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu oben zum globalen Klima).

Bei der Abwägung wurde – ebenso wie bereits im Ausgangsverfahren - berücksichtigt, dass das Vorhaben in erheblichem Umfang Flächen beansprucht. Die durch das Vorhaben bedingten Inanspruchnahmen sind oben unter C. II. 2. a) dd) beschrieben. Die Nutzung der für das Vorhaben beanspruchten Flächen für andere Zwecke, etwa als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, für Erholungszwecke und für die Land- und Forstwirtschaft ist für diese Flächen entweder völlig ausgeschlossen oder nur noch mit erheblichen Einschränkungen möglich (etwa bei Straßenbegleitgrün für die nicht versiegelten Flächen). Die naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führen dazu, dass die naturschutzfachlichen Funktionen der benötigen Flächen auf anderen Flächen gleichwertig wiederhergestellt werden. Es bleibt aber bei einem Verlust der für das Vorhaben benötigten Flächen auch für andere bei der Abwägung zu berücksichtigende Belange. Insoweit wird auf den Beschluss im Ausgangsverfahren verwiesen.

Für eine Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens streiten die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele einer (letztlich beabsichtigten) leistungsfähigen Anbindung des Oberzentrums Kaufbeuren an die A 96 und die A 7, der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für den Durchgangsverkehr, der Verstetigung des Verkehrsflusses, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verringerung des Unfallgeschehens auf der B 12, der Reduzierung der Nutzerkosten durch Senkung von Wege- und Zeitaufwand, der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 12 (vgl. im Einzelnen C. III. 2. des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.06.2022, Gz. RvS-SG32-4354.1-2/34).

Auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das globale Klima und dem Verlust der für den Ausbau beanspruchten Flächen ist es nicht ausreichend, die B 12 durchgehend dreistreifig auszubauen oder den vierstreifigen Ausbau mit dem reduzierten Ausbauquerschnitt RQ 21 auszuführen. Beide Ausbauvarianten würden zwar dazu führen, dass der Treibhausgasausstoß vermindert würde und weniger Flächen für den Straßenbau benötigt werden. Der reduzierte Querschnitt und der dreistreifige Ausbau wären nicht geeignet, die im Bundesverkehrswegeplan mit dem Ausbau verfolgten Ziele zu erreichen. Grundlage für die Dimensionierung der Straße ist, dass die B 12 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in die Verbindungsstufe VFS 1 eingestuft wurde, da sie über

die A 7 und die A 96 die Hauptachse der großräumigen Verbindung zwischen den Oberzentren Kempten, Kaufbeuren und den Metropolregionen München/Augsburg bildet.

Auf Grundlage der Verbindungsfunktionsstufe wurde sie gemäß den RAA die Entwurfsklasse (EKA) 2 - autobahnähnliche - Straße eingestuft. Der RQ 28 ist der in den RAA für die Entwurfsklasse (EKA) 2 vorgesehene Querschnitt. Im Beschluss wurde unter Bezugnahme auf die Einwendungen gegen den gewählten Ausbauquerschnitt RQ 28 ausführlich begründet, warum eine Abweichung von diesem Querschnitt im Zuge des Ausbaus der B 12 nicht erforderlich und planerisch gerechtfertigt ist. Auf die Begründung unter C. III. 3. und 3.3.2 (Seiten 77 und 78 bis 81) des Beschlusses wird verwiesen.

Der dreistreifige Ausbau weist darüber hinaus ebenso wie schon der Bestand erhebliche Leistungsfähigkeitsdefizite auf, während der vierstreifige Ausbau mit einem reduzierten Querschnitt Defizite sowohl bei der Verkehrssicherheit als auch beim Unterhalt aufweist. Auf Ziffer C III. 3.3 der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses zur Feststellung des Ausbaus zwischen Untergermaringen und Buchloe (A 96) vom 01.06.2022 wird verwiesen. Deswegen sehen die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) als maßgebliche technische Vorschriften den Ausbauquerschnitt RQ 21 nicht und auch die RAL nur bei Ausbaulängen von etwa 10-15 km vor. Auch unter Berücksichtigung des durch den gewählten Ausbauquerschnitt gegenüber den von Einwendern vorgeschlagenen anderen Lösungen erhöhten Ausstoßes von Treibhausgasen und des Flächenverbrauchs war daher unter Berücksichtigung der für ihn sprechenden öffentlichen und privaten Belange, der Ausbau wie beantragt mit dem Ausbauquerschnitt RQ 28 planfestzustellen.

Die in § 13 Abs. 1 Satz 3 und § 13 Abs. 2 KSchG vorgesehene Kosten-Nutzen-Betrachtung ist im Rahmen der planerischen Abwägung bei der Zulassung von Vorhaben nicht anzuwenden, da sich die genannten Regelungen lediglich auf Investitions- und Beschaffungsvorgänge beziehen (BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, Leitsatz 3)

Der Umstand, dass die Nutzung des Vorhabens notwendigerweise mit THG-Emissionen verbunden ist und daher auch ein gewisser Anteil des nach den Vorhaben des KSG für das Jahr 2030 im Verkehrssektor verbleibenden THG-Budgets verbraucht wird, steht dem Vorhaben in Abwägung der Vor- und Nachteile damit im Ergebnis nicht entgegen.

Die Auswirkungen des Gesamtausbaus auf das Klima und der Flächenverbrauch wurden bereits bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans untersucht, dazu siehe oben. Unter Berücksichtigung der Planungsziele, das Oberzentrum Kaufbeuren über eine leis-

tungsfähige Verkehrsanbindung mit der A 7 und der A 96 zu verknüpfen, sowie der fehlenden Leistungsfähigkeit der B 12 im Bestand und erst recht in Anbetracht der im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen ermittelten Verkehrszunahmen ist der Ausbau erforderlich. Der Verkehr fließt bereits heute nicht mehr stetig. Es besteht eine erhöhte Unfallgefahr für die Verkehrsteilnehmer. Auch unüberwindliche naturschutzfachliche und -rechtliche Hindernisse bestehen nicht. Es spricht daher auch bei den Folgeabschnitten alles dafür, dass die für den Ausbau sprechenden öffentlichen und privaten Belange die entstehenden Beeinträchtigungen überwiegen. Es ist daher absehbar, dass dem vierstreifigen Ausbau der B 12 zwischen der Anschlussstelle A 7 Kempten und der Anschlussstelle A 96 Jengen/Buchloe keine unüberwindbaren privaten oder öffentlichen Belange entgegenstehen, die dazu führen würden, dass die Verwirklichung des Gesamtprojektes nicht möglich ist.

Die Hinnahme erhöhter TGH-Emissionen (Sektor Verkehr und Industrie) und des Flächenverbrauchs bzw. – bei Einbeziehung nicht nur der anlagebedingten sondern auch der baubedingten Flächeninanspruchnahme - einer nicht vollständigen Flächenkompensation (Sektor Landnutzung) erfolgt auch in Ansehung des Gesamtergebnisses der Abwägung. An diesem wird festgehalten. Der unter C. VI. des Ausgangs-Planfeststellungsbeschlusses verwendete Begriff „Umwelt“ umfasst insoweit auch Aspekte des Globalklimas. Auch unter Berücksichtigung der Belange des globalen Klimas und des Schutzgutes Fläche kann der vorgelegte Plan deshalb im Rahmen der Abwägung antragsgemäß festgestellt werden.

3. Ergänzung der Begründung des Planfeststellungbeschlusses hinsichtlich der Bestimmungen der Alpenkonvention

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Art. 11 Abs. 2 Buchst. b des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention (BGBl 2002 Teil II, 1851) (VP) wie beantragt planfestgestellt werden.

a) Art. 11 Abs. 2 VP ist – ebenso wie auch Art. 11 Abs. 1 VP – nicht unmittelbar anwendbar. Die Umsetzung der Alpenkonvention ist im Regelfall durch die Anwendung der einschlägigen nationalen Gesetze insbesondere des Naturschutzrechts seitens der Exekutive und der Gerichte gewährleistet (vgl. BayVGH, Urteil vom 16.03.2010, 15 N 04.1980, Rn. 77; BayVerfGH, Entscheidung vom 13.09.2012, Vf. 16-VII-11, Rn. 85, 89; VG München, Beschluss vom 03.06.2014, M 2 S 14.2116, Rn. 105).

b) Selbst, wenn man von einer unmittelbaren Anwendbarkeit des Art. 11 Abs. 2 VP ausgehen wollte, ist dessen Anwendungsbereich vorliegend nicht eröffnet.

Dahingestellt bleiben kann dabei, ob es sich bei der B 12 im Ausbauzustand um eine im räumlichen Anwendungsbereich der Alpenkonvention liegende und im Sinne des Art. 2 VP hochrangige Straße handelt, die gemäß Art. 11 Abs. 2 am Anfang VP, Art. 2 VP dem inneralpinen Verkehr (Quell-, Zielverkehr) dienen soll.

Art. 11 Abs. 2 VP ist gleichwohl nicht anwendbar. Die Anwendbarkeit scheitert daran, dass durch die gegenständliche Ertüchtigung der B 12 im Sinne von Art. 11 Abs. 2 am Anfang VP kein hochrangiges Straßenprojekt „verwirklicht“ wird. Eine solche „Verwirklichung“ einer hochrangigen Straße läge (abgesehen vom vollständigen Neubau) nur dann vor, wenn eine bislang „niederrangige“ Straße (d.h. eine Straße, die [noch] nicht die Voraussetzungen einer hochrangigen Straße nach Art. 2 VP erfüllt) zu einer (im Sinne von Art. 2 VP) hochrangigen Straße ausgebaut werden würde. Es müsste also ein Qualitätssprung von „niedrig“ auf „hoch“ erfolgen. Für die Maßgeblichkeit eines solchen Qualitätssprungs spricht auch entscheidend, dass das VP in Art. 8 Abs. 1 einerseits und in Art. 11 Abs. 1 und 2 VP andererseits selbst unterscheidet zwischen dem (bloßen) Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur auf der einen und dem Neubau (der Verwirklichung) hochrangiger neuer Straßen auf der anderen Seite.

Die B 12 im Bereich Buchloe/Jengen und darüber hinaus bis Kempten ist bereits gegenwärtig eine hochrangige Straße. Denn sie ist im Sinne von Art. 2 VP „in der Verkehrswirkung“ ähnlich einer mehrbahnigen, kreuzungsfreien Straße. Bundesfernstraßen – selbst einspurige, nicht kreuzungsfreie Straßen – sind als „hochrangige Straßen“ anzusehen. Ausgehend hiervon würde sich an der Qualifizierung der B 12 als „hochrangige“ Straße aber nichts ändern. Eine solche hochrangige Straße wird durch den planfestgestellten Ausbau nicht „verwirklicht“.

c) Darüber hinaus bestünde ein Ausbaubedürfnis auch in Ansehung von Art. 11 Abs. 2 Buchst. b VP. Dem (in den Bedarfsplan [Anlage zum FStrAbG] überführten) BVWP 2030 liegt ein multimodaler Ansatz zu Grunde, der neben den Bundesfernstraßen auch die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sowie die Bundeswasserstraßen in den Blick nimmt. Insofern kann ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass der Bund auch in Ansehung einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung das gegenständliche Ertüchtigungsvorhaben als erforderlich ansieht und – im Sinne von Art. 11 Abs. 2 Buchst. b VP – die „Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können“.

Im Übrigen ist offensichtlich, dass weder im Bereich Buchloe/Jengen noch weitergehend in der Relation Buchloe – Kempten der Verkehrsbedarf durch eine bessere Auslastung bestehender Bahnkapazitäten oder anderer öffentlicher Verkehrsmittel erfüllt werden kann. Denn die Bahnverbindung Buchloe-Kaufbeuren-Memmingen ist schon jetzt zweigleisig ausgebaut; sie wird im Personenverkehr grundsätzlich im 30 Minuten Takt bedient. Potentiale zur (weiteren) Attraktivitätssteigerung dieser Bahnverbindung sind nicht ersichtlich. Der Gedanke an einen die Verbindung Buchloe – Kempten entlastenden Wasserstraßenausbau liegt schon auf Grund der Fahrzeiten und der fehlenden entsprechend leistungsfähigen Gewässer fern. Auch unter Berücksichtigung möglicher Alternativen gem. Art. 11 Abs. 2 VP ist damit dem öffentlichen Interesse an dem planfestgestellten Ausbau der B 12 im Rahmen der Abwägung der betroffenen Interessen der Vorrang einzuräumen.

III. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

1. Stellungnahme des BN im ergänzenden Verfahren

Der BN hat sich mit Schreiben seines Vertreters vom 13.05.2024 im ergänzenden Verfahren geäußert. Er macht geltend, dass sich der Fachbeitrag nicht mit den Vorgaben des KSG auseinandersetze. Er ermittele lediglich die durch das Vorhaben verursachten THG-Emissionen, ohne sich mit Klimazielen, Stand der Zielerreichung oder der Gewichtung der Klimazielverträglichkeit auseinanderzusetzen. Zwar sei die Abwägung Sache der Planfeststellungsbehörde, aber der Fachbeitrag Klimaschutz sei die maßgebliche fachliche Grundlage.

Ausgehend von den in PRINS hinterlegten Zahlen gehöre der Ausbau der B 12 zwischen Buchloe und Kempten zu den klimaschädlichsten Straßenbauvorhaben im Freistaat Bayern. Er werde nur vom Ausbau der A 94 München-Pocking und dem Ausbau der A 8 München – Salzburg übertroffen. In Anbetracht der Bedeutung des Vorhabens sei die Untersuchung schon wegen ihres Umfangs von lediglich elf Seiten als oberflächlich zu betrachten.

Auch erfolge die Ermittlung der jeweiligen sektorspezifischen Klimaauswirkungen verkürzt, nicht nachvollziehbar und ohne jegliche Begründung oder Auseinandersetzung mit den maßgeblichen Faktoren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im Planfeststellungsverfahren ist das jeweils beantragte Vorhaben zu überprüfen, insbesondere, ob dieses trotz der Wirkungen auf das Klima wegen der für die Verwirklichung sprechenden Belange zugelassen werden kann. Ein wichtiger

Aspekt ist dabei die Aufnahme in den Bedarfsplan als Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes, die der Gesetzgeber bereits unter Berücksichtigung der durch die Verwirklichung des Vorhabens verursachten Auswirkungen und unter Bewertung der mit dem Vorhaben zu erreichenden Planungsziele getroffen hat. In der Planfeststellung ist dann noch zu prüfen, ob das öffentliche Interesse an der Ausführung des Vorhabens unter Zugrundelegung der detaillierten Verkehrsgutachten und der Dimensionierung der Genehmigungsplanung unter Berücksichtigung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich des Klimas überwiegt. Die Untersuchung ermittelt die für die Abwägung erforderlichen Daten mit einer ausreichenden Ermittlungstiefe.

a) Ermittlung der THG-Emissionen

Die Aufgliederung sei ordnungsgemäß. Nicht nachvollziehbar ist nach Ansicht des BN, dass das „Ad hoc Papier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV vom Dezember 2023 nicht genannt sei, da diese regelmäßig den Stand der Technik wiedergeben.

Der Einwendung wurde vorsorglich Rechnung getragen. Die Prognose der Treibhausgasemissionen erfolgte gemäß dem ARS 03/2023. Daneben wurden aus Anlass dieser Einwendung die durch den Ausbau verursachten Treibhausgasemissionen auf Ersuchen der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend der im Ad Hoc Papier der FGSV enthaltenen Berechnungsmethode untersucht und das Ergebnis bei der Entscheidung über die Zulassung des Ausbaus der B 12 berücksichtigt. Insoweit wird auf Ziffer C. II. 2. a) aa) und b) des Ergänzungsbeschlusses verwiesen.

Der BN wendet weiter ein, dass sowohl die Ermittlung der vorhabensbedingten THG-Emissionen als auch die Prognose zu den durch den durch die Landnutzung hervorgerufenen Emissionen nicht den rechtlichen Anforderungen entspreche.

Der ergänzte UVP-Bericht beziehe sich ferner auf Unterlagen, die bereits lange vor der nachträglichen Betrachtung der Klimaauswirkungen des Vorhabens erstellt, nicht mit diesen abgestimmt worden und zudem in der gegenständlichen Beteiligungsrunde nicht ausgelegt worden seien. Insofern könne das ergänzende Verfahren auch in dieser Hinsicht seine gesetzliche Funktion nicht erfüllen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ermittlung der THG-Emissionen und die Prognose zu den Auswirkungen des Ausbaus der B 12 im Sektor Landnutzungsänderung erfolgte nach dem ARS 03/2023 und damit entsprechend dem derzeitigen Stand der Technik.

Die Bewertung der landschaftspflegerischen Begleitplanung im UVP-Bericht wurde im Zuge der Überarbeitung darauf überprüft, ob Änderungen im Bereich des Ausgleichskonzepts erforderlich sind, weil dieses nicht geeignet wäre, die Auswirkungen des planfestgestellten Ausbaus der B 12 auf das globale Klima insbesondere im Bereich des Sektors Landnutzungsänderung hinreichend auszugleichen. Eine Änderung hat sich nicht als erforderlich erwiesen.

aa) Verkehrsemissionen

Das der Untersuchung zu Grunde liegende Verkehrsgutachten der Firma Brenner Bernard ist nach Ansicht des BN als Grundlage ungeeignet. Insoweit verweist sein Vertreter auf die Seiten 31 bis 59 der Klagebegründung des BN im Verfahren gegen den Ausgangsbeschluss. Sowohl die Klagebegründung als auch die Gutachterliche Stellungnahme im Gerichtsverfahren seien Gegenstand dieser Einwendung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Insoweit wird auf die Klageerwiderung im Verfahren wegen des Ausgangsbeschlusses vom 26.05.2023 (Ziffer II. 1. und Anlage B 1) verwiesen, die dem BN und dessen Vertretern bekannt ist. Das Verkehrsgutachten wurde entsprechend der aktuellen fachtechnischen Anforderungen erstellt und kann damit Grundlage der Ermittlung der THG-Emissionen sein. Die erhobenen Einwände greifen nicht.

Der BN macht weiter geltend, dass das Verkehrsgutachten, das Grundlage der Ermittlung der THG-Emissionen sei, bereits ohne den Neubau der B 12 von einer Zunahme des Verkehrs von knapp 30 % gegenüber dem Bestand 2014 ausgehe. Diese Prognose beruhe auf völlig unrealistischen Annahmen und modifiziere das Landesverkehrsmodell Bayern in einer nicht nachvollziehbaren Weise.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Darstellung der Verkehrsentwicklung ist nachvollziehbar. Das Gutachten wurde methodisch ordnungsgemäß erstellt und kann damit Grundlage der Ermittlung der THG-Emissionen sein. Dies wurde in der dem BN bekannten Klageerwiderung im Detail begründet. Hierauf wird verwiesen.

Auch ist nach Ansicht des BN bereits der für die Ermittlung der verkehrsbedingten THG-Emissionen entscheidende Prognosenullfall methodisch nicht nachvollziehbar und fachlich ungeeignet in Ansatz gebracht. Dies verfälsche die Ermittlung der Klimaauswirkungen des Vorhabens in zentraler und nachhaltiger Weise, da sie von nicht erklärbaren Verkehrssteigerungen ausgehe, für die ein belastbarer Nachweis in Form der fachlichen üblichen Ver-

kehrsspinnen fehle. Damit stütze sich die Ermittlung der verkehrsbedingten THG-Emissionen auf eine Modellierung des Prognosefalls, die in zentralen Bereichen auf fehlerhaften Eingangsdaten beruhe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die durch das Projekt verursachte Verkehrszunahme wurde ordnungsgemäß aus der absehbaren Entwicklung der umliegenden Städte/Gemeinden hergeleitet, die bei diesen abgefragt wurde. Wie bereits in der Klageerwiderung vorgetragen, sind die erforderlichen Verkehrsspinnen im Gutachten enthalten.

Der BN wendet zudem ein, dass bei den ermittelten Steigerungen der Emissionen, die sich für den Gesamtausbau zwischen A 96 und A 7 auf 17.000 t/a CO_2-Äq. beliefen, von denen 2.400 t/a CO_2-Äq. auf den verfahrensgegenständlichen PA 6 entfielen, nicht nachvollzogen werden könne, ob es sich um reine CO_2-Emissionen oder CO_2-Äquivalente aller Treibhausgase handle.

Hierzu ist klarzustellen, dass bei der Ermittlung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen in Unterlage 19.4.1. T E1 ebenso wie in PRINS tatsächlich nur die CO_2-Emissionen und nicht die übrigen im Sektor Verkehr anfallenden Treibhausgasemissionen (vor allem Distickstoffoxid und Methan) als CO_2-Äq. berücksichtigt wurden. Diese haben aber auch unter Berücksichtigung ihrer bei gleicher Menge wesentlich höheren Klimawirksamkeit nur einen Anteil von etwa 1,2 % an den diese Wirksamkeit berücksichtigenden CO_2-Äq. und können daher vernachlässigt werden. Die Berechnung nach dem FGSV Papier, die nach der Einwendung des BN erstellt wurde, berücksichtigt hingegen bei der Berechnung alle für den Straßenverkehr relevanten THG-Emissionen, geht also von CO_2-Äquivalenten aus.

Bei den Verkehrsemissionen fehlten Angaben, ob es sich um TTW-Emissionen (Tank-to-Wheel) oder WTT (Well-to-Tank, gemeint sind wohl WTW (Well-to-Wheel)) Emissionen handelt. Die sei nach der anerkannten Methodik wichtig, da auch Vorkettenemissionen zu berücksichtigen seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Well to Tank Emissionen (betreffend Strom- und Kraftstofferzeugung) sind nach der Prognosemethode entsprechend dem ARS 03/2023 nicht zu ermitteln (s. Ziff. V. 1. des Schreibens). Bezüglich der zusätzlich erfolgten Ermittlung nach dem FGSV Papier sowie erforderlicher Korrekturen wird auf Ziffern C. II. 2. a) aa) dieses Ergänzungsbeschlusses verwiesen. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Der BN rügt, dass die Berücksichtigung der Vorkettenemissionen insbesondere hinsichtlich der zunehmenden Elektrifizierung der Flottenzusammensetzung ein relevanter Faktor sei, bei dem nicht erkennbar sei, ob er von der vorliegenden Ermittlung der Klimaauswirkungen „adressiert“ werde. Der aktualisierte UVP-Bericht lege hinsichtlich der Ermittlung der Auswirkungen auf das Klima weder seine Berechnungsgrundlage offen, noch liefere er eine nähere Begründung oder Einordnung seiner Ergebnisse. Dies betreffe nicht zuletzt die Ursache und Erklärung der angenommenen verkehrlichen Verlagerungen und Steigerungen. Unter Klimaschutzgesichtspunkten sei hier vor allem der Aspekt des induzierten Verkehrs herauszustellen. Aus der Verkehrsforschung sei bekannt, dass der Bau von Straßen Verkehre erst induziere, eine bestimmte Verkehrsmenge also ausschließlich deshalb generiert werde, weil eine Straße gebaut werde. Hiervon gehe auch das ARS 03/2023 unter Ziffer V. 2. b) aus:

„Bei der Verkehrsprognose ist – soweit in den Daten nicht vorhanden zusätzlich der primär induzierte Verkehr einzubeziehen. Primär induzierter Verkehr bedeutet dabei, dass durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Planfall bei ansonsten unveränderten mobilitätsbestimmenden Einflussgrößen eine zusätzliche Nachfrage ausgelöst wird, die im Bezugsfall nicht entstanden wäre.“

Es sei anzunehmen, dass der Verkehr zunehme, sobald es neue Straßen gäbe. Dabei könne zwischen primär und sekundär induziertem Verkehr unterschieden werden. Von sekundär induziertem Verkehr werde gesprochen, wenn die Verbesserung der Erschließung die Wohnortwahl oder die Standortwahl von Unternehmen beeinflusse, also zu Neuansiedlung führt. Primär induzierte Verkehr sei hingegen Neuverkehr bei unveränderter Siedlungsstruktur.

Vor dem Hintergrund der aus dem Projektdossier zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zur B 12 (PRINS) ersichtlichen durch das Projekt induzierten erheblichen Verkehrszunahme sei es unverständlich, dass der induzierte Verkehr in der Betrachtung der Klimaauswirkungen des Vorhabens mit keinem Wort Erwähnung finde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der durch das Vorhaben induzierte Verkehr ist Bestandteil der Verkehrsprognose und wird damit bei der Berechnung der Emissionen berücksichtigt.

Nicht nachvollziehbar ist nach Ansicht des BN auch das für die Verkehrsprognose zugrunde gelegte Prognosejahr 2030. Dieses erscheine beliebig gewählt, da mit einer Inbetriebnahme des Straßenbauvorhabens jedenfalls nicht im Jahr 2030 gerechnet werden könne.

Gleichzeitig sei die Wahl des Prognosejahres für die zu ermittelnden Klimaauswirkungen des Vorhabens erheblich. Zum einen habe die Prognose ja Einfluss auf die THG-Emissionen des Verkehrs, da sich die prognostizierte Flottenzusammensetzung nach dem HBEFA und der für die Vorkettenemissionen relevante Strommix über die Jahre verändere. Zum anderen seien auch die Ziele des KSG auf Stichjahre bezogen, so dass sich auch der anzulegende Maßstab des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG mit der Zeit verschiebe. Insofern sei es entscheidend, die Klimaauswirkung des Vorhabens auch zu dem Zeitpunkt zu betrachten, zu dem sie tatsächlich zu erwarten seien.

Da es sich hierbei nicht nur um einmalige Emissionen handle, sei zudem zu untersuchen, wie sich das jeweilige Vorhaben mit den Reduktionszielen des § 3 KSG für die Jahre 2030, 2040 sowie zur Treibhausgasneutralität 2045 und den negativen Treibhausgasemissionen ab 2050 verhalte.

Vor diesem Hintergrund sei es nicht nachvollziehbar, warum für die weiteren Abschnitte der B 12 bereits eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2035 durchgeführt und vorgelegt worden sei, vor dem planfestgestellten PA 6 jedoch kein Bedarf für eine Überarbeitung oder Aktualisierung gesehen werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Prognosehorizont deckt sich mit BVWP 2030 und ist nicht willkürlich gewählt. Für das Vorhaben liegt eine planfestgestellte Planung vor; die Planungen für die Folgeabschnitte kommen erst in weiterer Zukunft. Wegen des ordnungsgemäß gewählten Prognosehorizonthorizontes wird auf Ziffer C. III. 5.1.2.3 auf Seite 90/91 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.06.2022 im Ausgangsverfahren verwiesen.

bb) Industrie

Der BN macht geltend, dass die Berechnung der Emissionsfaktoren an Hand des Methodenhandbuchs BVWP 2030 nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entspreche. Vielmehr hätte bei der Ermittlung der Emissionen zumindest eine Überprüfung der Plausibilität anhand alternativer Ansätze (LCCE-Datenbanken wie GEMIS (Global-Emissions-Modell integrierter Systeme), PROBAS oder ECOInvent erfolgen müssen. Zudem fehlten bei der Ermittlung der Emissionen wichtige bauliche Komponenten wie z. B. die bereits planfestgestellten Lärmschutzanlagen auf eine Länge von über 2 km.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Ermittlung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung an Hand des Methodenhandbuchs zum BVWP 2030 entspricht dem ARS 03/2023 (dort unter V.2a). Bei dem FGSV-Papier (FGSV 12/2023) handelt es sich um ein noch nicht abschließend abgestimmtes Arbeitspapier (siehe dazu Ziff. 1.2 Abs. 3 des

FGSV Papiers und die Erläuterung zu W 2 Dokumenten auf Seite 44 des Dokuments), das allerdings – ebenso wie das ARS – die Berechnung entsprechend dem Methodenhandbuch heranzieht (FGSV 12/2023, Ziffer 4.1). und das ARS insoweit bestätigt. Die Heranziehung alternativer Ansätze war daher nicht geboten.

Die Berechnungen der THG-Emissionen erfolgen nach einer vereinfachenden Methode. Nebenanlagen werden dabei nicht einbezogen, sondern sind Teil der pauschal zu ermittelnden Lebenszyklusemissionen (s. Ziffer V. 2. a) des ARS 03/2023). Eine genauere Ermittlung würde hier eine nicht zu fordernde Scheingenauigkeit erzeugen. Abhängig von Transportwegen, Erzeugungsverfahren und örtlichen Gegebenheiten wird der THG-Ausstoß hier ohnehin mit einiger Wahrscheinlichkeit entweder nach oben oder unten differieren. Entscheidend ist daher, dass ein dem Stand der Technik entsprechendes Prognosemodell gewählt wurde und die Berechnung der THG-Emissionen auf Grundlage einer ordnungsgemäß erstellten Verkehrsprognose erfolgt. Dies ist hier der Fall.

cc) Landnutzungsänderung

Der UVP-Bericht berücksichtigt nach Ansicht des BN die Auswirkungen auf das globale Klima im Bereich der Landnutzungsänderung nicht ausreichend, da Unterlagen zu Grunde liegen, die ohne Berücksichtigung der Auswirkungen auf das globale Klima erstellt wurden (insbes. Variantenvergleich und Ersatzmaßnahmen). Es könne ausgeschlossen werden, dass die erst nachträglichen Betrachtungen zu den Klimaauswirkungen im UVP-Bericht Einfluss auf die vorangegangenen Planungen gehabt hätten. Offenkundig habe es bis 2019 keine Abschätzungen zu den Klimaauswirkungen gegeben, während das KSG und damit die Pflicht zur Berücksichtigung der Klimaauswirkungen im Rahmen der Abwägung bereits seit 2019 bestanden hätten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Grundsatz der vorrangigen Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft ergibt sich bereits aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG, die bei der Inanspruchnahme (und Neuanlage) von Böden und Biotopen im Zuge des Straßenbauvorhabens zu beachten ist. Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (i. S. d. § 1 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG) vorrangig zu vermeiden und nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen zu kompensieren. Zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ist nach § 1 Absatz 3 Nummer 4 BNatSchG insbesondere auch das Klima durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu schützen. Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen findet eine Betrachtung der Inanspruchnahme von Böden und Biotopen nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen

Eingriffsregelung statt. Der den naturschutzfachlichen Anforderungen genügender Ausgleich führt durch die Entwicklung der Ausgleichsflächen regelmäßig dazu, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima durch den auf den Ausgleichs- und Ersatzflächen entstehenden Aufwuchs ausgeglichen werden; es bedarf jedoch noch einer näheren Betrachtung mit Blick auf Flächen mit besonderer Klimaschutzfunktion (siehe zu den Anforderungen ARS 03/2023 Ziffer VI. 3. b). Entsprechend der sich aus dem Klimaschutz ergebenden Anforderungen werden auch die Treibhausgasspeicher- und -senkenfunktionen von Böden und Biotopen betrachtet.

Bei der Prüfung der in Betracht kommenden Varianten wurde entsprechend der Anforderungen des Klimaschutzgesetzes vorrangig darauf geachtet, eine Inanspruchnahme von für den Klimaschutz wertvollen Böden und Biotopen zu vermeiden (vgl. Darstellung unter Ziffer 4.5.2.3 (dort S. 83, 84) des UVP-Berichts). Die Bewertung erfolgte anhand der Bodenübersichtskarte Bayern M 1:25.000 des Landesamtes für Umweltschutz (LfU), die eine Aufstellung der im Eingriffsbereich vorhandenen Böden beinhaltet sowie anhand der Untersuchung der Verhältnisse vor Ort im Rahmen der Erstellung des UVP-Berichts. Besonders wertvoll im Hinblick auf den Klimaschutz sind Böden und Biotope, die als CO_2-Senken oder CO_2-Speicher wirken. Als kohlenstoffreiche Böden sind insbesondere alle organischen Böden (Moore, Anmoore), aber auch bestimmte Mineralböden (mit terrestrischen Feuchtgebieten, Grünland i. e. S.) einzustufen. Bei der Einbindung von Kohlenstoff spielen daneben insbesondere Wälder und weitere Gehölze eine entscheidende Rolle als Netto-Kohlenstoffsenke.

Nach der Ermittlung und Bewertung der betroffenen Böden und deren Eignung als THG-Speicher wurde ermittelt, ob die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, die durch die Versiegelung/Überbauung eintretenden Verluste der Funktion der betroffenen Flächen als Treibhausgassenke oder Treibhausgasspeicher zu kompensieren (vgl. Ziffer 4.5.2.3 des UVP-Berichts, Tabelle 20 und Erläuterungen S. 85, 86). Das ist in hinreichendem Umfang der Fall. Die Behandlung von danach weiterhin bestehenden Kompensationsdefiziten wäre dann eine Frage der Abwägung.

Der BN macht weiter geltend, dass die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht ausreichend sind beziehungsweise zu spät greifen. Es fehle eine Berechnung zum Verlust der Kohlenstoffsenken (Grünlandflächen/Wälder). Stattdessen werde ein pauschaler flächenbezogener Ansatz von Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der flächenbezogene Ansatz entspricht im Grundsatz der im ARS 03/2023 vorgegebenen Methodik und damit dem aktuellen Stand. Im Hinblick

auf die landnutzungsbedingten THG-Emissionen erfolgt kein Abgleich mit den Sektorenzielen des KSG, da eine rechnerische Bilanzierung aller in Anspruch genommenen Vegetationsflächen methodisch noch nicht möglich ist.

Die Inanspruchnahme von Böden und Landnutzungstypen, die in erheblichem Umfang Treibhausgase binden können, ist neben den Minimierungs- und den zum Ausgleich vorgesehenen Maßnahmen in Ziffer 4.5.2.3 der Unterlage 19.4.1 T E1 (s. dort S. 84/85) dargestellt. Der Umfang, in denen diese in Anspruch genommen werden, ergibt sich aus Tabelle 20 der Unterlage 19.4.1 T E1. Es handelt sich im Wesentlichen um Gley-Braunerde-Böden im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen, die in einem Umfang von 3,17 ha dauerhaft und 1,50 ha vorübergehend in Anspruch genommen werden, sowie um für das Vorhaben beanspruchte naturnahe Waldflächen im Bereich des Bannholzes und der Gennachquerung, von denen 0,23 ha vorübergehend und 0,39 ha dauerhaft in Anspruch genommen werden. Ferner werden mit straßenbegleitenden Gehölzen bewachsene Flächen mit einer Größe von 4,32 ha dauerhaft und 0,63 ha vorübergehend für den Ausbau der Straße benötigt. Die Inanspruchnahme dieser Flächen wurde durch die Wahl der Anbauseite so gestaltet, dass Eingriffe in besonders Hochwertige Gehölzstrukturen vermieden wurden. Im Bereich der Anschlussstelle Jengen werden 0,08 ha Extensivgrünland beansprucht. Auch werden naturnah ausgebildete Flächen im Bereich von Säumen, unter anderem im Bereich von naturnah ausgebildeten Gräben in einem Umfang von 0,01 ha vorübergehend in Anspruch genommen. In der Gesamtsumme werden klimarelevante Böden und Landnutzungstypen in einem Umfang von 2,37 ha vorübergehend für den Baubetrieb und 7,96 ha dauerhaft für den Ausbau der B 12 im PA 6 beansprucht. Die vorübergehend benötigten Flächen werden nach Beendigung des Baubetriebs wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt; die dauerhaft benötigten Flächen stehen auf Dauer nicht mehr zur Verfügung.

Zum Ausgleich geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen sind im Rahmen der Ersatzmaßnahmen 11 E, 12 E, 13 E und 14 E sowie der waldrechtlichen Ausgleichsmaßnahme 10 W vorgesehen. Durch die Maßnahmen des Waldumbaus, der Neuaufforstung, der Anpflanzung von Gehölzen, der Anlage von extensiv genutztem Grünland und Biotopen werden Bestände und Böden mit einer Größe von 8,43 ha neu entwickelt, die geeignet sind, Kohlenstoff dauerhaft zu binden und damit die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Globalklima durch Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden und Landnutzungstypen auszugleichen.
Nicht berücksichtigt wurde bei dieser Bilanzierung zum einen, dass die betroffenen Gley-Braunerde-Böden im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Weinhausen ebenso wie alle anderen für die Trasse in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sowohl

durch den Straßenverkehr als auch durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung vorgeprägt sind. Die intensive landwirtschaftliche Nutzung beschleunigt die Mineralisierung organischer Bodenbestandteile und beeinträchtigt damit die Funktion als Kohlenstoffsenke. Die ausgebrachten Düngemittel führen zum Ausstoß von Treibhausgasen, insbesondere von Lachgas. Ferner wurde bei der Bilanzierung das im Bereich der Nebenflächen vorgesehene Gestaltungsgrün nicht berücksichtigt, dem wegen seiner Speicherfähigkeit ebenfalls eine kompensierende Wirkung zukommt. Die vorgesehenen Pflanzungen von Bäumen und Sträuchern entsprechen in etwa den 4,32 ha, die wegen des Ausbaus dauerhaft entfernt werden müssen. Im Bereich der vorübergehend benötigten Flächen werden Ersatzpflanzungen nach Beendigung der Inanspruchnahme erfolgen. Die Eingriffe in Böden und Landnutzungstypen, die in besonderem Umfang Treibhausgase binden können, wurden daher berücksichtigt.

Der BN macht des Weiteren geltend, dass es nicht maßgeblich sei, ob Kohlenstoffsenken in ihrer reinen Fläche kompensiert werden, sondern dass die Funktion der Senken verbessert oder erhalten werde. Gem. § 3a KSG sei die Funktion der des Sektors als Speicher für THG schrittweise zu verbessern und bis 2030 eine Aufnahme von 25 Mio t/a CO_2-Äq. zu erreichen. Ferner bräuchten Maßnahmen Zeit, um vollständig wirksam zu werden. Kompensationsmaßnahmen seien so durchzuführen, dass ihre klimatische Ausgleichsfunktion zeitgleich mit dem Eingriff eintrete. Das sei insbesondere bei Aufforstung bei flächengleicher Kompensation nicht gewährleistet, da der Wald 50 bis 100 Jahre benötige, bis er im selben Umfang klimawirksam werde wie der Bestand. Vor diesem Hintergrund sei es nicht nachvollziehbar, dass die baubedingte Flächeninanspruchnahme nicht in die Bilanzierung einbezogen worden sei. Der angesetzte Faktor von 0,8 sei hier schon wegen der verzögerten Wirksamkeit der Maßnahme nicht ausreichend. Auch wenn man nur die anlagebedingte Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden und Landnutzungstypen betrachte, ergebe sich nur eine Kompensation mit dem Faktor 1. Hier fehle bei der Bilanzierung bereits die Inanspruchnahme von 9,52 ha nicht extensiv genutztem Grünland. Die im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Maßnahmen seien daher nicht ausreichend. Klimaschutz als Ziel fehle in LBP und in UVP-Bericht. Deswegen sei davon auszugehen, dass vorgesehene Kompensationsmaßnahmen keine Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes sind oder an den Erfordernissen des Klimaschutzes vorbeigehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. In der Ergänzung des UVP-Berichts wurde überprüft, ob Änderungen im Bereich des Ausgleichskonzepts erforderlich sind oder ob dieses geeignet ist, die Auswirkungen auf das globale Klima, insbesondere im Bereich des Sektors Landnutzungsänderung, im erforderlichen Umfang zu berücksichtigen. Dies ist der Fall. (vgl. Behandlung der vorhergehenden Einwände). Sowohl das ARS 03/2023 des Bundes

als auch das vom BN genannte Arbeitspapier der FGSV zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung gehen davon aus, dass ein ordnungsgemäßer naturschutzfachlicher Ausgleich grundsätzlich auch geeignet ist, die Eingriffe im Bereich des Sektors Landnutzung auszugleichen (vgl. FGSV Arbeitspapier, S 33). Lediglich soweit das Vorhaben wie in diesem Fall klimarelevanten Nutzungen oder Böden in Anspruch nimmt, muss eine genauere Ermittlung erfolgen, welche klimarelevanten Nutzungen und Bodentypen betroffen sind und welche Maßnahmen geeignet sind, gleichwertigen Ersatz zu schaffen. Dies ist hier jedoch geschehen.

Wie bereits oben dargestellt, wurden Eingriffe in Böden, die besonders geeignet sind, in größerem Umfang CO_2 zu binden, gesondert bilanziert (vgl. UVP-Bericht, Ziffer 4.5.2.3, dort S. 84, sowie Tabelle 20, S. 85 des UVP-Berichts). Es wurde untersucht, ob die vorgesehenen naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, die Eingriffe unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes auszugleichen (vgl. Ziffer 4.5.2.3 des UVP-Berichts, Tabelle 20 und Erläuterungen S. 85, 86). Dies ist der Fall (vgl. Ziffer 4.5.2.3 des UVP-Berichts und die vorstehende Darstellung zum Ausgleich der Eingriffe des Vorhabens in Klimarelevante Böden und Landnutzungstypen). Die weitergehenden Forderungen des BN lassen sich aus den in Bayern eingeführten Hilfsmitteln und Arbeitspapieren nicht herleiten, die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen.

Der BN rügt weiter, dass die Maßnahme 10 W zum Ausgleich des Waldverlustes innerhalb des Bannholzes nicht geeignet sei. Das eingeschlagene Holz werde genutzt, das CO_2 gelange daher schnell in die Atmosphäre. Wegen der Aufwuchsdauer könne dies durch die Bindung des CO_2 nicht mehr ausgeglichen werden.
Hier sei eine Inventarisierung des Aufwuchses vor dem Einschlag zu fordern, damit eine Einschätzung möglich sei, ob ein Ausgleich der Funktion als Kohlenstoffsenke möglich und ohne zeitliche Verzögerung zu erwarten sei. Auch werde nicht thematisiert, dass die Maßnahmenfläche teilweise auf Boden mit Bedeutung als THG-Senke liege (65a – Gley-Braunerde).

Die Maßnahme 13 E sehe die Entwicklung von Extensivgrünland und waldreiche Randgestaltung am Doldenhausener Berg bei Egelhofen vor. Auch hier fehle im Maßnahmenblatt des landschaftspflegerischen Begleitplans der Bezug zum Klimaschutz. Es sei zwar davon auszugehen, dass das mitgelieferte Pflegekonzept gewisse Vorteile für den Arten- und Biotopschutz mit sich bringe, in Bezug auf den Klimaschutz sei die Wirksamkeit jedoch gering. So sei keine Vernässung vorgesehen, so dass auch auf Extensivgrünland mit weiteren Emissionen zu rechnen sei. Damit verstoße die Betrachtung des Sektors Landnutzungsänderung im ergänzten UVP-Bericht nicht nur gegen die Vorgaben von § 3a KSG, sondern

auch gegen die Vorgaben des als Grundlage für den UVP-Bericht herangezogenen Rundschreibens des BMDV 2023 (ARS 03/2023). Die Kompensationsmaßnahmen seien darüber hinaus bereits lange vor erstmaliger Betrachtung der Klimaauswirkungen des Vorhabens und der hierbei maßgeblichen Landnutzungsänderungen festgesetzt worden und würden nunmehr unter pauschalen Behauptungen lediglich unter neuer Überschrift hinsichtlich des Schutzgutes Klima aufgeführt. Auch fehle im UVP-Bericht eine Abschätzung des Zeitraums, binnen dessen Kompensationsmaßnahmen wirksam werden. Insgesamt liege daher keine fachgerechte Ermittlung der tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima im Bereich der Landnutzungsänderung vor.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie bereits oben dargestellt, fordern die Vorgaben des ARS 03/2023 im Bereich des Sektors Landnutzung keine exakte Berechnung des gebundenen CO_2. Ein ordnungsgemäßer naturschutzfachlicher Ausgleich ist grundsätzlich geeignet, auch die dahingehenden Funktionen der betroffenen Landschaftsbestandteile zu übernehmen. Dabei setzt der Gesetzgeber Ausgleich und Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft (vgl. § 15 Abs. 2 BNatSchG) nicht mit einer Naturalrestitution im naturwissenschaftlichen Sinne gleich (BVerwG, Beschluss vom 22.02.2024, 11 VR 3/24, Rn. 44). Er nimmt im Rahmen der Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (vgl. § 15 Abs. 2 BNatSchG) eine vorübergehende Verschlechterung des ökologischen Zustands hin, weil es auf der Hand liegt, dass etwa ein ausgewachsener Baum erst Jahre später gleichwertig substituiert werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, Rn. 149, BVerwG, Beschluss vom 22.02.2024, 11 VR 3/24, Rn. 44; BVerwG, Beschluss vom 30.05.2024, 9 VR 1/24, Rn. 44). Insoweit wird etwa auch hingenommen, dass Neuanpflanzungen nach einer Wiederbepflanzung gerodeter Flächen vor dem Erreichen des ursprünglichen Zustands zunächst noch eine Anwachsphase durchlaufen müssen (BVerwG, Beschluss vom 19.12.2019, 7 VR 7.19, Rn. 14). (BVerwG, Beschluss vom 30.05.2024, 9 VR 1/24, Rn. 25). Diese Erwägungen können mit Blick auf den Einfluss der Landnutzung auf THG-Emissionen mit herangezogen werden, zumal eine vollständige Kompensation insoweit ohnehin nicht zwingend, sondern nur abwägungserheblich ist.

Der BN kritisiert, dass sich die Prognose zu den Auswirkungen der Realisierung der Folgeabschnitte auf das globale Klima insbesondere im Bereich der Moorgebiete Gennachhausener Moor (PA3), Bruckmoos (PA1/PA2) und Hintermoos (PA2) auf die pauschale Aussage beschränke, dass Eingriffe in besonders bedeutsame Funktionen möglichst vermieden würden. Da der UVP-Bericht festhalte, dass diesen Bereichen eine herausragende Bedeutung zukomme, weil deren organische Böden (Niedermoor, Hochmoor) über ein hohes Speichervermögen für Treibhausgase verfüge und bei Betzigau (PA1) bereits von der be-

stehenden B 12 weitere Moorböden gequert würden, sei fraglich, wie weit sich diese Eingriffe in Moorböden überhaupt in ihrer Klimawirksamkeit im Hinblick auf die erhebliche Verzögerung der Wirksamkeit der hierzu durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen entsprechend den Vorgaben von § 3a KSG kompensieren ließen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Bereich des Gennachhauser Moors sind allenfalls trassennahe Bereiche bei Biessenhofen betroffen, die schon erheblich vorbelastet sind. Hier verläuft die bestehende B 12 über einen Streckenabschnitt von ca. 1,8 km mit geringem Abstand (ca. 40 m) entlang des Schutzgebiets. Eine direkte Flächenbeanspruchung des FFH-Gebiets durch das Vorhaben wird nicht gegeben sein. Im Übrigen wird der erforderliche Kompensationsumfang im Rahmen der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen für die Genehmigungsplanung des jeweiligen Abschnitts zu ermitteln sein, nicht aber im Rahmen dieses Verfahrens zur Feststellung des Plans für den PA 6. Maßgeblich ist, dass im Folgeabschnitt aufgeworfene Probleme lösbar sind.

b) Überprüfung der Verträglichkeit mit den Klimazielen

Der BN beanstandet, dass eine Auseinandersetzung mit den Klimazielen und dem Stand der Zielerreichung in den betroffenen Sektoren fehle. Gemäß Punkt IV. 3. des Rundschreibens BMDV erfolge die Einstellung der gefundenen Ergebnisse in die Abwägungsentscheidung in drei Schritten: 1.) Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz, 2.) Bewertung der Auswirkungen auf die THG-Bilanz und 3.) Bewertung in Gegenüberstellung mit den Planungszielen.

Im ergänzten UVP-Bericht fehle eine Bewertung und Einordnung der THG-Emissionen. Es erfolge weder ein Abgleich mit vergleichbaren Straßenbauvorhaben, noch eine sonstige Bewertung der Auswirkungen der THG-Bilanz. Die unkommentierte Wiedergabe der numerischen Ergebnisse lasse weder für den Vorhabensträger noch für die Planfeststellungsbehörde Rückschlüsse auf die Klimaauswirkungen des Vorhabens zu. Da es sich um eines der klimaschädlichsten Vorhaben in Bayern handele, hätte es zwingend einer Einordnung der reinen Zahlen, insbesondere im Vergleich zu anderen Straßenbauvorhaben und den Planungszielen bedurft, um diese in Relation zu den Zielen des Klimaschutzgesetzes setzen zu können.

Zwar werde die Relevanz der zulässigen Jahresemissionsmengen für die verschiedenen Sektoren gem. Anl. 2 zu § 4 KSG noch erkannt. Die gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu fordernde Auseinandersetzung mit dem aktuellen Stand der Zielerreichung aber fehle. Der

Verkehrssektor verfehle seine Ziele sogar unter Berücksichtigung der durch Covid verursachten Rückgänge. Das vom BMDV vorgelegte Sofortprogramm sei vom Expertenrat für Klimafragen als untauglich bewertet worden. Das CO_2 Kontingent Verkehr wäre bei dieser Entwicklung bis 2029 vollständig aufgebraucht. Auch die aktuellen Daten der „Treibhausgas-Projektionen 2024“ des Umweltbundesamts vom März 2024 bestätigten diese Entwicklung. Danach verfehle der Sektor die kumulierten Jahresemissionsmengen zwischen 2021 und 2030 um insgesamt 180 Mio. t CO_2-Äq. Eine Trendwende sei nicht zu erkennen, die Lücke zwischen projizierten Emissionen und Jahreszielen des KSG nehme bis zum Jahr 2030 stetig zu. Auch das Ziel der Bundesregierung, 15 Mio. elektrisch betriebene Pkw bis 2030 im Bestand zu haben, werde verfehlt.

Auch die CO_2-Bindung im Sektor Landwirtschaft/Forsten entwickele sich nicht entsprechend der Vorgaben des KSG. Gemäß § 3a Abs. 1 KSG solle der Mittelwert der jährlichen Emissionsbilanzen bis 2030 auf mindestens minus 25 Mio. t CO_2-Äq., bis 2040 auf mindestens minus 35 Mio. t CO_2-Äq., und bis zum Jahr 2045 auf mindestens minus 40 Mio. t CO_2-Äq. sinken. Die tatsächliche Entwicklung verlaufe gegenläufig. Nach den Projektionen der Bundesregierung werde sich der Sektor bereits 2025 von einer Netto-Senke erstmals in eine Netto-Quelle umkehren und dies bis 2040 bleiben. Keines der in § 3a Abs. 1 KSG angeführten Ziele werde demzufolge auch nur annähernd erreicht. Der für 2030 vorgeschriebenen Netto-Aufnahme von 25 Mio. t. CO_2-Äq stehe ein prognostizierter Netto-Ausstoß von 22,3 Mio. t. gegenüber und das Ziel werde damit um 47 Mio.t. verfehlt. Hauptgrund hierfür sei die negative Entwicklung der Senkenleistung des Waldes.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die durch das Vorhaben verursachten THG-Emissionen wurden ordnungsgemäß ermittelt. Ihre Berücksichtigung im Rahmen der Zulassungsentscheidung erfolgt durch Planfeststellungsbehörde. Im Rahmen der Abwägung ist zu beurteilen, ob die durch das Vorhaben ausgelösten THG-Emissionen unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Belange die Zulassung rechtfertigen.

Eine projektübergreifende Betrachtung kann hier gerade nicht gefordert werden. Die Planfeststellungsbehörde ist auch schlichtweg nicht in der Lage, innerhalb eines konkreten Vorhabens den Verkehrsnutzen, die Planungsziele und die Klimaverträglichkeit von anderen Straßenvorhaben inzident mit zu prüfen und insoweit eine Art „Reihung“ aufzustellen. Die Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen auf der Gesamtplanungsebene ist eine politische Aufgabe, die dem Bundesgesetzgeber obliegt und der er mit den Bedarfsplänen (etwa der Anlage zum FStrAbG) nachgekommen ist.

Im Übrigen richten sich das Bundes-Klimaschutzgesetz und die in ihm festgelegten konkreten Klimaschutzziele in erster Linie an den Gesetzgeber, in dessen Entscheidung es liegt, wie er innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit in den einzelnen Sektoren die Klimaziele erreichen will. Ein Verzicht auf den Bau von Straßen ist kein im Rahmen der politischen und umweltschutzfachlichen Klimaschutzdiskussionen besonders propagiertes Ziel; erst recht hat es im Bundes-Klimaschutzgesetz keinen Niederschlag gefunden (BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 –, Rn. 97).

Der BN macht geltend, dass wegen der Verfehlung der Ziele im Sektor Verkehr eine Beschränkung auf eine rein flächenbezogene Kompensation für die versiegelten Flächen vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlich hinterlegten Ziele des KSG nicht angemessen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Eingriff in Waldflächen wird flächengleich ausreichend kompensiert, die Kompensation für die Eingriffe im Bereich der landwirtschaftlichen und der übrigen Flächen wird entsprechend der Vorgaben der BayKompV ausgeglichen. Nach Ermittlung der betroffenen Böden und deren Eignung als THG-Speicher wurde ermittelt, ob die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, die durch die Versiegelung/Überbauung eintretenden Verluste der Funktion der betroffenen Flächen als Treibhausgassenke oder Treibhausgasspeicher zu kompensieren (vgl. UVP-Bericht Ziffer 4.5.2.3, Tabelle 20 und Erläuterungen S. 85, 86). Das ist der Fall. In Übereinstimmung mit den derzeit in Bayern eingeführten Arbeitshilfen, insbesondere dem ARS 03/2023, die den derzeitigen Stand der Wissenschaft widerspiegeln, ist davon auszugehen, dass ein den naturschutzfachlichen Vorgaben entsprechender Ausgleich die Auswirkungen der Eingriffe auf das globale Klima angemessen berücksichtigt, soweit besonders klimarelevanter Nutzungen und Flächen gesondert berücksichtigt werden. Dies wurde unter Ziffer 4.5.2.3 des ergänzten UVP-Berichts unter Berücksichtigung der betroffenen besonders klimarelevanten Nutzungen und Flächen überprüft (siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, Rd.-Nr. 102). Für eine sachgerechte und praktikable quantitative Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen von Landnutzungsänderungen und der Beeinträchtigung von Klimasenken gibt es derzeit noch keine Vorgaben, Leitfäden oder sonstige Handreichungen, die weitergehende Forderungen enthalten oder eine quantitative Berechnung der Eingriffsfolgen fordern oder ermöglichen würden (vgl. BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, Rd.-Nr. 102). Die vom Vorhabensträger eingereichte Unterlage entspricht den fachlichen Anforderungen und konnte daher als Grundlage der ergänzenden Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima herangezogen werden.

c) Gewichtung der Klimazielverträglichkeit

Da bereits keinerlei Ausführungen zu den jeweiligen Klimazielen und dem Stand der Zielerreichung erfolgte, fehlt nach Ansicht des BN auch die Auseinandersetzung mit der Gewichtung der Klimazielverträglichkeit. Dies betreffe sowohl eine Aufschlüsselung der Klimabilanz des Vorhabens je nach verwirklichtem Bauabschnitt und zu erwartendem Fertigstellungsjahr, als auch eine Auseinandersetzung mit möglichen Konsequenzen für das Vorhaben aus der jeweiligen Bilanz. Hierzu gehörten insbesondere Maßnahmen zur Minimierung der jeweiligen sektorspezifischen THG-Emissionen, etwa durch die verpflichtende Verwendung recycelter Baustoffe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Folgeabschnitte sind nicht Gegenstand des Zulassungsverfahrens, der zeitliche Verlauf der Planungs- und Bauarbeiten ist derzeit noch nicht absehbar. Maßnahmen zur Minimierung der THG-Emissionen benötigen eine Ausführungs- und Ablaufplanung, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. In Ziffer A. IV. wird das Staatliche Bauamt Kempten verpflichtet, bei Ausführungsplanung und Vergabe im Rahmen des in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht möglichen und zulässigen die Belange des Klimaschutzes bestmöglich zu berücksichtigen. Damit sind die Belange des Klimaschutzes auch dort schon aufgrund einer Vorgabe der Planfeststellungsbehörde in den Blick zu nehmen.

d) Behandlung des Schutzguts Fläche

Der BN wendet sich gegen die Behandlung des Schutzguts Fläche in Unterlage 19.4.1 T E1. Ein Defizit bestehe bereits bei der Darstellung des Ist-Zustandes unter Ziff. 2.2.3.2 der Unterlage 19.4.1 T E1. Ihr sei nicht zu entnehmen, wie stark das Schutzgut betroffen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Umfang der Betroffenheit des Schutzguts Fläche wird im UVP-Bericht hinsichtlich der Qualität der betroffenen Flächen und der Art des Eingriffs sowie der vorgesehenen Ausgleichs-, Ersatz- und Minimierungsmaßnahmen dargestellt, vgl. Ziffern 2.1, 2.2.3.2, 4.3.2.3 des UVP-Berichts (Unterlage 19.4.1 T E1) sowie die im folgenden zitierten Fundstellen des UVP-Berichts.

Nach Ansicht des BN kann dies wegen des Fehlens von konkreten Verweisen auch nicht aus anderen Ausführungen im UVP-Bericht entnommen werden. Darüber hinaus fehle es an entsprechenden Unterlagen, aus denen sich die Flächeninanspruchnahme ergebe. Die entsprechenden Unterlagen seien nicht Teil der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gewesen. Auch fehle es an einer sachgerechten Prüfung der Beeinträchtigung dieses Schutzgutes durch den Ausbau der B 12.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Schutzgut Fläche ist im UVP-Bericht im erforderlichen Umfang bearbeitet. Die für den Umfang der Inanspruchnahme erforderlichen Daten und die Wertigkeit der in Anspruch genommenen Flächen sowie die vorgesehenen Ausgleichs-, Ersatz und Minimierungsmaßnahmen können dem UVP-Bericht unmittelbar entnommen werden. Anders als vom Einwender dargestellt, wurde das Schutzgut Fläche in der Umweltverträglichkeitsprüfung in der gebotenen Tiefe sowohl im Beschluss des Ausgangsverfahrens als auch schon in der dem Ausgangsbeschluss zu Grunde liegenden Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.4.1 T) ausreichend behandelt. Es wurde im Ausgangsverfahren lediglich nicht als eigener Prüfungspunkt erwähnt, weswegen es in der Ergänzung der Unterlagen vorsorglich als solcher aufgenommen wurde, um vorsorglich sicherzustellen, dass die Unterlagen nochmals die erforderliche Anstoßwirkung entfalten. Bezüglich der baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Einwirkungen auf das Schutzgut Fläche wird auf Ziffer C. II. 2.5.4 (dort S. 28/29, 43/44, 45/46, 51, 58/59) des Beschlusses vom 01.06.2022 verwiesen. Wegen der Wichtigkeit des Schutzgutes Fläche wurde dieses dort den einzelnen Schutzgütern vorangestellt (s. S. 28/29) und bei diesen nochmals gesondert behandelt. Die baubedingte temporäre Flächeninanspruchnahme von 18,01 ha (s. S. 62 der Unterlage 19.4.1 T E1) sowie die Nettoneuversiegelung von 18,03 ha, die Überbauung ohne Versiegelung von 13,67 ha (vgl. S. 28 und 38/39 des Planfeststellungsbeschlusses) sowie die Auswirkungen auf nicht vom Baubetrieb betroffene Flächen (12,75 ha – hier wurde im Planfeststellungsbeschluss auf S. 39 fälschlich infolge eines Schreibfehlers eine zu kleine Fläche angegeben, vgl. Ziffer 4.2.1.2 der Unterlage 19.4.1 T E1) sind dort dargestellt. In Unterlage 19.4.1 T E1 wird die Wertigkeit der durch den Ausbau betroffenen Flächen - wie vom Einwender gefordert - unter der Gliederungsziffer 4.2.1 dargestellt. Die Auswirkungen des Flächenverlustes werden bei den anderen Schutzgütern geprüft; hier wurde jeweils die durch den Ausbau neu betroffene Fläche benannt. Dass bei der vom BN geforderten Überprüfung der Nullvariante keine zusätzliche Betroffenheit vorliegen würde, ist ohne weiteres erkennbar und evident. Die Variantenprüfung findet sich unter C. II. 2.5.5 des Planfeststellungsbeschlusses. Die rechtliche Wertung und Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Ausbaus ist nicht Teil der Prüfung der Umweltauswirkungen, sondern Teil der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Bezüglich der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme von 18,01 ha fehlen nach Ansicht des BN erforderliche Angaben zu den konkreten Beeinträchtigungen durch die vorübergehende Inanspruchnahme und zu deren Dauer. Diese seien jedoch relevant für etwaige konkurrierende Nutzungen für Mensch und Natur.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die erforderlichen Angaben sind im UVP-Bericht enthalten, vgl. z. B. Ziffer 1.2 Absatz 1 (S. 17 der Unterlage 19.4.1 T E1), Ziffer 1.3 Abs. 1 (S. 17 der Unterlage 19.4.1 T E1), Ziffer 4 Abs. 2 (S. 48 der Unterlage 19.4.1 T E1), dort baubedingte Wirkungen und Ziffer 4.2.1.1 (dort S. 62 Abs. 1) der Unterlage 19.4.1 T E1. Im Übrigen ist es rechtlich lediglich erforderlich, dass der UVP-Bericht geeignet ist, die erforderliche Anstoßwirkung zu entfalten (siehe Behandlung des vorherigen Einwands). Dies ist der Fall.

Auch für die dauerhafte Flächeninanspruchnahme werde dies nach Auffassung des BN nur unzureichend dargelegt. Hier werde lediglich die Tabelle aus dem Erläuterungsbericht übernommen, ohne diese weiter zu erläutern. Es wäre hier erforderlich gewesen, sich näher mit den einzelnen Flächeninanspruchnahmen auseinanderzusetzen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der UVP-Bericht setzt sich an zahlreichen Stellen mit dem durch das Vorhaben ausgelösten Flächenverbrauch auseinander. Auch Auswirkungen auf nicht unmittelbar durch das Vorhaben beanspruchte Flächen durch Lärm und Schadstoffe werden untersucht (vgl. Ziffer 4 der Unterlage 19.4.1 T E1, Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen, Ziffer 0 der Unterlage 19.4.1 T E1 (S. 11 der Unterlage 19.4.1 T E1, dort Bedarf an Grund und Boden sowie Potentielle Auswirkungen des Vorhabens), Ziffer 1.3 der Unterlage 19.4.1 T E1, Bedarf an Grund und Boden (S. 17 der Unterlage 19.4.1 T E1), Ziffer 4.1.1.2 der Unterlage 19.4.1 T E1, Verlust und Störung von Erholungsflächen, Ziffer 4.2.1.1 der Unterlage 19.4.1 T E1 (S. 58 ff. der Unterlage 19.4.1 T E1), Lebensraumverluste durch Überbauung und Isolation, Ziffer 4.2.1.2 der Unterlage 19.4.1 T E1, Betriebsbedingte Beeinträchtigungen (S. 63 der Unterlage 19.4.1 T E1)).

Der BN macht geltend, dass die in Kapitel 4.2.4 dargestellten Kompensationsmaßnahmen keine Kompensation für das Schutzgut Fläche seien. Die dargestellte Kompensation erfolge nach Wertpunkten und entspreche keinem flächenbezogenen Ausgleich. Für die mit dem Vorhaben verbundene Flächenversiegelung von 32,55 ha müsse eine korrespondierende Flächenentsiegelung geleistet werden. Dies sei nach dem vorliegenden Ausgleichskonzept nicht der Fall. Damit fehle der erforderliche Ausgleich bezogen auf das Schutzgut Fläche. Dies sei in die behördliche Abwägungsentscheidung einzubeziehen. Dies gelte auch für den Variantenvergleich und speziell für die erforderliche Betrachtung der Nullvariante.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. In Übereinstimmung mit den derzeit in Bayern eingeführten Arbeitshilfen, insbesondere dem ARS 03/2023, ist davon auszugehen, dass ein den naturschutzfachlichen Vorgaben entsprechender Ausgleich entsprechend der Vorga-

ben des Naturschutzrechts die Auswirkungen der Eingriffe auf das globale Klima grundsätzlich angemessen berücksichtigt. Lediglich besonders klimarelevante Flächen und Nutzungen sind gesondert zu berücksichtigen. Dies ist unter Ziffer 4.5.2.3 des ergänzten UVP-Berichts durch die Berücksichtigung der betroffenen besonders klimarelevanten Flächen geschehen (siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, Rd.-Nr. 102).

Die Nullvariante konnte im Vorfeld ausgeschieden werden, da sie nicht geeignet ist, die Ziele der Planung zu erfüllen. Der Einfluss der vorhandenen B 12 führt dazu, dass das Umfeld der Trasse schon jetzt erheblich gestört ist. Daher konnte die Umweltverträglichkeitsstudie abweichend von einem Neubau der Trasse in bisher nicht vom Straßenbau betroffene Bereichen die Untersuchung der Auswirkungen des Straßenbaus auf die zusätzlich betroffenen Flächen beschränken. Die Auswirkungen der Ausbaualternativen wurden im erforderlichen Umfang geprüft (vgl. Unterlagen 19.4.1 Ziffer 5., teilweise unter Verweis auf den Erläuterungsbericht Unterlage 1, 19.4.2., sowie Beschluss im Ausgangsverfahren unter Ziffer C. II. 2.5.5). Es ist offensichtlich, dass der bestandsorientierte Ausbau unter allen umweltfachlichen Gesichtspunkten der günstigste ist. Zu prüfen war daher lediglich, welche Variante für den Ausbau unter umweltfachlichen Gesichtspunkten die geeignetste ist.

2. Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes

Der Bayerische Bauernverband, Geschäftsstelle Kaufbeuren für den Kreisverband Ostallgäu hat sich mit Schreiben vom 13.05.2024 im ergänzenden Verfahren geäußert.

Soweit die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.4.1 T E1) unter Ziffer 2.2.3.1 von einer Vorbelastung der Böden durch Schadstoffeinträge aus dem motorisierten Verkehr sowie Düngung bzw. die Einbringung weiterer ertragsfördernder Substanzen auf den in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen ausgehe, sei sie fehlerhaft. Der Boden werde nicht durch Schadstoffeinträge aus der Landwirtschaft belastet. Die landwirtschaftlichen Flächen im Bereich der B 12 dienten der Nahrungsmittelerzeugung oder Energiegewinnung. Zu diesem Zweck müssten sie selbstverständlich bewirtschaftet und auch gedüngt werden. Die eingebrachten Stoffe seien keine Schadstoffe, sondern wertvolle Nährstoffe für Pflanzen. Daher sei der zitierte Abschnitt der Umweltverträglichkeitsprüfung zu streichen. Vielmehr müsse auf die Erforderlichkeit der Nutzung von Böden für die Landwirtschaft hingewiesen werden, damit das Schutzgut und auch der Eingriff überhaupt fachlich bewertet werden könne. Der Gesetzgeber habe landwirtschaftliche Böden/Flächen zum Schutzgut erklärt. Dies sei auch erforderlich, da sich Deutschland bei einer Vielzahl von Grundnahrungsmitteln nicht mehr selbst versorgen könne, was im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht angemessen gewürdigt werde. Die Inanspruchnahme des

Schutzguts Boden durch den Ausbau mit dem Querschnitt RQ 28 werde daher in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer 4.3.1 nicht angemessen untersucht. Der gewählte Querschnitt sei auch unter dem Gesichtspunkt der Inanspruchnahme des Schutzgutes Boden nicht angemessen. Erforderlich und daher als Alternative zu prüfen sei vielmehr lediglich ein Ausbau mit dem Querschnitt RQ 21.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Wie stark die Inanspruchnahme von Flächen bzw. Böden die in § 3 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter beeinträchtigt, zu denen neben den vom Einwender genannten Schutzgut Boden als weitere Schutzgüter auch Menschen und deren Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den genannten Schutzgütern gehören, wird immer davon abhängen, in welchem Umfang die Umnutzung für den Straßenbau geeignet ist, diese Schutzgüter zu beeinträchtigen. Deswegen wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie immer zu untersuchen sein, wie sich die Inanspruchnahme auf die zu berücksichtigenden Schutzgüter auswirkt. Dies hängt davon ab, in welchem Umfang die in Anspruch genommenen Böden und Flächen auf Grund ihres Zustandes geeignet sind, eine wichtige Funktion für die in § 3 Abs. 1 UVPG enthaltenen Schutzgüter zu übernehmen. Diese Fähigkeit ist bei trassennahen, landwirtschaftlich genutzten Flächen sowohl durch die durch den Verkehr eingetragenen Schadstoffe als auch den bei einer landwirtschaftlichen Nutzung bedingten Eintrag von Düngemitteln (siehe dazu die Untersuchung zur Nitratbelastung des Grundwassers im Bereich des Vorhabens) und ggf. Spritzmitteln beeinträchtigt. Die Belange der Landwirtschaft werden sowohl durch die von Einwendungsführer genannten gesetzlichen Vorschriften als auch im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit (Landschaftsbild, aber vor allem Sachgüter) unter Ziffer 4.8 der Unterlage 19.4.1 TE1 als gewichtiger Belang untersucht. In der Planfeststellung wurde der Belang der Landwirtschaft sowohl beim Flächenverbrauch (vgl. Ziffern C. II. 2.5.4, 2.5.5 und 2.6 sowie C. II. 3.1 und 3.2 und C III. 8. des Beschlusses vom 01.06.2022) als auch nochmals als eigenständiger öffentlicher Belang und im Rahmen der Abwägung auch bei der Prüfung der Flächenverluste der individuell Betroffenen berücksichtigt. Dabei hat die Landwirtschaft einerseits als öffentlicher Belang, der die Struktur der Landwirtschaft und die Erhaltung der für die Versorgung mit Nahrungsmitteln wichtigen Funktion sowohl unter dem Gesichtspunkt der Erhaltung landwirtschaftlicher Betriebe als auch der von diesen benötigen landwirtschaftlichen Flächen betrifft, und andererseits auch als individueller Belang (Existenzgrundlage des jeweiligen Betriebsinhabers) erhebliche Bedeutung. Die für den Ausbau der B 12 sprechenden Belange überwiegen jedoch die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen. Insoweit wird auf den Beschluss im Aus-

gangsverfahren verwiesen, der die Thematik des Flächenverbrauchs unter Berücksichtigung der Flächenverluste umfassend berücksichtigt (zu den Fundstellen s. o. in diesem Absatz).

Auch Ziffer 4.3.2 der Umweltverträglichkeitsstudie sei fehlerhaft. Die Auswirkungen der Maßnahme auf das Schutzgut Fläche, insbesondere bei der dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen, seien fachlich fehlerhaft beurteilt worden. Die Inanspruchnahme werde mit einer Neutrassierung verglichen. Dies sei fehlerhaft, weil mit der A 96 und der A 7 bereits parallel verlaufende Autobahnen zur Verfügung stünden. Erforderlich sei vielmehr, den planfestgestellten Ausbauquerschnitt RQ 28 mit einem angepassten schmäleren Querschnitt, etwa RQ 21 zu vergleichen. Sowohl der zu erwartende Verkehr als auch die nötigen Sicherheitsaspekte rechtfertigten keinen Ausbau mit einem Querschnitt von RQ 28. Dieser führe zu einer übermäßigen Inanspruchnahme von Flächen durch den planfestgestellten Ausbau. Dass der Ausbau, wie unter Ziffer 4.3.2.4 der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt, mit zusätzlichem Verbrauch landwirtschaftliche Fläche kompensiert werde, zeige deutlich, dass der Ersteller der Umweltverträglichkeitsstudie nicht verstanden habe, was der Gesetzgeber mit dem Schutzgut Fläche schützen wolle. Unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sei es erforderlich, den Querschnitt der B 12 auf den geforderten RQ 21 zu reduzieren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Teil des Abwägungsprogramms und damit auch des Umfangs der Prüfung eines Vorhabens auf die Umwelt ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Es sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen (Varianten) zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen. Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei aber nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, 9 B 24/17, Rn. 7). Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse zur Erreichung der Planungsziele weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. (Nur) die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen muss sie im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, 9 B 24/17, Rn. 7; BVerwG, Urteil vom 26.06.2019, 4 A 5/18, Rn. 72).

Ein vierstreifiger Ausbau mit dem verringerten Querschnitt RQ 21 ist wegen der projektierten Ausbaulänge von über 50 km, wegen des fehlenden Standstreifens sowie der Probleme mit der Verkehrsführung bei Unterhaltsmaßnahmen, bei denen es bei einem verminderten

Ausbauquerschnitt nicht möglich ist, die vierstreifige Verkehrsführung durchgehend aufrechtzuerhalten, nicht geeignet, die bestehenden Probleme mit Verkehrssicherheit und Kapazität in gleicher Weise zu lösen, wie der entsprechend der technischen Vorschriften der RAA gewählte Querschnitt RQ 28.

Die RAA geben die aus technischer Sicht für einen verkehrssicheren Ausbau erforderlichen Anforderungen an Querschnitte, Ausgestaltung der Einmündungen und Gestaltung der Straße bestehenden Anforderungen für den Regelfall vor. Bei einer Dimensionierung anhand der RAA, die als eingeführte Richtlinie für die Anlage von Straßen die anerkannten Regeln der Technik zum Ausdruck bringt, kann davon ausgegangen werden, dass die Dimensionierung im Regelfall bedarfsgerecht ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33/02, Rn. 37, sowie BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35/10, Rn. 43 – jeweils juris).

Eine Abweichung im Einzelfall bleibt möglich, muss nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG jedoch ebenfalls bedarfsgerecht ausfallen. Allerdings wurden solche Gesichtspunkte weder vorgetragen, noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde erkennbar. Die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch haben unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bisher nicht dazu geführt, dass die technischen Regelwerke angepasst wurden. Die genannten Ausbauvarianten würden zwar den Flächenverbrauch vermindern. Sie weisen jedoch die genannten Defizite auf, die dazu führen, dass sie nicht geeignet sind, die genannten Defizite bei Kapazität, Verkehrssicherheit und Unterhaltung adäquat zu lösen. Auf Ziffer C III. 3.3 der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses zur Feststellung des Ausbaus zwischen Untergermaringen und Buchloe (A 96) vom 01.06.2022, der durch diesen Beschluss ergänzt wird, wird verwiesen. Der verringerte Querschnitt musste daher wegen seiner straßenbautechnischen Defizite in der Unterlage 19.4.1 T E1 nicht mehr gesondert behandelt werden.

IV. Einwendungen und Forderungen Privater

1. Eigentümer der Fl.-Nrn 1441, 1441/8, 1441/4, 1442 und 1444 Gemarkung Weinhausen

Der Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nrn 1441, 1441/8, 1441/4, 1442 und 1444 Gemarkung Weinhausen hat sich mit Schreiben vom 13.05.2024 im ergänzenden Verfahren geäußert. Dieses ist inhaltlich identisch mit der Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes, Geschäftsstelle Kaufbeuren. Diese wurde bereits oben unter C. III. 2. behandelt. Hierauf wird verwiesen.

2. Gleichlautende Einwendungen im ergänzenden Verfahren

Zahlreiche Einwender haben geltend gemacht, dass das Vorhaben nicht den Zielen des Klimaschutzes entspreche. Es sei davon auszugehen, dass das Gesamtvorhaben über den gesamten Lebenszyklus jedes Jahr einen zusätzlichen Treibhausgasausstoß von mehr als 25.000 t an CO_2-Äquivalenten verursachen werde. Für das Gesamtvorhaben werde eine Fläche von 100-200 ha Land beansprucht. Alleine der planfestgestellte Ausbau zwischen Buchloe und Untergermaringen beanspruche 32,5 ha. Der Flächenverlust führe dazu, dass sich nicht mehr genügend Grundwasser bilden könne und dass zunehmend Waldflächen verschwänden. Darüber hinaus stünden die Flächen nicht mehr für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung. Aus diesen Gründen sei eine Alternativenprüfung erforderlich, die verschiedene Ausbauvarianten mit geringeren Querschnitten (mindestens durchgehend dreistreifig, vierstreifig mit RQ 21 sowie abschnittsweise an die Verkehrszahlen angepasste Querschnitte und die Nullvariante) überprüfe. Darüber hinaus sei eine verkehrsmittelübergreifende Alternativenprüfung erforderlich, die insbesondere Verbesserungen bzw. den Ausbau der parallel verlaufenden Bahnstrecke Buchloe-Kaufbeuren-Kempten umfasse. Für alle Varianten sei eine Abschätzung zur Klimawirksamkeit und zur Flächeninanspruchnahme zu erstellen. Nur auf Basis dieser Daten könne eine ergebnisoffene Abwägung zum Klima- und Flächenschutz erfolgen. Vorzugsweise würdig seien die Varianten, welche den gesetzlich verankerten Zielen zum Klima- und Flächenschutz am besten entsprechen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Es sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen (Varianten) zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen. Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei aber nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, 9 B 24/17, Rn. 7). Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse zur Erreichung der Planungsziele weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. (Nur) die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen muss sie im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2018, 9 B 24/17, Rn. 7; BVerwG, Urteil vom 26.06.2019, 4 A 5/18, Rn. 72).

Die von den Einwendern angesprochenen Alternativen konnten ohne eine genauere Untersuchung der Auswirkungen auf das Klima und den Flächenverbrauch ausgeschieden werden, da sie nicht bzw. nicht ebenso geeignet sind, die mit der Planung verfolgten Ziele zu erreichen. Der dreistreifige Ausbau ist ebenso wie die Nullvariante nicht geeignet, die für den Ausbau maßgeblichen Belange zu erreichen, die kreisfreie Stadt Kaufbeuren als Oberzentrum über einen autobahnähnlichen Anschluss an die A 7 bzw. A 96 anzubinden sowie den an seine Kapazitätsgrenzen gelangten Ausbauzustand der B 12 zu verbessern. Ein vierstreifiger Ausbau mit dem verringerten Querschnitt RQ 21 ist wegen der projektierten Ausbaulänge von über 50 km wegen des fehlenden Standstreifens sowie der Probleme mit der Verkehrsführung bei Unterhaltsmaßnahmen, bei denen es bei einem verminderten Ausbauquerschnitt nicht möglich ist, die vierstreifige Verkehrsführung durchgehend aufrechtzuerhalten, ebenfalls nicht in gleicher Weise geeignet, die bestehenden Probleme mit Verkehrssicherheit und Kapazität zu lösen wie der entsprechend der technischen Vorschriften der RAA gewählte Querschnitt RQ 28. Die RAA geben die aus technischer Sicht für einen verkehrssicheren Ausbau erforderlichen Anforderungen an Querschnitte, Ausgestaltung der Einmündungen und Gestaltung der Straße bestehenden Anforderungen für den Regelfall vor. Bei einer Dimensionierung anhand der RAA, die als eingeführte Richtlinie für die Anlage von Straßen die anerkannten Regeln der Technik zum Ausdruck bringt, kann davon ausgegangen werden, dass die Dimensionierung im Regelfall bedürfnisgerecht ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33/02, Rn. 37, sowie BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35/10, Rn. 43 – jeweils juris). Eine Abweichung im Einzelfall bleibt möglich, muss nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG jedoch ebenfalls bedürfnisgerecht ausfallen. Allerdings wurden solche Gesichtspunkte weder vorgetragen noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde erkennbar. Die durch den Verkehr verursachten Auswirkungen auf das Klima sind bei den Querschnitten jeweils die gleichen und haben unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bisher nicht dazu geführt, dass die technischen Regelwerke angepasst wurden. Die genannte Ausbauvarianten würden zwar dazu führen, dass der Treibhausgasausstoß insgesamt vermindert würde, da weniger Baustoffe benötigt werden und weniger Fläche versiegelt wird. Sie weisen jedoch die genannten Defizite auf, die dazu führen, dass sie nicht geeignet sind, die Defizite bei Kapazität, Verkehrssicherheit und Unterhaltung adäquat zu lösen. Auf Ziffer C. III. 3.3 der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses zur Feststellung des Ausbaus zwischen Untergermaringen und Buchloe (A 96) vom 01.06.2022, der durch diesen Beschluss ergänzt wird, wird verwiesen. Sie mussten daher nicht in der von den Einwendungsführern geforderten Tiefe untersucht werden, bevor sie ausgeschieden wurden. Eine Festlegung hinsichtlich des Ausbauquerschnitts für die Folgeabschnitte durch den planfestgestellten Abschnitt erfolgt nicht; die Untersuchung des jeweils erforderlichen Ausbaustandards wird daher in den Planfeststellungsverfahren für die jeweiligen Abschnitte erfolgen. Eine Prüfung

alternativer Querschnitte für die Folgeabschnitte im Rahmen dieses Verfahrens war nicht erforderlich. Der planfestgestellte Ausbau ist auch ohne die Folgeabschnitte verkehrswirksam. Die Frage von verkehrsmittelübergreifenden Ausbaualternativen ist keine Frage, die im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 12 zu beantworten ist. Im Rahmen dieses Verfahrens war lediglich über die Frage zu entscheiden, ob der Ausbau wie beantragt planfestgestellt werden kann. Die Alternativen für einen bestandsorientierten Ausbau, die ebenso geeignet sind wie der planfestgestellte Ausbau, sind außerhalb der in den Unterlagen geprüften Alternativen nicht erkennbar.

Ferner haben verschiedene Einwender geltend gemacht, dass der Flächenverbrauch in Bayern derzeit bei 12 ha statt der von der Staatsregierung angepeilten 5 ha liege. Auf den Ausbau der Straße sei daher zu verzichten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bereits im Ausgangsverfahren wurde geprüft, ob der Ausbau unter Berücksichtigung des Flächenverbrauchs gerechtfertigt ist (vgl. z. B. Ziffern C. II. 2.5.4, 2.5.5 und 2.6 sowie C. II. 3.1 und 3.2 und C III. 8. des Beschlusses vom 01.06.2022). Dies ist angesichts der Tatsache, dass der Bedarf für den Ausbau im Bundesverkehrswegeplan gesetzlich festgestellt worden ist, auch unter Berücksichtigung der Ziele zum Flächenverbrauch der Bayerischen Staatsregierung der Fall. Diese lassen sich ohnehin nicht durch den Verzicht auf eine einzelne Planung, sondern nur durch eine Koordinierung der Planungen verschiedener Verwaltungsbereiche erreichen, die im Zulassungsverfahren für ein einzelnes Projekt jedoch nicht möglich ist. Auch unter Berücksichtigung des Ziels, einzelne Vorhaben so flächensparend wie möglich auszuführen, überwiegen hier die Ziele, das Vorhaben entsprechend den planerischen Zielen leistungsfähig und verkehrssicher auszuführen, diesen Belang bei der Ausübung des planerischen Ermessens im Rahmen der Zulassungsentscheidung.

Vorgetragen wird weiterhin, dass sich die Kosten für den Ausbau erhöhen würden. Damit sei auch aus wirtschaftlichen Gründen ein sparsamerer Ausbau der B 12 geboten. Der Ausbau führe zu einer erhöhten Lärmbelastung der Anwohner durch den Verkehr. Der Ausbau bei öffentlichen Verkehrsmitteln und Radwegen sei vorrangig. Es sei zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h ohne bauliche Maßnahmen den Ausbau entbehrlich mache. Die vorgesehenen Mittel sollten in den Ausbau einer Fahrradverbindung zwischen Buchloe und Kempten investiert werden. Bereits jetzt sei es möglich, als Pendler mit Elektrorädern eine Strecke von 20 - 60 km täglich zurückzulegen. Es würden dringend mehr natürliche Flächen benötigt, auf denen der Regen versickern könne. Eine weitere Versiegelung von Flächen können könne nicht hingenommen werden. Es sei ohnehin zu

erwarten, dass bald Probleme mit fehlendem Wald und mangelndem Grundwasser auftreten. Daher müsse der Autoverkehr an Attraktivität verlieren.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Kostenerhöhungen für den Ausbau sind durch allgemeine Preissteigerungen bedingt und nicht durch Änderungen oder Korrekturen im Bereich des festgestellten Plans. Trotz der Kostensteigerung überwiegt das bereits im Ausgangsverfahren umfassend dargestellte Interesse am Ausbau der B 12 im Rahmen der Abwägungsentscheidung auch unter Berücksichtigung der Kosten des Ausbaus. Der bestandsorientierte Ausbau ist im Ergebnis wesentlich kostengünstiger als ein Neubau mit anderer Trassenführung, kostengünstigere Varianten oder ein Verzicht auf den Ausbau mit Geschwindigkeitsbeschränkung sind wie bereits oben dargestellt nicht in gleicher Weise wie der planfestgestellte Ausbau geeignet, die mit der Planung verfolgten Ziele zu erreichen, die dazu geführt haben, dass der Bedarf für den Ausbau gesetzlich festgestellt wurde.

Bei den anderen genannten Alternativen, wie dem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel oder der Ausbau von Fahrradwegen, handelt es sich um andere Projekte, über die im vorliegenden Verfahren nicht zu entscheiden ist. Auch unter Berücksichtigung der durch das Vorhaben verursachten Versiegelung von Flächen überwiegt das Interesse an einem bedarfsgerechten Ausbau der B 12 den durch das Vorhaben ausgelösten Flächenverbrauch und die übrigen durch das Vorhaben beeinträchtigten Interessen. Insoweit wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 01.06.2022 und die Abwägung oben unter Ziff. C. II. 3. d) verwiesen.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass auf den überdimensionierten Trennstreifen im Mittelbereich das Jakobskreuzkraut wachse, dass sich auch auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ausbreite und für das Vieh giftig sei, wenn es verfüttert werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es trifft zwar zu, dass sich nicht nur auf den Flächen im Mittelstreifen, sondern auch auf den übrigen Straßenrandflächen Bestände des Jakobskreuzkrautes und andere Arten des Kreuzkrautes ansiedeln können, darunter auch heimische, die als natürlicher Bestandteil der Vegetation anzusehen sind. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat deswegen mit Schreiben vom 18.07.2016, Gz. IIZ7/IID1-4024.1-4-2, Hinweise zum Umgang mit Kreuzkräutern an Straßen eingeführt, die auch vom Staatlichen Bauamt Kempten beachtet werden. Diese sehen vor, dass Flächen, auf denen das Jakobskreuzkraut vorkommt, vorrangig vor dem Ausbringen von Samen gemulcht werden, um eine weitere Verbreitung zu verhindern und angrenzende Flächen dadurch zu schützen. Durch diese Maßnahmen wird die Gefahr einer Aus-

breitung zumindest erheblich gemindert. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen überwiegen die für den planfestgestellten Ausbau der B 12 sprechenden öffentlichen Belange das Interesse der angrenzenden Eigentümer an einem Unterlassen der möglichen Beeinträchtigung, die im Übrigen von jedem nicht intensiv landwirtschaftlich genutzten Grundstück ausgehen kann.

Angeführt wird weiter, dass der Ausbau in den Folgeabschnitten dazu führe, dass im Abschnitt (B) Flächen aus dem Gennachhauser Moor und wertvolle Waldflächen beansprucht würden. Auch diese Inanspruchnahme müsse berücksichtigt werden und führe dazu, dass das Vorhaben nicht wie geplant ausgeführt werden könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bezüglich der Inanspruchnahme der Flächen im Bereich des Gennachauser Moors wird auf die Behandlung der Einwendung des BN unter C. III. 1.) a) cc) am Ende verwiesen. Für die betroffenen Waldflächen wird es möglich sein, durch Ersatzpflanzungen einen Ausgleich zu schaffen, so das bereits jetzt absehbar ist, dass dem Ausbau auch in den Folgeabschnitten keine unüberwindlichen rechtlichen oder naturschutzfachlichen Hindernisse entgegenstehen, die sich auf die Planfeststellung des verfahrensgegenständlichen PA 6 der B 12 auswirken könnten.

Die übrigen im Verfahren erhobenen Einwendungen (unzureichender Schutz vor Hochwasser im Bereich von Lindenberg und Jengen, durch den Ausbau erhöhte Lärmbelastung in Betzigau und anderen Bereichen, durch den Ausbau erhöhte Belastung des Anschlussstelle Obergermaringen, Betroffenheit von Grundeigentum, unzureichendes Entschädigungsangebot für Inanspruchnahme von Flächen, unzureichende bzw. fehlende Berücksichtigung der Alpenkonvention im Verfahren und bei der Erstellung der Unterlagen, siehe dazu unter C. II. 3.) beziehen sich nicht auf die Schutzgüter Klima und Fläche, die allein Gegenstand von Änderungen der Planunterlagen waren, sodass dahingehend im ergänzenden Verfahren eine erstmalige oder zusätzliche Berührung bzw. Betroffenheit dieser Belange ausscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat hierauf bereits in der Bekanntmachung zum ergänzenden Verfahren hingewiesen.

V. Entscheidung über Einwendungen des BN nach Anhörung zu den Änderungen der Planung im Ausgangsverfahren im ergänzenden Verfahren

Der BN wurde mit Schreiben der Regierung vom 19.03.2024 anlässlich des ergänzenden Verfahrens vorsorglich zu den aufgrund des Erörterungstermins vom Juli 2021 in die Planung eingearbeiteten Tekturen (Stand 20.01.2022) angehört, nachdem er eine aus seiner

Sicht fehlerhaft unterbliebene Anhörung gerügt hatte. Er hat sich mit Schreiben vom 22.04.2024 in formaler Hinsicht wie folgt geäußert: Der Zweck einer Öffentlichkeitsbeteiligung könne mit der Anhörung nicht mehr erfüllt werden. Die behördliche Abwägungsentscheidung sei mit dem Bescheid vom 01.06.2022 bereits abschließend getroffen worden und schließe die Tekturen ein. Die Gestaltungswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG sei bereits eingetreten, die Anfechtung des Beschlusses durch den BN lasse diese unberührt. Die vorgenommenen Tekturen beträfen zudem die Zulassung eines UVP-pflichtigen Vorhabens. Damit sei es erforderlich gewesen, diese Tekturen vor einer etwaigen Planfeststellung in den UVP-Bericht aufzunehmen. Da dies nicht erfolgt sei, könne die nachträgliche Anhörung diesen Verfahrensmangel auch nicht heilen. Die vorliegende Anhörung erfolge nicht im Planergänzungsverfahren. Dies werde durch den in der Anhörung enthaltenen Hinweis belegt, dass die Einwendungen „gegebenenfalls im Planergänzungsbeschluss" behandelt würden. Die Anhörung sei damit nicht geeignet, den Verfahrensfehler des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens zu heilen. Ihr Zweck erschließe sich nicht.

Der Vortrag geht fehl. Bei Änderungen der Planfeststellungsunterlagen ist keine neue Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich, wenn sich die geänderten Unterlagen auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung von Betroffenheit beschränken, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundsätzlich anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen (BVerwG, Urt. v. 28.4.2016, Az. 9 A 9/15 Rd.-Nr. 33 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung des BVerwG). Für Planänderungen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses folgt dies bereits aus Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG, wonach es ausreicht, Beteiligten und Drittbetroffenen, deren Aufgabenbereich bzw. Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, die Änderungen mitzuteilen. Ist der Planfeststellungsbeschluss – wie vorliegend – bereits erlassen worden, aber noch nicht bestandskräftig, kann die Behörde bei einem erkannten Fehler das Verfahren wiederaufnehmen und erneut zu Ende führen (BVerwG a. a. O. mit Nachweisen weiterer Entscheidungen § 17 d FStrG, Art. 75 Abs. 1a Satz 2 BayVwVfG).

Die Anhörung des BN entsprach damit den Erfordernissen der Rechtsprechung. Nachdem der BN im 2022 eingeleiteten Klageverfahren gerügt hatte, dass er im Ausgangsverfahren, das in dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.06.2022 gemündet hatte, nicht zu den Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplans im Bereich des Bannwaldes angehört worden war, wurde er mit Schreiben vom 19.03.2024 vorsorglich zu den Änderungen der Planung im Ausgangsverfahren mit dem Hinweis angehört, dass Einwendungen gegebenenfalls im ergänzenden Verfahren berücksichtigt werden. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung war insoweit aber nicht erforderlich.

Denn die im Anhörungsschreiben vom 19.03.2022 im einzelnen beschriebenen Änderungen der Planung ändern weder das Gesamtkonzept der Planung (sie betreffen lediglich kleinere Änderungen der Gestaltung der Waldausgleichsmaßnahme im Bereich des Bannwaldes, der Bilanzierung nach der BayKompV sowie im Bereich der Entwässerung und des Begleitwegenetzes), noch können sie zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen führen. Soweit der BN in der Anhörung darauf hingewiesen wurde, dass die vorgebrachten Einwendungen gegebenenfalls im ergänzenden Verfahren berücksichtigt werden, ist dies sachgerecht, da es gerade Zweck des ergänzenden Verfahrens ist, Fehler zu beseitigen und Ergänzungen zum entscheidungserheblichen Sachverhalt im Rahmen der Abwägung entsprechend ihres Gewichts zu berücksichtigen und gegebenenfalls mit einer Anpassung der Planung zu reagieren. Dass solche Änderungen des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschusses letztlich nicht notwendig waren, lässt nicht auf einen formellen Fehler des Vorgehens der Planfeststellungsbehörde schließen.

Unabhängig davon wurde der UVP-Bericht mit der Tektur vom 20.01.2022 angepasst und ist insoweit bereits im Ausgangsverfahren in die Abwägung eingeflossen (Seitenangaben beziehen sich auf Unterlage 19.4.1. T E1, vgl. Flächenverbrauch S. 11, Auswirkungen auf Stettbach S. 22, Wanderkorridore Wildtiere/Großsäuger S. 36, Schutzmaßnahmen Fledermäuse S. 43/44, Beschreibung Schutzmaßnahmen Fledermäuse Seite 42/43, Schutzmaßnahmen Schleiereule S. 45, vorgezogene Schutzmaßnahmen Fledermäuse S. 47, Änderung Flächenangabe Schutzwaldung S. 54, Nachführung Tabelle Flächenbilanz S. 57 bis 63, Anpassung Berechnung Kompensationsbedarf und Bewertung Ausgleichsmaßnahmen nach BayKompV, S. 64/65 Flächenverlust Boden durch Überbauung/Versiegelung, Ergänzung Stettbach S. 68/71, Ergänzung Auswirkungen auf Gewässer S. 72, Änderung Ausgleichsmaßnahmen S. 89, Änderungen bezüglich landwirtschaftlicher Flächen S. 92, Änderung bezüglich landwirtschaftlich genutzter Ausgleichsflächen S. 93, Waldbilanz, Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen und Waldflächen S. 94/95, Änderungen Waldflächen zum Ausgleich S. 96, Änderung Flächen Versiegelung/Überbauung S. 96, Änderung Flächen/erforderlicher Ausgleich S. 103). Dies ist auf Grund der farblich gekennzeichneten Änderungen im UVP-Bericht (Roteintragungen) leicht feststellbar.

Der BN verweist in seinem Schreiben vom 22.04.2024 zur Begründung seiner gegen die Tekturen (Stand 20.01.2022) erhobenen Einwendungen auf die Klagebegründung vom 12.10.2023 im Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (Az.8 A 22.40046), soweit sich diese thematisch auch auf die Änderungen (Tekturen) erstreckt. Insbesondere verweist er auf sein naturschutzfachliches Vorbringen und sein Vorbringen bezüglich der Entwässerungsplanung und der aus seiner Sicht unterlassenen gewässerausbaubezogene

Planfeststellung der Versicherungsbecken. Die Änderungen der Planung werden in der Klageschrift an folgenden Stellen angesprochen:

Auf Seite 6 der Klageschrift hat der BN geltend gemacht, dass die Planfeststellungsbehörde es unterlassen habe, ihn an der Deckblattänderung zu beteiligen, obgleich hierdurch wesentliche umwelt- und naturschutzfachliche Änderungen erfolgt seien, die den satzungsgemäßen Aufgabenbereich des BN betreffen

Die geforderte Beteiligung wurde anlässlich des ergänzenden Verfahrens nachgeholt. Dem BN wurde mit Schreiben vom 19.03.2024 Gelegenheit gegeben, zu den Änderungen der Planung Stellung zu nehmen.

Auf Seite 66 der Klageschrift hat der BN geltend gemacht, dass die im Zuge der Änderung der Planung anders situierten und teilweise vergrößerten Versickerungsbecken einen planfeststellungspflichtigen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG darstellen, der von der Planfeststellung nicht umfasst werde, da der Planfeststellungsbeschluss im Hinweis Nr. 2.2 gesondert auf die von der Planfeststellung umfassten Gewässerausbauten hinweise, wozu die Versickerungsbecken nicht gehörten. Die wasserrechtliche Planfeststellung nach § 68 WHG werde im Planfeststellungsbeschluss auf die Umgestaltung der Gennach sowie des Stettbaches und des Hochwasserrückhaltebeckens Weinhausen im Bereich der B 12 beschränkt. Dementsprechend sei der Gewässerausbau der Versickerungsbecken von der Planfeststellungsbehörde weder erkannt noch planfestgestellt worden.

Auf S. 116 bis 118 der Klageschrift hat der BN geltend gemacht, dort genannte Änderungen der Planung hätten eine Überarbeitung des Fachbeitrags WRRL und neue Öffentlichkeitsbeteiligung erfordert. Gegenstand der Tektur sei somit nicht nur die Änderung der Entwässerungsplanung, sondern auch ein (selbständig betrachtet) UVP-pflichtiger Gewässerausbau (Änderung Sickerwasserbecken Weinhausen mit Verlust von Retentionsraum). Diese Änderungen hätten sich zunächst in der Überarbeitung des Fachbeitrags WRRL niederschlagen müssen, welcher jedoch unverändert geblieben sei, während die übrigen wassertechnischen Unterlagen angepasst wurden.

Es handelt sich um folgende Anpassungen:

- Die nach der bisherigen Planung unterbrochene Zuwegung Fl.-Nr. 719/3 der Gemarkung Jengen zum Sickerbecken Weinhausen und dem Grundstück Fl.-Nr. 717 der Gemarkung Jengen bei Bau-km 6+650 wird wiederhergestellt. Der dadurch bedingte Verlust

von Retentionsraum am Sickerbecken Weinhausen wird vor Ort ausgeglichen. Das anfallende Fahrbahnwasser am westlichen Rand der B 12 wird entlang des Sickerbeckens gefasst und abgeleitet. Sickerbecken VB 4 wird auf die Fl.-Nrn. 348 und 347/1 der Gemarkung Jengen verschoben. Im Zuge dieser Tektur wird der Feldwegeanschluss an die OAL 17 bei Bau-km 7+100 verlegt.

- Der Geländewall im Bereich der Fl.-Nr. 1401 der Gemarkung Lindenberg wird angepasst.
- Bei der Entwässerungsberechnung wird der Faktor Luft mitberücksichtigt. Der mittlere höchste jährliche Grundwasserstand (MHGW) wird in den Höhenplänen ergänzt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die aufgeführten Sachverhalte betreffen die Errichtung bzw. Änderung von Einrichtungen, die gemäß § 1 Abs. 4 FStrG Straßenbestandteile sind. Nach § 17 FStrG, Art. 72 ff. BayVwVfG sind diese planfeststellungspflichtig. Die straßenrechtliche Planfeststellung umfasst gem. § 17 FStrG, Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG alle erforderlichen Genehmigungen mit Ausnahme der im Planfeststellungsbeschluss soweit erforderlich gesondert erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (s. § 19 Abs. 1 und 3 WHG). Neben der straßenrechtlichen Planfeststellung war daher die Durchführung weiterer Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich.

Die vom BN angesprochenen Belange des Schutzes von Oberflächengewässern und Grundwasser wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung für die straßenrechtliche Planfeststellung umfassend behandelt. Im Planfeststellungsbeschluss wurden lediglich die im Übrigen ebenfalls in der straßenrechtlichen Planfeststellung eingeschlossenen und damit ebenfalls legalisierten Folgemaßnahmen an Gewässern angesprochen, die keine Bestandteile der Straße betreffen. Der durch die baulichen Maßnahmen im Bereich des Sickerbeckens entstehende Retentionsraumverlust ist durch den Vorhabensträger auszugleichen (Auflage A. IX. 1.) in Verbindung mit der Zusage des Staatlichen Bauamtes Kempten s. Ziffer C. III. 6.2 letzter Absatz, S. 108 des Beschlusses vom 01.06.2022). Die UVP-Prüfung wurde entsprechend angepasst; eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung war nicht erforderlich, da keine in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG wesentlichen Änderungen erfolgten, die es erforderlich gemacht hätten, wegen einer erheblich geänderten Entscheidungsgrundlage eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Es wurden lediglich die Modalitäten bei der Umsetzung der Planung geändert. Die Grundzüge der Planung blieben unberührt.

Auf S. 206 bis 208 der Klageschrift hat der BN geltend gemacht, dass er insbesondere zur Erweiterung der Fahrbahnbreite (Ziff. 14), der Neubilanzierung von Ausgleichsflächen (Ziff.

17) und der Waldbilanzierung (Ziff. 18), den Ergänzungen der UVS (Ziff. 19) sowie zur Veränderung von Ausgleichsmaßnahmen (Ziff. 21), Vermeidungsmaßnahmen (Ziff. 22) und der Aufnahme zusätzlicher CEF-Maßnahmen (Ziff. 23) hätte angehört werden müssen. Diese seien bedeutsam und beträfen seine Belange als Naturschutzvereinigung. Dies zeigten bereits die unter Ziff. C. VI. und C. VII. der Klageschrift aufgezeigten Mängel zum Artenschutz und zur Eingriffsregelung, sowie die damit verbundenen Folgen, wonach insbesondere artenschutzrechtliche Verbotstatbestände dem Vorhaben aktuell entgegenstehen.

Die geforderte Beteiligung wurde im ergänzenden Verfahren nachgeholt. Dem BN wurde mit Schreiben vom 19.03.2024 Gelegenheit gegeben, zu den Änderungen der Planung mit der Tektur vom 20.01.2020 Stellung zu nehmen.

Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG werden durch das Vorhaben nicht ausgelöst. Der durch das Vorhaben verursachte Eingriff in Natur und Landschaft wird entsprechend der Vorgaben des § 15 BNatSchG ausgeglichen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf Ziffer C. III. 7.3 (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände und C. III. 7.1 (durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft) des Beschlusses vom 01.06.2022 (Gz. SG32-4354.1-2/34) verwiesen. Im ergänzenden Verfahren nach § 17d Satz 1, Art. 75 Abs. 1a, Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG eröffnet Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG das Anhörungsverfahren nur für Einwendungen gegen die Planänderung durch die Tekturen vom 20.01.2022 neu (BVerwG, Urt. v. 30.05.2012, Az. 9 A 35/10 Rn 18, BVerwG, Urt. v. 23. 3. 2011 – 9 A 9/10, BeckRS 2011, 52179; *BVerwG*, Buchholz 310 § 80 VwGO Nr. 81= NVwZ-RR 2009, 753 Rd.- Nr. 6 zitiert nach Datenbank Bayern Recht). Derartige auf die Planänderung bezogene (zusätzliche) Auswirkungen, die durch die Änderungen der Planung mit Tektur vom 20.1.2020 ausgelöst werden, wurden vom BN nicht vorgetragen und sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Im Übrigen verweist der BN in seiner Einwendung auf die naturschutzfachlichen Maßnahmen, die der BN unter Bezugnahme auf die fachgutachterliche Stellungnahme des Büros Schreiber Umweltplanung vom 22. September 2022 als ungeeignet bewertet habe. Dies betreffe unter anderem die im Rahmen der Änderung der Planung überarbeiteten Maßnahmen 10W, 5.2V, 5.3V, 5.4V, 5.6V und 6V sowie die zusätzliche vorgezogene Maßnahme (17 ACEF).

Gleiches gelte für die Ausführungen zur unzureichenden Regelung der Entwässerung sowie zu der unterlassenen Planfeststellung für die Versickerungsbecken gemäß § 67 Abs. 2 WHG (hier betreffend das Versickerungsbecken VB2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es ist nicht erkennbar und auch nicht vorgetragen, welche zusätzlichen Beeinträchtigungen durch die Änderungen der Planung mit der Tektur vom 20.1.2020 ausgelöst werden. Nur insoweit wurde das Anhörungsverfahren im ergänzenden Verfahren mit dem Anhörungsschreiben vom 19.03.2024 neu eröffnet (siehe dazu oben zu den Einwendungen auf Seite 206 bis 208 der Klageschrift mit Nachweisen aus der Rechtsprechung des BVerwG).

Der BN rügt weiter, dass der Planfeststellungsbeschluss mit den nunmehr zur Stellungnahme ausgelegten Unterlagen im Ergebnis rechtswidrig sei. Eine ernsthafte Absicht der Planfeststellungsbehörde, eine Planergänzung durchzuführen, sei nicht ersichtlich. Hiergegen spreche auch der Umstand, dass parallel zur Anhörung bezüglich der Tektur ein ergänzendes Verfahren eingeleitet worden sei. Dieses betreffe die vom Einwender vorgetragenen Mängel der Planung betreffend die genannten Tekturen gerade nicht. Daher sei auch nicht nachvollziehbar, weshalb die Auslegung im ergänzenden Verfahren bereits laufe, wenn sich aus der hiesigen Anhörung zu den Tekturen noch weiterer Änderungs- oder Ergänzungsbedarf des Planfeststellungsbeschlusses ergeben könne.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das ergänzende Verfahren wurde auf die Punkte beschränkt, bei denen eine Nachbesserung erforderlich war. Nur im Hinblick auf nachbesserungsbedingte Änderungen am Plan war dem BN als Betroffenen bzw. den übrigen von der Planung Betroffenen Gelegenheit zu geben, sich nochmals zu dem Vorhaben zu äußern. Soweit die vorgebrachten Einwände nicht in Änderungen der Planunterlagen resultiert haben, lag dies daran, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dafür kein Anlass bestand, weil die Planung insoweit den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Es ist – nicht zuletzt aufgrund der vorgenommenen Änderungen – nicht nachvollziehbar, warum der Vertreter des BN hier eine fehlende Bereitschaft unterstellt, auf aus Sicht der Planfeststellungsbehörde berechtigte Einwendungen hin die Unterlagen anzupassen oder den Inhalt der Entscheidung zu ändern.

VI. Gesamtergebnis

Auf Grund der vorstehenden unter C. dargestellten Erwägungen wird auch im Rahmen der Gesamtabwägung an der Zulassung des Vorhabens festgehalten.

VII. Kostenentscheidung

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

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

erhoben werden.

Die **Klage** ist beim Gericht **schriftlich** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** elektronischen Form zu erheben **(siehe Hinweis)**. **Sie muss den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Streitgegenstand bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben (§ 17e Abs. 5 FStrG).

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigter zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

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

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

II. Hinweise zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Ergänzungsbeschluss einschließlich der festgestellten Unterlagen wird auf der Internetseite der Regierung von Schwaben veröffentlicht. Zusätzlich werden der verfügende Teil des Beschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht. Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit den unter Ziffer A. II. des Beschlusstenors genannten Planunterlagen kann gegebenenfalls nach Vereinbarung eines Termins mit der Regierung von Schwaben in der Stadt Marktoberdorf und der Gemeinde Germaringen sowie den Verwaltungsgemeinschaften Buchloe, Pfaffenhausen, Westendorf und Unterthingau eingesehen werden.

Mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen als zugestellt. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt worden ist. Für diese ist das maßgebliche Ereignis für den Beginn der Rechtsmittelfrist die tatsächliche Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses.

Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben angefordert werden.

Augsburg, den 12.05.2025
Regierung von Schwaben

Samuel Fischinger
Regierungsdirektor