



**Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg**

Planergänzungs- entscheidung zur Plangenehmigung

für den Bau der

2. Gauchachtalbrücke

für die

Ortsumfahrung Döggingen

im Zuge der B 31

Freiburg im Breisgau, den 17.12.2025

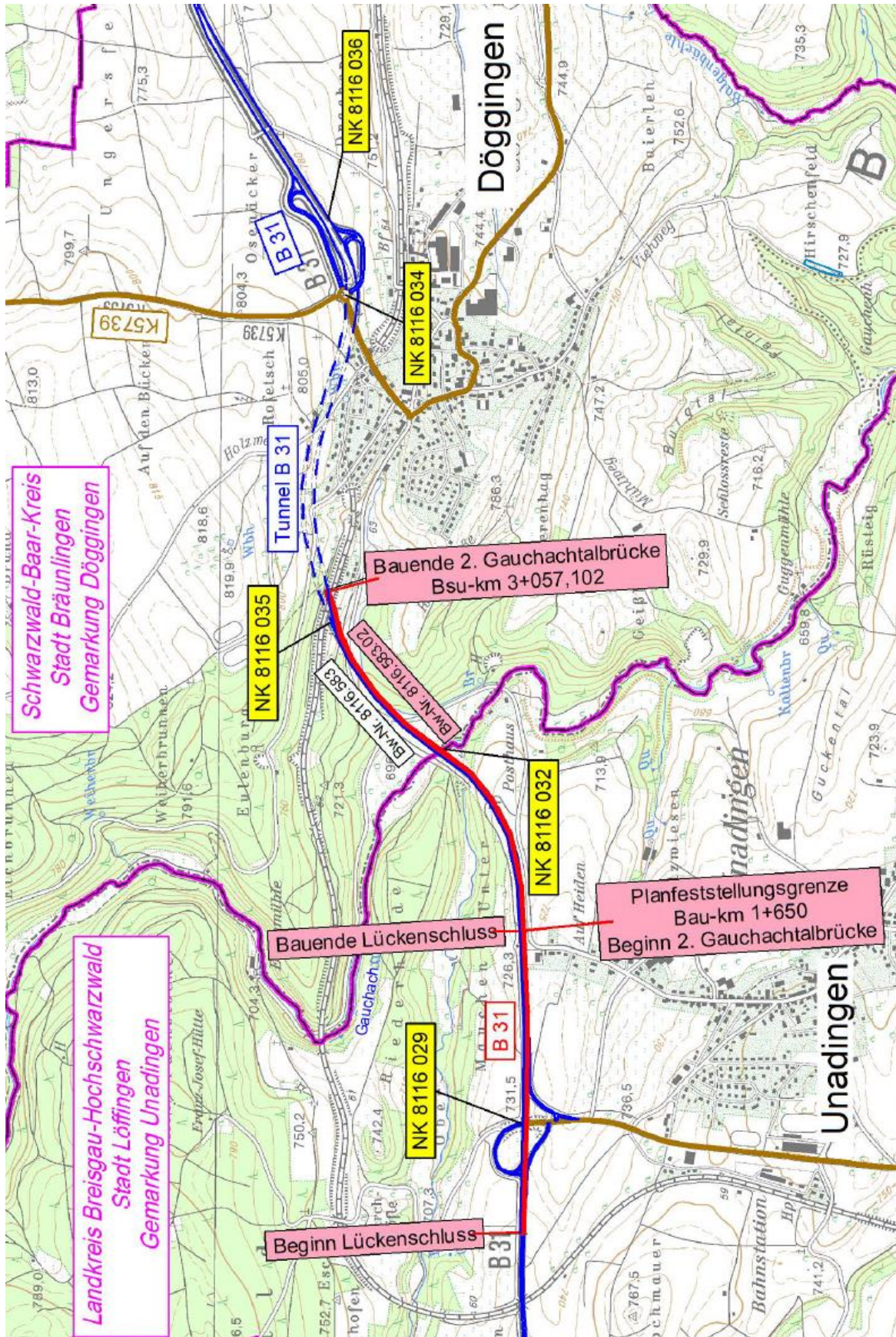


Abb. 1: Übersichtsplan

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Abb.	Abbildung
B	Bundesstraße
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB	Deutsche Bahn
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EU	Europäische Union
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
h	Stunde
ha	Hektar
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LAP	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
m	Meter
ÖPNV	öffentlicher Personen-Nahverkehr
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Linienführung
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitt
StrG	Straßengesetz Baden-Württemberg
StVO	Straßenverkehrsordnung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VB	Vordringlicher Bedarf
VRL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie); Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

Inhalt

I. Tenor	1
1. Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahmen	2
2. Zulassung einer Ausnahme für die mögliche Tötung von Schlingnattern und Zauneidechsen	2
II. Genehmigte Planunterlagen	2
III. Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise	3
IV. Aufschiebende Bedingung für den Bau des Anschlusses an das Widerlager	8
V. Entscheidung über Einwendungen	8
VI. Kosten	8
VII. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen	8
VIII. Fortgeltung der früheren Entscheidungen	8
Begründung	9
1. Vorgeschichte und Gegenstand des Verfahrens	9
1.1 Vorgeschichte	9
1.2 Gegenstand des Verfahrens:	9
1.3 Beschreibung des Vorhabens	10
1.4 Ablauf des Verfahrens	12
1.5 Vorliegen der Voraussetzungen für eine Plangenehmigung	14
2. Erforderlichkeit	15
3. Variantenentscheidung	15
4. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	16
4.1 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	17
4.2 Zusammenfassende Darstellung zu Umweltauswirkungen, Merkmalen und Maßnahmen des Vorhabens	18
4.3 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung	40
5. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange	41
5.1 Raumordnung, Landesplanung	41
5.2 Kommunale Belange	41
5.3 Verkehrssicherheit	42
5.4 Klimaschutz	43
5.5 Naturschutz und Landschaftspflege	54
5.6 Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten	77
5.7 Landwirtschaft	79
5.8 Forstwirtschaft	80
5.9 Träger öffentlicher Belange, Verbände und Unternehmen, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind bzw. keine Bedenken haben	81
6. Berücksichtigung und Abwägung privater Belange	82

7. Begründung der Nebenbestimmungen	82
8. Gesamtabwägung.....	83

Rechtsbehelfsbelehrung	90
-------------------------------------	-----------

Hinweis.....	90
---------------------	-----------


**Abteilung 2 – Wirtschaft, Raumordnung,
Bau-, Denkmal- und Gesundheitswesen**

Referat 24 - Recht und Planfeststellung

Name: Joachim Lucht
Telefon: 0761 208-1088
E-Mail: Joachim.Lucht@rpf.bwl.de

Geschäftszeichen: RPF24- 0513.2-34
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 17.12.2025

 Bau der zweiten Gauchachtalbrücke für die Ortsumfahrung Döggingen im Zuge der B 31, Gemeinden Löffingen und Bräunlingen, Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Schwarzwald-Baar

Planergänzungsentscheidung zur Plangenehmigung vom 11.02.2022 und zur Planergänzung vom 20.12.2022

Auf den Antrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Straßenbauverwaltung beim Regierungspräsidium Freiburg, vom 14.04.2025 ergeht folgende

Planergänzungsentscheidung

I. Tenor

Die Plangenehmigung vom 11.02.2022 und die Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022 für den Bau der zweiten Gauchachtalbrücke auf den Gemarkungen von Unadingen (Stadt Löffingen) und Döggingen (Stadt Bräunlingen), Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Schwarzwald-Baar von Bau-km 1+650 bis Bau-km 3+060, welche in Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau der Ortsumfahrung Döggingen vom 10.07.1991 (Az. 15/0513.2-1/338) ergangen sind, werden gemäß §§ 17 Abs. 1 und 17b Abs. 2 FStrG i.V.m. §§ 76 Abs. 1 und 74 Abs. 6 LVwVfG wie folgt ergänzt:

1.

Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahmen

Es wird festgestellt, dass die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltschutzgüter auch im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen.

Zu den von der Umweltverträglichkeitsprüfung umfassten Maßnahmen des Vorhabens, zur zusammenfassenden Darstellung und zur begründeten Bewertung des Umweltauswirkungen wird auf die Ausführungen unter 4. (Umweltverträglichkeitsprüfung) und zur Berücksichtigung der begründeten Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens auf die Ausführungen unter 8. (Gesamtabwägung) verwiesen.

2.

Zulassung einer Ausnahme für die mögliche Tötung von Schlingnattern und Zauneidechsen

Alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs.1 Satz 1 LVwVfG aufgrund ihrer Konzentrationswirkung durch diese Planergänzungsentscheidung ersetzt.

Diese Planergänzungsentscheidung beinhaltet die Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG vom Verbot der Tötung wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, hier der im Bereich des Vorhabens anzutreffenden Schlingnattern und Zauneidechsen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 5.5.1 verwiesen.

II.

Genehmigte Planunterlagen

Der genehmigte Plan umfasst folgende Unterlagen¹:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum
1.1	Ergänzender Erläuterungsbericht	14.04.2025
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1a	Maßnahmenblätter LBP	14.04.2025
9.1.1a	Vergleichende Gegenüberstellung	14.04.2025
19	Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1a	Änderungen zu Unterlage 19.1 Erläuterungsbericht LBP	14.04.2025
19.2.0a	Änderungen zu Unterlage 19.2.0 Bestands- und Konfliktplan	14.04.2025
19.3.0a	Änderungen zu Unterlage 19.3.0 Artenschutzbericht	14.04.2025
19.3.1a	Formblätter saP	30.10.2020
<i>19.11</i>	<i>UVP-Bericht</i>	
<i>19.12.1</i>	<i>Lebenszyklusbetrachtung – Erweiterung für den weiteren Ausbau bis zur Planfeststellungsgrenze</i>	<i>Januar 2025</i>
<i>19.12.2</i>	<i>CO2-Bilanz für den Bauablauf</i>	<i>Februar 2023</i>

¹ Die Unterlagen in grauer Kursivschrift sind nicht plangenehmigt und nur nachrichtlich in das Verzeichnis aufgenommen.

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum
19.12.3	<i>CO2-Bilanz für den Bauablauf – Erweiterung um Schadstoffbetrachtung</i>	<i>März 2023</i>
19.12.4	<i>Lebenszyklusbetrachtung</i>	<i>März 2024</i>

III. Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise

Diese Entscheidung ergeht unter den nachstehend genannten Auflagen (A), Auflagenvorbehalten (AV), Zusagen (Z) und Hinweisen (H). Die im Laufe des Verfahrens vom Vorhabenträger gegebenen Zusagen werden für verbindlich erklärt.

Allgemein

- (1) Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieser Entscheidung auszuführen. Die Festsetzungen dieser Entscheidung gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten. (A)
- (2) Die Baumaßnahmen sind nach den einschlägigen technischen Richtlinien und den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik durchzuführen. (A)
- (3) Der Vorhabenträger hat zur Durchführung des Vorhabens einen persönlich und fachlich geeigneten Bauleiter zu bestellen. (A)
- (4) Die in dieser Entscheidung enthaltenen Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweise sind dem verantwortlichen Bauleiter gegen Unterschrift zur Kenntnis zu geben. (A)
- (5) Eine Kopie dieser Entscheidung muss den ausführenden Firmen vor Beginn der Arbeiten gegen Unterschrift zur Kenntnis gegeben werden und während der Arbeiten in Papierform vorliegen. (A)
- (6) Der Vorhabenträger hat die Plangenehmigungsbehörde über den Baubeginn und die Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. (A)
- (7) Der Vorhabenträger hat der Plangenehmigungsbehörde auf entsprechende Anforderung in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung des Vorhabens einschließlich der in dieser Entscheidung enthaltenen Nebenbestimmungen und Zusagen zu berichten. (A)
- (8) Der Vorhabenträger haftet im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für Schäden und Nachteile, die durch die Maßnahme verursacht werden. (H)
- (9) Die Umweltbaubegleitung hat auf einen klimagerechten Ablauf der Bauausführung zu achten. (A)

Naturschutz und Landschaftspflege

- (10) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzbeitrag aufgeführten Maßnahmen sind vollständig umzusetzen. (H)
- (11) Die Plangenehmigungsbehörde behält sich die Anordnung weitergehender Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Ersatzzahlung vor, wenn die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden oder das Entwicklungsziel nicht erreicht wird. (AV)
- (12) Die Entfernung von Gehölzen im Zuge von Maßnahmen zur Herstellung des neuen Gewässerlaufs und der geplanten Mulden ist so gering wie möglich zu halten. Sofern Gehölzrodungen unvermeidbar sind, sind diese außerhalb der Vogelschonzeit durchzuführen. (A)
- (13) Die Maßnahme zur Vergrämung und Umsiedlung des Bibers wird in enger Abstimmung mit den zuständigen Biberbeauftragten sowie der Umweltbaubegleitung durchgeführt. (Z)
- (14) Die Bauarbeiten werden erst begonnen, wenn durch die Umweltbaubegleitung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit die Absenz des Bibers im Eingriffsbereich festgestellt worden ist. (Z)
- (15) Im Rahmen sämtlicher für den Biber notwendigen Maßnahmen werden auch die Vorkommen von Amphibien in all ihren Entwicklungsstadien berücksichtigt. Insbesondere die endgültige Entfernung von Dämmen nach erfolgreicher Vergrämung erfolgt in enger Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung und den zuständigen Naturschutzbehörden. Hierbei werden auch ausreichende Nachweise zur Annahme des Ersatzhabitats vorgelegt. (Z)
- (16) Die konkreten Maßnahmen zur Vergrämung der Zauneidechsen im Bereich des Anschlusses an das Widerlager sind vor Beginn des Eingriffs in das Habitat mit der Naturschutzbehörde unter Einbeziehung des Landesnaturschutzverbands abzustimmen. (A)
- (17) Der Eingriff in das Reptilienhabitat im Bereich des Anschlusses an das Widerlager darf erst erfolgen, wenn von der ökologischen Baubegleitung bestätigt wurde, dass sowohl die Vergrämung ordnungsgemäß durchgeführt wurde als auch das Ersatzhabitat sich in einem geeigneten Zustand befindet. Die Bestätigung wird der Plangenehmigungsbehörde vor Beginn der Eingriffe übersandt. (A)
- (18) Die im Rahmen der Ökologischen Baubegleitung zu treffende Entscheidung über eine Förderung der Entwicklung des Ersatzhabitats im Bereich des Anschlusses an das Widerlager werden mit den Naturschutzbehörden unter Einbeziehung des Landesnaturschutzverbands abgestimmt. (A)

- (19) Sollten die Bauarbeiten im Bereich des Anschlusses an das Widerlager nicht nach Abschluss der geplanten Vergrämung (Mitte bis Ende Mai), sondern erst später im Jahr beginnen, so ist zur Minimierung des Restrisikos für möglicherweise noch auf den Vergrämungsflächen befindliche Reptilien wie folgt zu verfahren (entsprechend der Ergänzung zum Vergrämungskonzept Baustraße vom 19.12.2022):
- Stellen eines Reptilienzaunes zur Verhinderung von Rückwanderungen aus dem Ersatzhabitat in das Baufeld (entspricht Vergrämungskonzept von Fritz & Grossmann 2020 und wird unabhängig vom Baubeginn umgesetzt) (A)
 - Erhalt des im Zuge der Vergrämung errichteten Reptilienzaunes in funktionsfähigem Zustand bis zum Beginn der Bauarbeiten, um die Einwanderung von Individuen aus den umliegenden Offenlandflächen zu verhindern (A)
 - Auslegen künstlicher Verstecke in den bereits vergrämten Flächen und regelmäßige Kontrolle zur Bergung möglicher Nachzügler. Funde sind abzusammeln und in die angelegten Ersatzhabitats umzusiedeln (A)
 - Fortsetzung der Kontrollen nach Abschluss der Vergrämung zur Minimierung des Restrisikos für möglicherweise noch auf den Vergrämungsflächen befindliche Individuen (A)
- (20) Der Vorhabenträger hat folgende Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe im Bereich des Anschlusses an das Widerlager zu realisieren:
- Landschaftsgerechte Begrünung der Trasse entlang des gesamten neuen Wirtschaftsweges sowie der Ausbaustrecke der B 31 (A)
 - Entsiegelung von versiegelten Flächen durch Böschungen in folgenden Bereichen entlang der B 31:
 - Bau-km 0 + 620 bis Bau-km 0 + 823 linksseitig (A)
 - Bau-km 1 + 019 bis Bau-km 1 + 086 linksseitig (A)
 - Bau-km 1 + 065 bis Bau-km 1 + 335 rechtsseitig (A)
 - Bau-km 1 + 515 bis Bau-km 1 + 600 linksseitig (A)
 - Bau-km 1 + 628 bis Bau-km 1 + 650 linksseitig (A)
 - Entwicklung eines Magerrasens in einer Grünfläche im Bereich der Gauchachtalbrücke rechtsseitig des Wirtschaftsweges von Bau-km 1 + 279 bis Bau-km 1 + 377 (A)
 - Entwicklung eines Magerrasens im Bereich der Wegeböschung südlich der B 31 rechtsseitig des Wirtschaftsweges von Bau-km 1 + 420 bis Bau km 1 + 205 (A)

- Rückbau des alten Wirtschaftsweges, Pflanzung eines Gebüsches trockenwarmer Standorte und Entwicklung von Magerrasenflächen rechtsseitig des Wirtschaftsweges von Bau-km 1 + 420 bis Bau km 1 + 205 (A)

Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten

- (21) Um Beeinträchtigungen durch Eintrübungen in der Gauchach zu vermeiden, wird die Maßnahme V 12 nicht innerhalb der Fischschonzeit (01.10. – 30.04.) und nur bei geringer oder keiner Wasserführung stattfinden. (Z)
- (22) Den unteren Bodenschutzbehörden wird spätestens 6 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten ein Bodenschutzkonzept vorgelegt. (Z)
- (23) Die Arbeiten werden von einer bodenkundlich ausgebildeten Fachperson begleitet (bodenkundliche Baubegleitung). (Z)
- (24) Das Bodenschutzkonzept sowie die spätere Baubegleitung werden in enger Abstimmung mit den Fachbereichen Bodenschutz der Landratsämter erarbeitet. (Z)
- (25) Die bodenkundliche Baubegleitung wird die vorgesehenen Maßnahmen fachgerecht umsetzen. Im Falle von Abweichungen vom Konzept oder unvorhergesehenen Bodenverhältnissen werden die Maßnahmen unverzüglich mit dem unteren Bodenschutzbehörden abgestimmt. (Z)
- (26) Baustraßen werden möglichst dort vorgesehen, wo später befestigte Flächen entstehen. (Z)
- (27) Erdarbeiten und Eingriffe in den Untergrund werden auf das tatsächlich notwendige Maß beschränkt. Die BBodSchV, DIN 19731 und DIN 19639 werden beachtet. (Z)
- (28) Arbeiten auf und mit Bodenmaterial werden zum Schutz vor Bodenverdichtungen nur auf gut abgetrocknetem, krümeligem Boden und bei niederschlagsfreier Witterung oder bei Bodenfrost durchgeführt. (Z)
- (29) Auf ungeschützten Böden werden Maschinen mit bodenschonenden Fahrwerken (Kettenfahrzeuge mit möglichst geringem Gesamtgewicht und geringer Flächenpressung) eingesetzt. Maschinen mit hohem Gesamtgewicht und hoher Flächenpressung werden nur in Verbindung mit Maßnahmen zum Schutz des Bodens vor Verdichtung (Bodenschutzplatten; Befestigung aus Schotter über Geotextil) eingesetzt werden. (Z)
- (30) Bei Erdarbeiten wird insbesondere auf farbliche und/oder geruchliche Veränderungen des Bodens und das Vorhandensein von bodenfremden Bestandteilen (z. B. bauschutt-haltige Auffüllungen) geachtet. Werden Veränderungen festgestellt, werden die Arbeiten an dieser Stelle weiträumig eingestellt und in Abstimmung mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde ein qualifiziertes Gutachterbüro eingeschaltet. (Z)

- (31) In diesem Fall wird der Boden nur mit Deklarationsanalytik umgelagert oder beseitigt. Die Erkundungs- und Untersuchungskosten gehen zu Lasten des Antragstellers. Das Untersuchungsergebnis wird der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde unverzüglich vorgelegt. (Z)
- (32) Die Erdarbeiten (Bodenaushub und Fundamentherstellung) werden so durchgeführt, dass eine Verunreinigung des Bodens und des Grundwassers ausgeschlossen ist. (Z)
- (33) Bei Baumaßnahmen wird darauf geachtet, dass nur so viel Oberboden abgetragen wird, wie für die Erschließung des Baufeldes unbedingt erforderlich ist. (Z)
- (34) Ein notwendiger Bodenabtrag wird schonend und unter sorgfältiger Trennung von humosem Oberboden und humusarmem Unterboden durchgeführt. (Z)
- (35) Das abgetragene bzw. ausgehobene Bodenmaterial wird in Bodenmieten gelagert. Es werden deutlich voneinander getrennte Mieten für Ober- und Unterboden angelegt. (Z)
- (36) Oberbodenmieten werden maximal zwei Meter, Unterbodenmieten maximal drei Meter hoch sein. Bodenmieten werden auch während des Aufsetzens nicht befahren werden. Bodenmieten werden bei einer Zwischenlagerdauer von mehr als zwei Monaten mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzenarten begrünt. (Z)
- (37) Der Wiedereinbau wird entsprechend der ursprünglichen Schichtung (zuerst Unterboden, darüber Oberboden) erfolgen. Der Einsatz schiebender Fahrzeuge (Planier- raupe/Schubraupe) wird vermieden. (Z)
- (38) Unbelasteter Bauaushub wird unter Beachtung bau-, naturschutz- sowie abfallrechtlicher Belange soweit als möglich auf dem eigenen Grundstück, jedoch auch in zulässiger Weise andernorts, vorrangig wiederverwertet. Für eine weitergehende Verbringung auf eine zugelassene Erddeponie wird die Anlieferungserklärung für Bodenaushub ausgefüllt und den Deponiebetreibern unaufgefordert vorgelegt. (Z)
- (39) Die Anlieferungserklärung ist erhältlich bei Deponie- und Steinbruchbetreibern. (Weitere Informationen zum Umgang mit Erdaushub: www.lrasbk.de , Suchbegriff „Erdaushub“ eingeben, „Leitfaden zum Umgang mit Erdaushub“ - Dokument). (H)
- (40) Beim Einbringen von Bodenmaterial in die durchwurzelbare Bodenschicht werden die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) in der gültigen Fassung eingehalten. Sofern das Bodenmaterial nicht zum Erstellen einer durchwurzelbaren Bodenschicht dient, werden die Grenzwerte der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial eingehalten. (Z)

Belange der Landwirtschaft

- (41) Die Maßnahme V 12 zur Vergrämung des Bibers an die Gauchach wird so umgesetzt, dass landwirtschaftliche Nutzflächen möglichst nicht beeinträchtigt werden. Sollte sich

herausstellen, dass eine Beeinträchtigung der Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen unumgänglich ist, werden die Eigentümer entsprechend entschädigt und ggfs. die beeinträchtigten Flächen im Sinne des Naturschutzes, z.B. in Form einer Ökokontomaßnahme, bewirtschaftet. (Z)

IV. Aufschiebende Bedingung für den Bau des Anschlusses an das Widerlager

Mit dem Bau des Anschlusses an das Widerlager (Bau-km 0+650 bis Bau-km 2+112,4) darf erst begonnen werden, wenn der Lückenschluss der B 31 bei Unadingen (zwischen dem dreistreifigen Ausbau bei Löffingen und dem Anschluss an das Widerlager) planfestgestellt ist.

V. Entscheidung über Einwendungen

Die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung des Straßenbauvorhabens bzw. auf Planänderungen oder Planergänzungen werden zurückgewiesen.

VI. Kosten

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

VII. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind von dieser Entscheidung nicht erfasst. In den Plänen enthaltene Fahrbahnmarkierungen sowie andere verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

VIII. Fortgeltung der früheren Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.1991 (Az. 15-0513.2-1/338) gilt in der Gestalt fort, wie er sie durch die Plangenehmigung vom 11.02.2022 sowie die Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022 (beide Az. 24-0513.2-34) erhalten hat, soweit diese Entscheidungen nicht durch diese Planänderungsgenehmigung abgeändert bzw. ergänzt werden.

Begründung

1.

Vorgeschichte und Gegenstand des Verfahrens

1.1

Vorgeschichte

Die auf den Gemarkungen von Unadingen (Stadt Löffingen) und Döggingen (Stadt Bräunlingen) gelegene B 31 Ortsumfahrung von Döggingen war mit Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.1991 planfestgestellt und im Juli 2002 für den Verkehr freigegeben worden. Allerdings wurden damals die zweite Brücke über das Gauchachtal und die sich westlich anschließende zweite Fahrbahn mit einer Länge von 462 m (Anschluss an das westliche Widerlager der zweiten Brücke) nicht realisiert. Auch der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Rückbau des Straßendamms der alten B 31 mit Offenlegung von Gauchach und Mauchach ist nicht erfolgt.

Am 14.04.2021 wurde durch den Vorhabenträger die Genehmigung der zur Fertigstellung der Ortsumfahrung erforderlichen Maßnahmen beantragt. Gegenstand des daraufhin durchgeführten Plangenehmigungsverfahrens waren insbesondere die für den Brückenbau zur Aufstellung von Kränen erforderliche Baustraße und zusätzliche Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen, die Verlegung des Gewässers „Graben Hohle Gasse“, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen für die mit den Maßnahmen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Verzicht auf den Rückbau des alten Straßendamms der B 31 und auf die Freilegung der Gewässer Gauchach und Mauchach. Nach erfolgter Anhörung der Kommunen, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurde am 11.02.2022 die Plangenehmigung für diese Maßnahmen erlassen. Am 20.12.2022 erfolgte noch eine Ergänzung um zwei Waldumwandlungsgenehmigungen.

Am 31.07.2022 wurde beim Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg in Mannheim eine Klage gegen das Vorhaben erhoben. Von dort wurde mit Urteil vom 25.04.2024 entschieden, dass die o.g. Plangenehmigung mit ihrer Ergänzung Bestand hat, aber Nacharbeiten erforderlich sind.

1.2

Gegenstand des Verfahrens:

Gegenstand des Verfahrens waren die Nacharbeiten, die vom VGH als erforderlich angesehen wurden. Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, und zwar für die bereits mit Plangenehmigung vom 11.02.2022 und Planergänzung vom 20.12.2022 genehmigten Maßnahmen sowie auch für das Bauwerk der zweiten Gauchachtalbrücke und den Anschluss an das westliche Widerlager auf einer Länge von 462 m.

Weiterhin wurde die artenschutzrechtliche Prüfung im Hinblick auf ein Bibervorkommen unterhalb der vorhandenen Brücke und auf Zauneidechsen ergänzt sowie die Auswirkungen auf das Klima geprüft. Die Ergebnisse der Prüfungen wurden dann in die Abwägungsentcheidung der Plangenehmigungsbehörde integriert und sind in der vorliegenden ergänzenden Plangenehmigung dokumentiert.

1.3 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Plangenehmigung vom 11.02.2022 sowie ihrer Ergänzung vom 20.12.2022 waren die zum Bau der Brücke erforderlichen Maßnahmen (nicht das Brückenbauwerk selbst und der Anschluss der B 31 an ihr Widerlager). Diese zum Bau erforderlichen Maßnahmen werden nachfolgend unter der Überschrift „Baustraße“ dargestellt.

Aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH) vom 25.04.2024 geht hervor, dass eine UVP für diese zum Bau erforderlichen Maßnahmen erfolgen muss. Zudem wurde vom VGH festgestellt, dass auch für das Brückenbauwerk selbst sowie für den Anschluss an das Brückenwiderlager eine UVP erforderlich ist. Daher sind auch diese beiden Bauwerke in die nachfolgende Beschreibung des Vorhabens aufgenommen. Die nachfolgende Vorhabenbeschreibung erfolgt vor allem im Hinblick auf die für diese Maßnahmen noch nachzuholende UVP, ändert jedoch nichts an der bestandskräftigen Genehmigung dieser Bauwerke durch den Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.1991 und lässt die durch Urteil des VGH als rechtmäßig angesehenen Bestandteile der Plangenehmigung vom 11.02.2022 und der Planergänzung vom 20.12.2022 unberührt.

1.3.1 Baustraße

Für den Bau der zweiten Gauchachtalbrücke muss entlang der Brückentrasse eine ca. 26 m breite und ca. 800 m lange Baustraße mit tragfähigen Schichten für Schwerlasten (Mobilkrane, Bohrgerät) hergestellt sowie zusätzliche Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen eingerichtet werden. Die Baustraße nimmt Flächen in Anspruch, die in der Planfeststellung von 1991 noch nicht berücksichtigt waren. Insgesamt wird ein Baufeld von ca. 4,5 ha Fläche benötigt. Die Baustraße wird vornehmlich aus Materialien hergestellt, die aus dem bestehenden Damm der ehemaligen B 31 gewonnen werden können. Der westliche Teil der Baustraße wird wieder zurückgebaut und das Material für den Bau der östlichen Baustraße verwendet.

Um die Gefahr von Hangrutschungen zu minimieren, wurde die Baustraßenplanung im östlichen Bereich angepasst und dadurch der Eingriff in den Hangbereich stark reduziert. Ein Rückbau des aufgeschütteten Materials ist in diesem Bereich nicht möglich, da es dauerhaft zur weiteren Stabilisierung des Hanges dienen muss. Es ist jedoch eine Profilierung mit Bodenauftrag nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehen.

1.3.2

Brückenbauwerk

Die zweite Gauchachtalbrücke wird südlich der bestehenden Brücke baugleich als „Zwilling“ gesetzt, optisch wirken die Bauwerke wie nur eine Brücke.

Die Brücke überspannt das Tal der Gauchach und Mauchach in einer Höhe von bis zu ca. 40 m mit insgesamt 10 Feldern, deren Spannweiten zwischen ca. 50 m und 100 m liegen. Die Länge der Brücke beträgt ca. 826 m, die Gesamtbreite liegt bei ca. 12,30 m. Die Pfeiler werden aus Stahlbeton hergestellt, der Überbau als Hohlkasten in Stahlverbundbauweise. Wie der Straßenquerschnitt ist auch der Brückenquerschnitt durch eine 8 m breite Fahrbahn gekennzeichnet. Die Pfeilergeometrie und Pfeilergestaltung entspricht denen der Bestandsbrücke. Die Stahlverbundbauweise zeichnet sich durch eine rasche Montage, verbunden mit einem geringen Konstruktionseigengewicht aus. Die Querschnittsabmessungen der beiden Brücken sind nahezu identisch.

1.3.3

Anschluss an das Widerlager

Westlich anschließend an die zweite Gauchachtalbrücke wird auf einer Länge von ca. 470 m der bereits planfestgestellte, zweistreifige vierspurige Ausbau der B 31 realisiert. Die zweite Fahrbahn wird zunächst nördlich der bestehenden Fahrspur errichtet und verschwenkt nach ca. 80 m nach Süden bis zum Anschluss an das zweite Brückenbauwerk.

1.3.4

Weitere wesentliche Merkmale des Vorhabens

Hinzu kommen folgende wesentliche Merkmale des Vorhabens:

- Bauzeitliche Verlängerung der Verrohrung von Gauchach und Mauchach unterhalb der Baustraße um jeweils ca. 15 m
- Verlegung und naturnahe Gestaltung des Grabens „Hohle Gasse“ im Bereich der Baustraße zwischen Freiburger Straße und Waldrand auf einer Länge von 420 m mit Verrohrung im Bereich der Baustraße (Die Verlegung ist erforderlich, da ein vollständiger Rückbau der Baustraße in diesem Bereich nicht möglich ist, um den angrenzenden Rutschhang nicht zu gefährden)
- Für die Baustelleneinrichtung wird im südlichen Bereich des Baufeldes eine ca. 1 ha große Fläche hergestellt. Die Fläche wird auch für den Bau des westlichen anschließenden Abschnitts „Lückenschluss“ genutzt. Die BE-Fläche wird temporär befestigt und nach abgeschlossener Baumaßnahme wieder rückgebaut.

1.3.5

Bauablauf

Der Bauablauf erfolgt von West nach Ost. Die Baustraße wird in zwei Abschnitten errichtet. Zuerst wird der westliche Abschnitt bis zur Freiburger Straße erstellt. Dieser beinhaltet auch die beiden Durchlasserweiterungen an Gauchach und Mauchach. Parallel werden die Stabilisierungsmaßnahmen im östlichen Baustraßenbereich begonnen. Nach Abschluss der talseitig auszuführenden Brückenbauarbeiten im westlichen Teil wird die Baustraße vollständig rückgebaut und das Material für den weiteren Bau des östlichen Abschnitts bis zum vorhandenen östlichen Widerlager verwendet. Nach Herstellung der Baustraßenabschnitte werden die jeweiligen Brückenpfeiler stufenweise betoniert, anschließend werden die tragenden Brückenelemente als Stahlbauteile eingehoben und der Überbau hergestellt.

Die Gesamtbauzeit wird auf ca. 3 - 4 Jahre veranschlagt.

In fast allen Bauphasen kann die Verkehrsführung über die erste Gauchachtalbrücke und die Gemeindeverbindungsstraße uneingeschränkt stattfinden. Während der Bauzeit wird der Verkehr bei Bedarf über die ehemalige B 31 (Freiburger Straße) durch das Tal umgeleitet, im Wesentlichen wird die zweite Brücke jedoch bei fließendem Verkehr auf der ersten Brücke errichtet.

Der Bau des Straßenabschnitts „Anschluss an das Widerlager“ erfolgt anschließend mit dem Bau des „Lückenschlusses“ (Gesamtbauzeit ca. 2 Jahre).

1.3.6

Keine Offenlegung von Gauchach und Mauchach

Der als Ausgleichsverpflichtung in der Plangenehmigung von 1991 vorgesehene vollständige Rückbau des Straßendamms der alten B 31 in der Talaue wurde nicht umgesetzt, die damit verbundene Offenlegung der Gewässer Mauchach und Gauchach wurde nicht realisiert. Der Rückbau des Straßendamms der alten B 31 ist Voraussetzung für eine vollständige Offenlegung der Gewässer Mauchach und Gauchach. Da sich in den vergangenen knapp zwei Jahrzehnten auf den Böschungen des Damms hochwertige Lebensräume entwickelt haben, wird die vollständige Abtragung des Damms nicht mehr weiterverfolgt. Eine komplette Offenlegung der Gewässer Gauchach und Mauchach ist daher nicht möglich.

1.4

Ablauf des Verfahrens

Der Antrag auf ergänzende Genehmigung für das Vorhaben wurde am 14.04.2025 bei der Plangenehmigungsbehörde gestellt. Das Plangenehmigungsverfahren wurde daraufhin mit Verfügung vom 17.04.2025 eingeleitet und die Städte Bräunlingen und Löffingen, die Träger öffentlicher Belange sowie die Verbände angehört.

1.4.1

Beteiligung der Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Verbände

Folgende Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden von der Planfeststellungsbehörde am Verfahren beteiligt und mit Schreiben vom 17.04.2025 angehört:

- Stadt Bräunlingen
- Stadt Löffingen
- Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald
- Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis
- Regierungspräsidium Freiburg, Dienstsitz Bad Säckingen, Referat 33 - Staatliche Fischereiaufsicht
- Referat 55 Naturschutz, Recht
- Referat 56 Naturschutz u. Landschaftspflege
- Ref. 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion
- Abteilung 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion
- Naturpark Südschwarzwald
- Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Baden-Württemberg
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) - Landesverband Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV)
- Landesjagdverband Baden-Württemberg (LJV)
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg (LFV)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Baden-Württemberg (SDW)
- Schwarzwaldverein (SWV)
- NaturFreunde Deutschlands - Landesverband Baden
- NaturFreunde Württemberg
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg
- Landschafts- und Naturschutzinitiative Schwarzwald (LANA)

Dem Vorhabenträger wurden die daraufhin eingegangenen Stellungnahmen am 08.07.2025 zur Kenntnis gegeben. Er übermittelte der Plangenehmigungsbehörde seine Erwiderung auf die Stellungnahmen am 05.08.2025.

Damit war die Anhörung der Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Verbände abgeschlossen.

1.4.2

Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Planunterlagen und Beteiligung betroffener Dritter

In Anwendung von §§ 17b Abs. 2 und 17a Abs. 3 FStrG sowie unter Berücksichtigung von §§ 18 Abs. 1 und 19 UVPG wurden die Planunterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Freiburg in der Zeit vom 17.04. bis einschließlich zum 30.05.2025 zur Einsichtnahme zugänglich gemacht. Die Internetseite und der Zeitraum der Einsichtnahmemöglichkeit wurden durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen am 17.04.2025 bekannt gemacht. Nichtortsansässige waren nicht zu benachrichtigen.

Bei der Plangenehmigungsbehörde sind keine Einwendungen von privaten Betroffenen gegen das Vorhaben eingegangen.

1.5

Vorliegen der Voraussetzungen für eine Plangenehmigung

Nach §§ 17 d, 17 b Abs. 2 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 76, 74 Abs. 6 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn:

- a) Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und (1.5.1)
- b) mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist. (1.5.2)

Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 LVwVfG ist bei Vorhaben nach dem FStrG die Pflicht, eine UVP durchzuführen, kein Ausschlusskriterium für die Erteilung einer Plangenehmigung (§ 17b Abs. 2 FStrG).

Die genannten Voraussetzungen für die Erteilung einer Plangenehmigung sind vorliegend erfüllt:

1.5.1

Keine oder nur unwesentliche Beeinträchtigung von Rechten anderer bzw. schriftliches Einverständnis der Betroffenen mit der Inanspruchnahme

Rechte anderer stehen der Erteilung einer Plangenehmigung nicht entgegen.

Unter den Schutzbereich des § 74 Abs. 6 S. 1 Nr. 1 LVwVfG fallen vermögenswerte zivile oder öffentliche Rechte, insbesondere das Eigentum. Bloße Belange ohne Rechtsqualität, etwa wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer, kultureller oder ideeller Natur, sind vom Schutzbereich nicht umfasst. Sie finden allgemein im Rahmen der Abwägungsentscheidung Berücksichtigung, hindern jedoch nicht deren Erteilung.

Vorliegend sind durch den oben unter 1.2 beschriebenen Gegenstand des Verfahrens private Grundstücke oder sonstige schützenswerte Belange Dritter nicht berührt. Sämtliche Maßnahmen werden auf Grundstücken umgesetzt, die im Eigentum des Vorhabenträgers stehen.

Private Rechte sind im Rahmen des Verfahrensgegenstands der Plangenehmigung vom 11.02.2022 betroffen, und zwar bei der Festlegung von Kompensationsmaßnahmen. Hierzu wird auf diese Entscheidung verwiesen. Dort wurde festgestellt, dass dahinstehen kann, ob dies eine wesentliche Beeinträchtigung darstellt, da sich die Grundstücksbetroffenen mit der Inanspruchnahme schriftlich einverstanden erklärt haben.

1.5.2

Herstellung des Benehmens mit den Trägern öffentlicher Belange

Das Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt ist, wurde hergestellt. Die Voraussetzung des § 74 Abs. 6 S. 1 Nr. 2 LVwVfG ist somit erfüllt.

Im Verfahren wurden die unter 1.4.1 aufgezählten Träger öffentlicher Belange beteiligt. Diese haben sämtlich keine erheblichen oder grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht. Die in den jeweiligen Stellungnahmen vorgebrachten Forderungen, Anmerkungen und Hinweise wurden in der Entscheidung der Plangenehmigungsbehörde berücksichtigt. Die formulierten Maßgaben wurden entweder vom Vorhabenträger zugesagt oder als Auflagen in die Entscheidung aufgenommen.

2.

Erforderlichkeit

Zur Erforderlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.1991 und in der Plangenehmigung vom 11.02.2022 verwiesen. Die damit dargelegte Erforderlichkeit des Endausbaus der Ortsumfahrung Döggingen begründet auch die Erforderlichkeit der für den Bau erforderlichen Maßnahmen, die mit der Plangenehmigung vom 11.02.2022 und ihrer Ergänzung vom 20.12.2022 sowie mit der vorliegenden Entscheidung genehmigt wurden.

3.

Variantenentscheidung

Zur Variantenentscheidung wird auf die Ausführungen in der Plangenehmigung vom 11.02.2022 verwiesen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Prüfung der Klimaschutzbelange hat keine neuen Gesichtspunkte ergeben, welche die Variantenentscheidung in Frage stellen würden.

Die Gründe für die Variantenauswahl werden hier noch einmal wiedergegeben:

Die Errichtung der 2. Gauchachtalbrücke ist sinnvoll nur mit einer Baustraße südlich der vorhandenen Brücke möglich. Alle anderen geprüften Varianten zur Bauausführung haben zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde gravierende Nachteile und scheiden daher aus:

- Das Einheben von der vorhandenen Brücke ist aus statischen Gründen nicht möglich, da hierdurch die Standsicherheit der Brücke gefährdet würde.
- Eine Baustraße auf der Nordseite würde neben der deutlich schlechteren Massenbilanz eine weitere Baustraße südlich der Brücke zur Errichtung der Pfeiler zur Folge haben. Außerdem müssten die Bauteile über die vorhandene Brücke hinweg eingehoben werden, was längere Sperrungen der Brücke mit Umleitungsverkehr durch Döggingen zur Folge hätte. Hinzu kommt, dass aufgrund der größeren Ausladung nur sehr spezielle und damit teure und schwer zu erhaltende Kräne eingesetzt werden könnten. Weiterer Gesichtspunkt ist der Umstand, dass bei einer Baustraße auf dem vorhandenen Straßendamm wegen dessen zu geringer Breite auch erheblich und stärker als bei der gewählten Variante in das auf der Böschung befindliche Reptilienhabitat eingegriffen werden müsste.
- Die Variante mit einer Baustraße ebenfalls auf der Südseite und der Anlieferung der einzuhebenden Teile auf der vorhandenen Brücke hat keinerlei Vorteile, da die Baustraße ebenfalls 26 m breit sein müsste, aber die o.g. speziellen Kräne benötigt würden und auch längerer Umleitungsverkehr durch Döggingen unvermeidbar wäre.

Somit kommt unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte nur die durch den Vorhabenträger geplante Variante in Betracht.

4. **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind zum einen die zum Bau der Brücke erforderlichen Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden im UVP-Bericht und in dieser UVP unter dem Stichwort „Baustraße“ dargestellt. Dies beinhaltet auch die darüber hinaus erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen.

Zudem geht aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 25.04.2024 hervor, dass eine UVP nicht nur für die zum Bau erforderlichen Maßnahmen, sondern auch für das Brückenbauwerk selbst sowie für den Anschluss der B 31 von Westen her an das Brückenwiderlager durchgeführt werden muss. Die Ausführungen zu diesen Bauwerken erfolgen im UVP-Bericht und in dieser UVP unter den Stichworten „Brückenbauwerk“ und „Anschluss an das Widerlager“.

4.1

Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Änderung einer Bundesstraße. Für das Änderungsvorhaben wäre eine allgemeine Vorprüfung nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 u. Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen, da für das am 10.07.1991 planfestgestellte Gesamtvorhaben „Ortsumfahrung Döggingen“

- keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde und
- keine unbedingte UVP-Pflicht bestand, aber
- bei einer Gesamtlänge der Ortsumfahrung von 3.500 m die Ziffer 14.6 der Anlage 1 zum UVPG einschlägig ist, die keine Prüfwerte vorschreibt, aber eine Allgemeine Vorprüfung verlangt.

Nach Absatz 3 des entsprechend anzuwendenden § 7 UVPG entfällt die Vorprüfung, wenn der Vorhabenträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt und die zuständige Behörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet. Für solche Vorhaben besteht die UVP-Pflicht. Diese Voraussetzungen liegen hier vor: Der Vorhabenträger hat die Durchführung einer UVP mit Schreiben vom 14.04.2025 beantragt und die Zweckmäßigkeit ergibt sich bereits aus dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 25.04.2024, in dem von einer UVP-Pflicht für das Vorhaben ausgegangen wird.

Zur Prüfung der Umweltverträglichkeit wurden dem Antrag vom Vorhabenträger umfangreiche Unterlagen beigefügt. Diese sind:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Ergänzungen
- Maßnahmenblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan
- Artenschutzgutachten
- Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen für das FFH-Gebiet Wutachschlucht, das Vogelschutzgebiet Wutach und Baaralb und das Vogelschutzgebiet Baar
- Waldumwandlungsgenehmigungen
- Vergrämungskonzepte
- Planung Verlegung Hohle Gasse
- Geotechnischer Bericht und Hydrogeologische Stellungnahme
- Erläuterungsbericht des RE-Feststellungsentwurfs
- Erläuterungsbericht zum RAB-ING-Entwurf
- Unterlagen zu CO₂-Bilanz, Treibhausgasemissionen und zur Lebenszyklusbetrachtung

4.2

Zusammenfassende Darstellung zu Umweltauswirkungen, Merkmalen und Maßnahmen des Vorhabens

Nach § 24 Abs. 1 UVPG erarbeitet die zuständige Behörde, hier die Plangenehmigungsbehörde, auf der Grundlage des UVP-Berichts, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung zu den nachfolgenden Kriterien:

4.2.1

Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Projektwirkungen setzen sich zusammen aus bau-, anlagen-, und betriebsbedingten Wirkungen.

4.2.1.1

Baustraße

Hierbei handelt es sich ausschließlich um baubedingte Auswirkungen, wobei ein Teil der Auswirkungen dauerhaft ist:

- Emissionen durch die Bautätigkeit (Luftschadstoffe, Treibhausgasemissionen, Lärm- und Lichtimmissionen, Staubemissionen, Bewegungsunruhe) sowie Erschütterungen
- Erdarbeiten (Abgrabungen/ Aufschüttungen)
- Barrierewirkungen durch die Baustraße (Zerschneidung faunistischer Funktionsbezüge)
- Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen für Baustraße, Baustelleneinrichtung, Maschinenwege, Materiallager, Stellfläche für Kran u.a.
- Bauzeitliche Verlängerung der Verrohrung von Gauchach und Mauchach um jeweils ca. 15 m, dadurch temporäre Eingriffe in die Gewässer
- Dauerhafte Verlegung des Gewässers „Hohle Gasse“ auf Grund der Errichtung der Baustraße
- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch das Belassen eines Teils der Baustraße nach Abschluss der Bautätigkeit (dauerhafte Veränderung der Bodeneigenschaften)
- Dauerhafte Veränderung des Reliefs durch Abtragungen und Aufschüttungen im Zuge der Anlage der Baustraße

4.2.1.2

Zweites Brückenbauwerk

Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um anlagebedingte Auswirkungen:

- Flächeninanspruchnahme durch Brückenpfeiler und Widerlager (ca. 400 m²)
- Visuelle Veränderungen (Landschaftsbild)

- Barrierewirkungen durch das Brückenbauwerk (Zerschneidung faunistischer Funktionsbezüge)
- Schattenwurf (Regen und Licht) unterhalb der zweiten Brücke. Dadurch bedingt, Veränderung der thermischen und hygrischen Verhältnisse

Hinzu kommen Emissionen durch Fahrzeugverkehr (Luftschadstoffe, Treibhausgasemissionen, Lärm, Licht) auf dem zweiten Brückenbauwerk. Hierbei handelt es sich aber nur um eine Verlagerung von der ersten Brücke auf beide Brückenbauwerke. Durch die Inbetriebnahme der zweiten Brücke kommt es nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens.

Weiter verursacht das Brückenbauwerk Treibhausgasemissionen durch die dafür herzustellenden Baumaterialien.

Durch die Verbesserung des Ausbauquerschnitts der B 31 werden andererseits folgende positive Projektwirkungen erwartet:

- Verbesserter Verkehrsfluss
- Verringerung der Unfallgefahr
- Geringere Belastung der umliegenden Ortschaften durch Umleitungsverkehr

4.2.1.3

Anschluss an das Widerlager

Baubedingte Auswirkungen:

- Emissionen durch die Bautätigkeit (Luftschadstoffe, Treibhausgasemissionen, Lärm- und Lichtimmissionen, Staubemissionen) sowie Erschütterungen
- Vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtung (BE), Lagerplätze. Als BE-Fläche wird dieselbe Fläche wie für den Brückenbau genutzt.
- Erdarbeiten (Abgrabungen/ Aufschüttungen)
- Treibhausgasemissionen, die durch die Herstellung der Baumaterialien für den Straßenabschnitt verursacht werden

Anlagebedingte Auswirkungen:

- Flächeninanspruchnahme durch Straßentrasse und Böschungen (ca. 0,7 ha, davon ca. 0,4 ha Neuversiegelung)
- Visuelle Veränderungen (Landschaftsbild)
- Verstärkung der Zerschneidungswirkung durch die Verbreiterung der B 31

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Ausbauvorhaben. Eine Zunahme des Verkehrs aufgrund des Ausbaus wird nicht erfolgen. Daher ist eine Steigerung der bestehenden betriebsbedingten Umweltauswirkungen wie Lärm, Schadstoffimmissionen oder der Tod von Tieren (Kollision) nicht gegeben.

Ergänzend wird zu den Umweltauswirkungen auf die Darstellungen im UVP-Bericht (Unterlage 19.11) verwiesen.

4.2.1.4 Vorbelastungen

Als Vorbelastungen wurden bei der Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen folgende Gegebenheiten berücksichtigt:

- Bestehende straßenbauliche Vorbelastungen (Lärm- und Schadstoffemissionen)
- Erste Gauchachtalbrücke/ B 31 Freiburger Straße
- Dammbauwerk B 31 alt
- Anthropogene Bodenveränderungen durch den Bau der ersten Brücke und der B 31
- Bestehende Verdolungen an Gauchach und Mauchach

Zur Berücksichtigung der Vorbelastungen bei der Beschreibung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen, die sich die Plangenehmigungsbehörde zu eigen macht.

4.2.2 Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

Solche Merkmale sind:

- Die zweite Brücke verbessert den Verkehrsfluss durch den Wegfall der Langsamfahrstelle. Damit werden die Schadstoffe, die durch das Abbremsen und anschließende Beschleunigen entstehen, vermieden.
- Döggingen und Unadingen werden deutlich weniger durch Umleitungsverkehr belastet. Hierdurch kommt es auch zu einer erheblichen Reduzierung der Schadstoffemissionen.
- Die Baustraße wird vornehmlich aus Materialien hergestellt, die aus dem bestehenden Damm der ehemaligen B 31 gewonnen werden können. Der westliche Teil der Baustraße wird wieder zurückgebaut und das Material für den Bau der östlichen Baustraße verwendet.
- Um die Gefahr von Hangrutschungen zu minimieren, wurde die Baustraßenplanung im östlichen Bereich angepasst und dadurch der Eingriff in den Hangbereich stark reduziert.

- Das Bauverfahren mit dem Einheben der Bauteile von der Baustraße aus und nicht von der vorhandenen Brücke aus vermeidet Umleitungen durch Döggingen während der Bauzeit. Hierdurch kommt es zu einer erheblichen Reduzierung der Schadstoffemissionen.
- Die zweite Brücke wird als Zwilling gebaut. Dies reduziert die zusätzliche Zerschneidungswirkung und den Eingriff ins Landschaftsbild.

4.2.3

Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

4.2.3.1

Maßnahmen im Hinblick auf den Bau der zweiten Brücke und die Baustraße

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass bereits bei der Planung des straßenbaulichen Entwurfs und der Baustraße Maßnahmen berücksichtigt wurden, die zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen beitragen. Diese sind:

- Anpassung der Baustraße im Bereich des Rutschhangs (Schutz des Bodens und Minimierung des Eingriffs in ein Natura 2000 Gebiet). Auf Grund der Rutschhangsituation im östlichen Teil des Plangebiets war eine Umplanung der Baustraße erforderlich. Ein Eingriff in das Hanggelände konnte dadurch weitgehend vermieden werden. Der Eingriff in das angrenzende FFH-Gebiet verminderte sich dadurch ebenfalls erheblich.
- Verzicht auf den vollständigen Dammrückbau der B 31 alt aufgrund der zwischenzeitlich entstandenen hochwertigen Lebensräume in diesem Bereich und zur Reduktion des benötigten Deponieraums
- Teilweise Rückbau des Damms der B 31 alt zur Verwendung von Bodenmaterial für die Baustraße (Minimierung von Transportwegen für Baumaterial). Durch die Nutzung von Bodenmaterial aus dem Damm der B 31 alt für den Baustraßenbau vor Ort und den Verzicht auf den vollständigen Rückbau des alten Straßendamms werden in großem Umfang Wege für den Transport und der Verbrauch von Fläche für die Entsorgung der großen Gesteins- und Erdmassen vermieden. Die Massenbilanz für die Baustraße ist voraussichtlich ohne Zuführung von Erdmaterial ausgeglichen.

Der UVP-Bericht enthält darüber hinaus umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen durch das Vorhaben:

- Folgende Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen sind vorgesehen:
 - V1: Beachtung der fachtechnischen Standards zum Bodenschutz gemäß DIN 18915 2018-06 sowie DIN 19639 (Entwurf 2018) und DIN 19731. So sind z.B. beim Umgang mit bodengefährdenden Stoffen geeignete Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um einen Eintrag in den Boden zu vermeiden, z.B. Betanken von Maschinen über Auffangwannen.

- V2: Beachtung der Fischschonzeiten: Kein Eingriff in den Gewässerbereich der Gauchach zwischen 01.10. und 31.05. Unmittelbar vor den Eingriffen in die Gewässer wird im betroffenen Abschnitt eine Fischbergung durch fachkundige Person(en) durchgeführt.
 - V3: Verwendung von gebietsheimischem Gestein für die Gründung und das Sohlsubstrat von Durchlassverlängerungen und die Verlegung der Fließgewässer
 - V4: Befeuchtung potentieller Staubemissionsquellen bei anhaltend trockener Witterung
 - V5: Zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Tieren ist die RAS-LP 4 (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) zu berücksichtigen.
 - V6: Erhaltung eines ausreichenden Durchflugprofils bei den Durchlässen von Gauchach und Mauchach zur Aufrechterhaltung der Fledermausflugroute
 - V7: Aufrechterhaltung der durchgängigen Befliegbarkeit der ermittelten Flugrouten von Fledermäusen unter dem westlichen Widerlager und auf Höhe der Buswendeplatte und somit keine Querbarrieren während der sommerlichen Aktivitätszeit (April bis November).
 - V8: Besatzkontrolle vor Fällung von Höhlenbäumen und Verschließung unbesetzter Höhlen sowie Fällung von Höhlenbäumen mit Potential für Fledermausnutzung außerhalb der sommerlichen Aktivitätszeit, also zwischen 1.11. und 31.3. eines jeden Jahres.
 - V9: Umsiedeln und Vergrämen von Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter) und Haselmäusen aus dem Baufeld vor der Baufeldfreimachung
 - V10: Baufeldfreimachung vor Beginn der Vogelbrutzeit (bis Ende Februar). Die Entfernung von Gehölzen und Vegetationsstrukturen im Zuge der Baufeldfreimachung wird außerhalb der Brutzeit ab Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt, da hier keine Schädigung von bebrüteten Nestern und Jungvögeln zu erwarten ist.
 - V11: Bergung von Amphibien unmittelbar vor Trockenlegung der Flachgewässer (überwinternde Frösche im Wasser, Molche, Larven und Laich ab der Laichzeit im März; beste Jahreszeit ist nach der Metamorphose der Grasfrösche und Molche im Sommer bzw. Spätsommer).
 - V12: Vergrämung der Biberpopulation aus dem Tümpel im Bereich des östlichen Baufelds
- Für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Weitgehender Rückbau der Baustraße
- Profilierung mit Bodenauftrag nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich des östlichen Teils der Baustraße
- Rekultivierung der bauzeitlich beanspruchten Flächen durch
 - Entwicklung von artenreichem Grünland
 - Entwicklung von standortgerechtem Auwald
 - Entwicklung von lockeren, standortgerechten Waldrandstrukturen durch gelenkte Sukzession
 - Entwicklung und Wiederherstellung von trockenwarmen Halboffenlandstrukturen
 - Entwicklung eines naturnahen Gewässerumfeldes (u.a. auch naturnahe Gestaltung des verlegten Grabens ‚Hohle Gasse‘)
 - Forstrechtlicher Ausgleich durch drei Neuaufforstungsmaßnahmen im Offenlandbereich
 - Ausgleich für das Schutzgut Boden durch eine bereits umgesetzte Maßnahme aus dem Ökokonto-Kataster des LRA Schwarzwald-Baar-Kreises

Diese im UVP-Bericht aufgeführten Maßnahmen zu Verminderung, Vermeidung und Ausgleich sind sämtlich auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten.

4.2.3.2

Maßnahmen im Hinblick auf den Anschluss an das Widerlager

Für den Anschluss an das Widerlager wurde die Maßnahme V13 (Vergrämung der Eidechsenpopulation aus dem Baubereich des Anschlusses an das Widerlager) in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen.

Ansonsten ist mit der Planfeststellung von 1991 der landschaftsplanerische Ausgleich bereits geregelt, so dass für den Straßenbauabschnitt „Anschluss an das Widerlager“ keine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz erforderlich war.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben B 31 Lückenschluss bei Unadingen ist vorgesehen, die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich "Anschluss an das Widerlager" nach heutigem Standard zu präzisieren bzw. in Teilen zu optimieren. Dies ist im Zeitablauf möglich, da die gesamte Straßenbaumaßnahme Lückenschluss und Anschluss an das Widerlager in einem Zug umgesetzt werden.

Zwar besteht aufgrund der bestandskräftigen Regelung im Planfeststellungsbeschluss von 1991 (über die Maßnahme V 13 hinaus) keine Notwendigkeit der Änderung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, dennoch wurden zur Vermeidung von Rechtsrisiken die beim

Verfahren Lückenschluss vorgesehenen Maßnahmen auch als Auflage in diese Planergänzungsentscheidung aufgenommen (siehe III.). Zudem wurde bestimmt, dass mit dem Bau des Anschlusses an das Widerlager erst begonnen werden darf, wenn der Lückenschluss der B 31 bei Unadingen planfestgestellt ist (siehe IV.).

Diese vorgesehenen und als Auflage festgelegten Maßnahmen sind:

- Landschaftsgerechte Begrünung der Trasse
- Entsiegelung von versiegelten Flächen durch Böschungen (Rückbau der bestehenden Wegeflächen inklusive Unterbau, Entwicklung von grasreichen Ruderalvegetationen)
- Entwicklung eines Magerrasens in einer Grünfläche im Bereich eines Wirtschaftsweges nördlich des Widerlagers
- Entwicklung eines Magerrasens im Bereich der Wegeböschung südlich der B 31
- Rückbau des alten Wirtschaftsweges, Pflanzung eines Gebüschs trockenwarmer Standorte und Entwicklung von Magerrasenflächen

4.2.4

Ersatzmaßnahmen

Für die nicht vermeidbaren bzw. ausgleichbaren Eingriffe enthält der UVP-Bericht Ersatzmaßnahmen, die ganz oder in Teilen auch als CEF-Maßnahmen konzipiert sind, um die Erfüllung von Verbotstatbeständen des Artenschutzrechts zu vermeiden.

Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

- E 1: CEF-Maßnahme für die Feldlerche – Anlage eines Feldlerchenfensters
- E 2: Dreiteilige Multifunktionale Ausgleichsmaßnahmen mit CEF-Funktion für Neuntöter, Goldammer, Schlingnatter, Zauneidechse, Haselmaus und Fledermäuse sowie als Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung für Insekten und eine außerhalb der Natura 2000-Gebietskulisse liegende FFH-Mähwiese sowie zur Stärkung des Biotopverbunds für mittlere und trockene Standorte
 - E 2.1 CEF: Fällung eines Fichtenbestands und Umwandlung in einen Magerrasen mit Anlage von gestuften Waldmänteln
 - E 2.2 CEF: Entwicklung eines Magerrasens und Anlage von Saumstreifen an Waldrändern sowie Entwicklung eines Wiesenbereichs zu einer Mähwiese und Freistellung von älteren Kiefern, die dann als Lichtwald bewirtschaftet werden
 - E 2.3 CEF: Entwicklung eines Halboffenlandlebensraums mit Extensivierung von Grünland und Anlage von Steinriegeln
 - E 3 CEF: Aufhängen von Vogelnist- und Fledermauskästen
 - E 4 CEF: Schaffung von lichten Waldlebensräumen für Haselmaus und Fitis

- E 5 CEF: Anlage von drei Ersatzlaichgewässern für Amphibien
- E 6: Schutzgutübergreifende Kompensation für den Eingriff in den Boden durch Abriss einer alten und Bau einer neuen Amphibienleiteinrichtung an der L 181 bei Wolterdingen

Diese Maßnahmen bewirken gleichzeitig in großem Umfang eine Aufwertung des Naturguts Pflanzen, Tiere und Biotope.

Diese im UVP-Bericht aufgeführten Ersatzmaßnahmen wurden ebenfalls in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen.

4.2.5

Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Nach § 25 Abs. 1 des UVPG bewertet die zuständige Behörde, hier die Plangenehmigungsbehörde, die Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze und begründet diese Bewertung. Diese Bewertung ist nach Abs. 2 der Vorschrift bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen.

Für die einzelnen Schutzgüter ergeben sich folgende Bewertungen:

4.2.5.1

Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)

Die Ortsränder von Döggingen und Unadingen sind ca. 500 m von den Endpunkten der Baustelle entfernt. In der Posthauskurve südlich der Baustelle und an der Freiburger Straße Richtung Döggingen befinden sich in einer Entfernung von jeweils ca. 250 m Wohngebäude im Außenbereich. Aufgrund dieser großen Abstände sind im Bereich der Baustraße keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Baustellengeräusche auf die Wohnbebauung zu erwarten.

Beim Ausbauabschnitt „Anschluss an das Widerlager“ kommt es bauzeitlich zu einer Beeinträchtigung der südlich angrenzenden Bebauung von Unadingen. Diese wird jedoch durch die bereits bestehenden Lärmschutzbauwerke gemindert.

Durch die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ ist der Vorhabenträger auch verpflichtet, Richtwerte für Baumaschinen einzuhalten und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Lärminderung vorzusehen. Im Übrigen sind auf der Baustelle keine Nachtarbeiten vorgesehen.

Da der Verkehr meist über die vorhandene Brücke fließen kann und somit Umleitungen weitestgehend vermieden werden, treten auch keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Um-

leitungsverkehr auf. Die vom Vorhabenträger beauftragten Lärmschutzberechnungen anhand aktueller Verkehrszahlen ergaben keine Grenzwertüberschreitungen. Es entstehen somit keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzfunktion Wohnen.

Lediglich während der Bauphase wird das Landschaftserleben und die Erholungsqualität in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens durch den Baustellenbetrieb beeinträchtigt. Die Durchgängigkeit der Wander- und Radwege wird jedoch gewährleistet. Die zeitlich und räumlich begrenzten Auswirkungen sind als nicht erheblich anzusehen.

Das zweite Brückenbauwerk selbst hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und Erholung.

4.2.5.2

Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

4.2.5.2.1

Allgemeine Auswirkungen des Vorhabens

Die Baustraße hat zur Folge, dass im betroffenen Bereich die vorhandene Vegetation und der Oberboden großflächig entfernt werden. Teilweise werden auch die unteren Bodenschichten abgetragen und ausgetauscht. Daher gehen für die Zeit des Baus die ökologischen Funktionen vollständig verloren. Diese bauzeitliche Zerstörung der Lebensräume stellt für die Fauna, insbesondere Reptilien und Insekten, eine hohe Konfliktintensität dar.

Durch die Renaturierung dieser Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten bilden sich die ökologischen Funktionen nach und nach wieder heraus und die Flächen werden wieder als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung stehen. Zum großen Teil werden dabei wieder die Biotoptypen hergestellt, die dem Ausgangszustand möglichst entsprechen. Daher können nach Abschluss des Bauvorhabens wieder nahezu gleichwertige Lebensräume entstehen und von Tieren besiedelt werden. Um dies sicherzustellen, wird eine Populationssicherung der betroffenen Arten durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen während der Bauzeit durchgeführt.

Teilweise werden sich aufgrund des verbleibenden Teils der Baustraße und durch den Kernschatten der Brücke auch andere Biotoptypen oder Ausprägungen als vorher entwickeln.

Die bauzeitliche Verlängerung der Verdolung im Bereich der Baustraße wird nach Abschluss der Baumaßnahme wieder vollständig zurückgebaut und die betroffenen Gewässerabschnitte werden anschließend ökologisch hochwertig gestaltet.

Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager entsteht ein dauerhafter Lebensraumverlust von gering- bis hochwertigen Lebensräumen durch Versiegelung von ca. 0,4 ha. Die dadurch verursachten erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts werden durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Das Brückenbauwerk hat für die Brückenpfeiler und das westliche Widerlager eine Versiegelung von ca. 400 m² zur Folge. Damit ist die dauerhafte Flächeninanspruchnahme sehr gering. Da das Brückenbauwerk als „Zwilling“ direkt neben der vorhandenen Brücke errichtet wird, entstehen keine erheblichen visuellen Veränderungen. Zudem kommt es zu keiner zusätzlichen Barrierewirkung für die Fauna, da die beiden Brücken problemlos unterquert werden können.

4.2.5.2.2 Wildtierkorridor

Die durch das Vorhabengebiet verlaufende international bedeutsame Achse des Generalwildwegeplans wird durch das Vorhaben nur unwesentlich beeinträchtigt. Vom Vorhaben gehen keine Störungen aus, welche die Wildtierwanderungen in erheblichem Umfang beeinträchtigen könnten.

4.2.5.2.3 Eingriff in nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope

Durch das Vorhaben wird auch in gesetzlich geschützte Biotopflächen eingegriffen:

- Ein Auwaldbereich am Zusammenfluss von Gauchach und Mauchach, der sowohl als Offenland- als auch als Waldbiotop geschützt ist, wird auf einer Fläche von ca. 0,1 ha temporär durch die Baustraße in Anspruch genommen. Dieser wird aber nach Abschluss der Bauarbeiten wieder naturnah hergestellt.
- Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager wird eine Magere Flachland-Mähwiese, die sich entlang der Böschung der westlichen Zufahrt der ersten Brücke entwickelt hat, dauerhaft beansprucht. Dieser wird aber im Bereich der Maßnahmenfläche E2.2 flächengleich ersetzt.

Durch das Brückenbauwerk sind keine gesetzlich geschützten Biotope betroffen.

4.2.5.2.4 Auswirkungen auf besonders geschützte Arten

Für mehrere Arten sind Maßnahmen zur Vermeidung des Eingriffs oder zum vorgezogenen Ausgleich nach § 44 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) erforderlich.

1.1.1.1.1 Reptilien

Zur Vermeidung des Eintretens von Verbotstatbeständen für die Arten Schlingnatter und Zauneidechse werden Vergrämuungsmaßnahmen durchgeführt. Das vom Vorhabenträger erstellte Vergrämuungskonzept (Unterlage 19.8) sieht vor, dass die Reptilien aus dem Baufeld der Baustraße für die Brücke gezielt abgefangen und vergrämt werden (Vermeidungsmaßnahme V9). Es ist davon auszugehen, dass sich nach Abschluss der Baumaßnahme für

Reptilien geeignete Lebensräume auf dem Baufeld wieder entwickeln werden. Dennoch werden die ökologisch hochwertigen Ersatzmaßnahmenflächen E 2.1 bis E 2.3 dauerhaft erhalten.

Auch im Bereich des Anschlusses an das Widerlager müssen Zauneidechsen aus einem Teilbereich der südlichen Böschungfläche vergrämt werden (Maßnahme V13). Die eventuell nach der Vergrämung noch abzufangenden Tiere werden ebenfalls in die oben beschriebenen Maßnahmenflächen verbracht.

2.1.1.1.1.1 Amphibien

Durch die Anlage der Baustraße geht ein Amphibiengewässer verloren. Dies ist bislang ein Laichgewässer und Habitat für Grasfrosch und Bergmolch, die nach der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt sind. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht daher Maßnahmen zur Vermeidung vor (Berücksichtigung der Laichzeit, Stellen von Amphibienzäunen und Umsiedeln von Amphibien in einen neu zu schaffenden Ersatzlebensraum (Maßnahmen V11 und E5)).

3.1.1.1.1.1 Fische

In den Fließgewässern Gauchach, Mauchach und Graben „Hohle Gasse“ sind keine Anhang IV-Arten festgestellt worden. Vorgefunden wurde die Groppe als artenschutzfachlich relevante Art des Anhang II sowie die Bachforelle. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht zur Vermeidung von Beeinträchtigungen die Berücksichtigung der Fischeschonzeiten vor (V2).

4.1.1.1.1.1 Fledermäuse

Im Rahmen der Untersuchungen zur Baustraße wurden dreizehn Fledermausarten sicher nachgewiesen sowie weitere drei als wahrscheinlich angenommen. Dabei liegt der Schwerpunkt der Fledermausaktivitäten im Bereich des Zusammenflusses von Gauchach und Mauchach. Es konnte aber ausgeschlossen werden, dass sich im Untersuchungsgebiet Wochenstuben befinden, lediglich Zwischenquartiere sind wahrscheinlich.

Um eine Tötung oder Schädigung von Fledermäusen zu vermeiden, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Vor Fällung von Höhlenbäumen ist eine Besatzkontrolle durchzuführen. Höhlenbäume mit Potential für Fledermausnutzung sind außerhalb der sommerlichen Aktivitätszeit zu fällen (V8).

- Zwischenquartiere werden durch die Installation von 50 Fledermauskästen an geeigneter Stelle in räumlicher Nähe zum Vorhaben kompensiert (E3 – das Maßnahmenblatt hierzu sieht 53 vor).
- Der temporären Einschränkung von Jagdlebensräumen wird über die Multifunktionsmaßnahme (E2) entgegengewirkt. Die Maßnahme stellt in verschiedenen Teilhabitaten Jagdräume für Fledermäuse mit unterschiedlichen Habitatansprüchen zur Verfügung.
- Zur Aufrechterhaltung von Flugrouten und Leitlinien sind zwei Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, und zwar die Erhaltung des Durchflugprofils bei den Durchlässen von Gauchach und Mauchach (V6) sowie die Gewährleistung der durchgängigen Befliegbarkeit der Flugrouten unter dem westlichen Widerlager (V7).

Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager sowie durch das Brückenbauwerk sind Fledermäuse nicht in erheblicher Weise betroffen.

5.1.1.1.1 Haselmaus

Im Bereich der Baustraße befinden sich Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus, die durch die Baumaßnahmen verloren gehen. Um den Eintritt von Verbotstatbeständen zu vermeiden, ist vorgesehen, die Tiere in aufgewertete, mit dem Ursprungshabitat verbundene, Ersatzhabitats zu vergrämen (Maßnahmen V9, E4, E2.1 und E2.2). Es ist davon auszugehen, dass sich nach Abschluss der Baumaßnahme für die Haselmaus zeitnah geeignete Strukturen wie z.B. fruchttragende Sträucher im Bereich des ehemaligen Baufelds wieder etablieren werden.

Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager sowie durch das Brückenbauwerk sind Haselmäuse nicht in erheblicher Weise betroffen.

6.1.1.1.1 Biber

Der Biber hält sich überwiegend entlang der Gauchach auf. Die Tümpel im Bereich der Baustraße, die als Habitat nur geringwertig sind, nutzt er nur zeitweise. Um das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG zu verhindern, hat der Vorhabenträger ein Konzept für die Vergrämung des Bibers erarbeitet. Dieses sieht die Verlegung eines Wiesenbachs und die Anlage eines Kleingewässers zur Entwicklung eines Biberhabitats und zur Aufwertung des Lebensraums Aue vor. Parallel wird die Vergrämung des Bibers aus dem Baufeld für die zweite Brücke durchgeführt. Da die ökologische Funktion des Biberhabitats aufgrund des Ersatzhabitats im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, liegt kein Verstoß gegen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand vor.

7.1.1.1.1

Schmetterlinge, Wildbienen

Im Rahmen der Untersuchungen wurden keine im Anhang IV genannten oder streng geschützten Schmetterlingsarten aufgefunden. Wildbienen sind in der Liste der Anhang IV bzw. streng geschützten Arten nicht enthalten. Insgesamt wurden jedoch im Gebiet 75 Schmetterlingsarten festgestellt, darunter viele Arten mit Rote-Liste-Status sowie drei Landesarten des Zielartenkonzepts.

Der gesamte Planungsraum bietet außerdem mit seinen thermisch begünstigen, mageren und zum Teil lückig-schütterten Grünlandstrukturen eine günstige Habitatausstattung für Wildbienen (47 nachgewiesene Arten) sowie Heuschrecken (20 nachgewiesene Arten). Als Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der baulichen Eingriffe ist die Entwicklung der multifunktionalen Maßnahmen E2.1, E2.2 und E 2.3 vorgesehen, die ökologisch hochwertige Habitate für Schmetterlinge, Wildbienen und Heuschrecken mit einem Umfang von ca. 12,7 ha schaffen.

8.1.1.1.1

Europäische Vogelarten

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 24 als relevant eingestufte Vogelarten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Der Eintritt von Verbotstatbeständen kann jedoch durch die Bauzeitenregelung V10 vermieden werden.

Für zehn dieser Arten sind weitere Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen erforderlich. Durch das Aufhängen von 70 Nistkästen für Höhlen- und Halbhöhlenbrüter (Turmfalke, Waldkauz, Feldsperling, Star, Weidenmeise, Grauschnäpper) in geeigneten benachbarten Habitaten (Maßnahme E3 – das Maßnahmenblatt hierzu sieht 85 Nistkästen vor) wird eine Kompensation für direkt oder durch Störungen betroffene Bruthabitate erreicht. Für vier weitere Arten (Goldammer, Neuntöter, Fitis, Feldlerche) werden Ersatzlebensräume in räumlicher Nähe für die bauzeitlich in Anspruch genommenen Habitate entwickelt (Maßnahmen E1, E2.1, E2.3 und E4).

4.2.5.3

Schutzgut Fläche/ Boden

4.2.5.3.1

Fläche

Die Flächeninanspruchnahme für die Baustraße ist überwiegend temporär.

Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch das Bauwerk der zweiten Brücke durch die Brückenpfeiler und das westliche Widerlager und damit die Versiegelung ist gering.

Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager werden ca. 0,4 ha dauerhaft versiegelt und Böschungen und Straßennebenflächen im Umfang von ca. 0,3 ha umgestaltet. Durch die

Mitnutzung der Baustelleneinrichtungsfläche der Gauchachtalbrücke wird die temporäre Flächeninanspruchnahme jedoch minimiert.

4.2.5.3.2

Boden

Durch die Baustraße werden ca. 4,5 ha in Anspruch genommen und die dortigen Böden durch Abgrabungen und Aufschüttungen beeinträchtigt. Dadurch gehen die natürlichen Bodenfunktionen mit Abtrag der Bodenschichten für die Dauer der Bauzeit verloren. Zur Bewertung dieses Eingriffs ist jedoch folgendes zu berücksichtigen:

- Über 50 % der Bauflächen befinden sich im Bereich der schon für den Bau der ersten Brücke beanspruchten Flächen und sind daher bereits anthropogen verändert.
- Der größte Teil der Bauflächen (ca. 85 %) wird nach Abschluss der Baumaßnahme rekultiviert, so dass die Beeinträchtigung nicht von Dauer ist und die Flächen wieder ihre ökologischen Funktionen erfüllen können.
- Auf dem Teil der Baustraße, welcher nicht vollständig zurückgebaut werden kann (ca. 15 % der gesamten Bauflächen), wird eine Tiefenlockerung durchgeführt und der Oberboden teilweise wieder angedeckt, so dass sich auch dort trotz eingeschränkter natürlicher Bodenfunktionen wieder eine Vegetationsdecke entwickeln kann. Zudem werden Bodenschutzmaßnahmen im Rahmen eines Bodenschutzkonzeptes und einer bodenkundlichen Baubegleitung gewährleistet.
- Die Verwendung von Material aus dem alten Straßendamm der B 31 für den Bau der westlichen Baustraße und schließlich nach Verlagerung zum Verbleib im östlichen Teil der Baustraße führt zu einer sinnvollen Verwendung des Materials aus dem Straßendamm, soweit er zurückgebaut wird. Dadurch kann der Bodenbedarf deutlich minimiert werden.
- Von der Baustraße ist geringfügig ein Rutschhang betroffen. Dieser wird jedoch durch das Belassen des östlichen Teils der Baustraße sowie durch den Einbau von Betonscheiben stabilisiert, so dass es hier zu keinen Beeinträchtigungen bzw. Risiken kommt.
- Als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind Bodenschutzmaßnahmen wie eine fachgerechte Zwischenlagerung vorgesehen. Zudem wird ein Bodenschutzkonzept erstellt und eine bodenkundliche Baubegleitung erfolgen.
- Für das Schutzgut Boden sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erforderlich und vorgesehen.

In der Summe ist festzustellen, dass die Auswirkungen in der Bauzeit im Hinblick auf die zu bewegenden und aufzutragenden Massen und die natürliche Bodenfunktion zwar zunächst eine hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes darstellen, der ursprüngliche Zustand jedoch

größtenteils nach Ende der Bauzeit wiederhergestellt werden kann bzw. sich auf der Fläche, auf welcher dies nicht möglich ist, eine alternative Vegetation entwickeln wird.

Durch die Renaturierung des Baufelds (Maßnahmen A1a, b, d, e) kann der Eingriff in den Boden nicht vollständig ausgeglichen werden. Der Eingriff wurde aber gemäß Ökokontoverordnung bilanziert und schutzgutübergreifend ausgeglichen (Maßnahme E6).

Auch im Bereich des Anschlusses an das Widerlager sind überwiegend anthropogen veränderte Böden betroffen. Zum kleineren Teil werden natürlich gewachsene Böden beansprucht. Es werden dort ca. 0,4 ha dauerhaft versiegelt. Die straßenbegleitenden Flächen und Böschungen werden standortgerecht wiederhergestellt (Maßnahmen 6.V, 1.A, 10.A).

Durch das zweite Brückenbauwerk entstehen zusätzliche Beeinträchtigungen in geringem Umfang durch die dauerhafte Versiegelung im Bereich der Pfeiler und Widerlager. Der dauerhafte Versiegelungsgrad ist gering und wird im Rahmen des Gesamtausgleichskonzepts mit ausgeglichen.

4.2.5.4 Schutzgut Oberflächen- und Grundwasser

4.2.5.4.1 Grundwasser

Das Vorhaben befindet sich im Bereich des Grundwasserkörpers „Keuper-Bergland“. Dieser wird nicht zur Trinkwassergewinnung genutzt. Aufgrund der starken Verdichtung der Baustraße während der Bauzeit kommt es zu einer Verminderung der Niederschlagsversickerung. Dadurch findet eine geringe Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung statt.

Zur Minimierung der Auswirkungen des nicht zurückzubauenden östlichen Teils der Baustraße ist eine Tiefenlockerung nach Ende der Bauzeit vorgesehen.

Die bereits bestandskräftig genehmigten Pfeiler des zweiten Brückenbauwerks werden zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Grundwasserabflusses führen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität ist vorgesehen, dass bei der Gründung der Brückenpfeiler und der Errichtung der Baustraße zur Auffüllung keine wasserschädigenden Stoffe verwendet werden. Die Auswirkungen durch die dauerhafte Versiegelung im Bereich der Pfeiler und Widerlager sind gering. Der Versiegelungsgrad kann im Rahmen des Gesamtausgleichskonzepts vollständig kompensiert werden.

Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager wird das anfallende Niederschlagswasser der versiegelten Flächen teilweise in die angrenzenden Böschungen entwässert und dort versickert. Während des Baustellenbetriebs sind bei sachgerechtem Vorgehen keine Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität zu erwarten. Dies wird durch eine bodenkundlichen Baubegleitung sichergestellt.

4.2.5.4.2 Oberflächenwasser

9.1.1.1.1 Ausmaß der Betroffenheiten

Von dem der Baustraße sind mit Gauchach, Mauchach und dem Graben „Hohle Gasse“ drei Gewässer der 2. Ordnung folgendermaßen betroffen:

- Für die Errichtung der Baustraße müssen die unter dem alten Straßendamm vorhandenen Verdolungen der Gewässer Mauchach und Gauchach um 15 m verlängert werden. Hierdurch wird der weitgehend naturnahe Zustand der Gewässer beseitigt und die gewässerökologischen Funktionen eingeschränkt. Diese Verlängerungen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder zurückgebaut. Die Auswirkungen sind somit nur vorübergehend. Zu berücksichtigen ist im Hinblick auf die ökologischen Funktionen, dass beide Gewässer bereits jetzt durch die vorhandenen Verdolungen eingeschränkt sind.
- Die Verdolungen unter dem Straßendamm der früheren Trasse der B 31 bleiben bestehen, da der Damm nur teilweise zurückgebaut wird. Dies führt nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen von Gewässern, sondern stellt eine Vorbelastung dar. Der Verzicht auf den Rückbau der Verdolungen von Gauchach und Mauchach wird im Rahmen der Bilanzierung des Schutzguts Biotop vollständig ausgeglichen.
- Das Gewässer „Graben Hohle Gasse“ muss zur Realisierung der Baustraße auf deren Nordseite verlegt und an zwei Stellen in einer Dole unter der Baustraße hindurchgeführt werden. Da die Baustraße an dieser Stelle nicht zurückgebaut wird, sind diese Verdolungen dauerhaft. Derzeit hat der Graben keinen eindeutigen Verlauf. Er ist zwar dauerhaft wasserführend, es wurden in ihm aber keine Arten von hervorgehobener artenschutzrechtlicher Relevanz nachgewiesen. Das verlegte Gewässer wird in der neuen Lage naturnah gestaltet und standortgerecht bepflanzt werden. Insgesamt wird sich die Verlegung des Grabens positiv auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere auswirken.
- Zwei der drei im Zuge des Baus der ersten Brücke eingerichteten Amphibientümpel werden durch die Baustraße überbaut. Bei den drei Tümpeln ist wertmindernd zu berücksichtigen, dass einer vollständig und die beiden anderen im Uferbereich verlandet sind. Es handelt sich nicht um natürlich entstandene Gewässer, sondern um frühere Kompensationsmaßnahmen (Hier erfolgt ein Ausgleich durch die Maßnahme E 5, welche die Schaffung von Ersatzlaichgewässern im Bereich des Biotops „Röhricht bei der Wassertretstelle Döggingen“ vorsieht und vor Beginn der Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird. Der dritte Amphibientümpel, welcher zwischenzeitlich trockengefallen ist, wird zu einem Retentionsbereich ausgebaut).
- Aufgrund der Anlage der Baustraße kann das Wasser aus den Hangquellen nicht wie bisher über den Graben „Hohle Gasse“ abgeleitet werden, sondern muss gefasst und an

anderer Stelle in den Graben eingeleitet werden. Im Endzustand wird das Wasser über die tiefengelockerte und mit Oberboden abgedeckte Baustraße in den Graben eingeleitet werden, was dem ursprünglichen Zustand nahekommt.

Während der Bauzeit ist durch die Umweltbaubegleitung und Maßnahmen nach dem Stand der Technik sichergestellt, dass es zu keinen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer kommt. Nach Ende der Bauzeit und Durchführung der geplanten Renaturierungen werden die gewässerökologischen Funktionen der Oberflächengewässer wieder weitreichend aufgenommen werden. Die verbleibende Beeinträchtigung ist daher als gering anzusehen.

Im Hinblick auf die Erheblichkeit der Auswirkungen im Sinne des UVPG ist festzustellen, dass in der Bauzeit erhebliche Störungen der Oberflächengewässer und ihrer Funktionen im Planungsgebiet ausgelöst werden. Jedoch kann der ursprüngliche Zustand bei den Gewässern Mauchach und Gauchach sowie den Amphibientümpeln nach Ende der Bauzeit wiederhergestellt werden. Beim Gewässer „Graben Hohle Gasse“ verbleibt es zwar bei der Verlegung und den Verdolungen, das Gewässer befindet sich durch den naturnahen Ausbau aber in einem verbesserten ökologischen Zustand. Zudem wird die Sohle der Verdolungen mit gebietsheimischem Gestein ausgestaltet, so dass die verbleibenden Nachteile minimiert werden.

Das Brückenbauwerk und der Anschluss an das Widerlager haben keine relevanten Auswirkungen auf das Oberflächenwasser.

4.2.5.5

Schutzgut Klima und Luft

Durch die Errichtung der Baustraße gehen klimatisch aktive Vegetationsflächen verloren. Dieser Verlust beschränkt sich allerdings auf die Bauzeit. Nach der Rekultivierung der Flächen können diese ihre klimatischen Funktionen wieder übernehmen.

Anders ist dies aber bei den Waldflächen im Bereich der östlichen Baustraße und der Ausgleichsmaßnahme E 2.1, wo eine dauerhafte Waldinanspruchnahme von insgesamt ca. 1,94 ha erfolgt. Wälder stellen aufgrund ihrer CO₂-Speicherung Senken für Treibhausgase dar. Die Planung sieht vor, in Erfüllung des forstrechtlichen Waldausgleichs Ersatzaufforstungen im Umfang von ca. 2,39 ha durchzuführen. Dabei wird ein Ausgleichsfaktor von ca. 1:1,25 zugrunde gelegt, um der zeitlichen Verzögerung bei der Wiederherstellung des CO₂-Bindungsvermögens gerecht zu werden. Der Waldausgleich gewährleistet somit, dass die durch die erforderlichen Waldrodungen verlorenen Treibhausgassenken langfristig wiederhergestellt werden.

Im Ausbauabschnitt „Anschluss an das Widerlager“ werden grasreiche Böschungen und Wiesenflächen mit einer Fläche von ca. 0,4 ha anlagebedingt auf Dauer versiegelt. Diese leisten aktuell einen kleinen Beitrag zur Kaltluftproduktion. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich die Flächen unmittelbar neben der B 31 befinden und keinen Siedlungsbezug haben.

Bei dem vom Vorhabenträger geplanten und von der ökologischen Baubegleitung überwachten sachgemäßen Baustellenbetrieb werden keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft und Klima verursacht. Zudem werden die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auch für das Schutzgut Klima und Luft positive Wirkungen haben.

Zwar wird aus Gründen des Artenschutzes auf den vollständigen Rückbau des alten Damms der B 31 verzichtet, die kaltluftstauende Wirkung wird jedoch durch den vorgesehenen Teilrückbau gemindert. Zudem hat die Kompensationsmaßnahme E 2.1 mit der Rodung eines bisher mit Wald bestandenen Hangs eine positive Wirkung auf den Kaltluftabfluss in das Gauchachtal.

Der Einfluss des Brückenbauwerks auf das lokale Klima ist unerheblich. Die Pfeiler haben keine relevante kaltluftstauende Wirkung. Hinzu kommt, dass die Brücke als Zwilling gebaut wird und daher die Pfeiler mit denen der vorhandenen Brücke fluchten.

Die bei Straßenbauvorhaben häufig auftretende Beeinträchtigung des Klimas durch vermehrten Schadstoffausstoß tritt als Folge der Errichtung des zweiten Brückenbauwerks nicht auf: Durch die Baumaßnahmen wird sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen, da kein zusätzlicher Verkehr angezogen werden wird. Die B 31 ist bereits jetzt trotz der Rückstaus im Bereich des Provisoriums auf der Gauchachtalbrücke als Transitstrecke im Bereich des Südschwarzwalds „alternativlos“, da die Wahl von anderen Strecken Zeitverluste zur Folge hätte. Es kommt somit nicht zu zusätzlichen Emissionen, die einen Schadstoffeintrag auf Vegetationsbestände und Störungen der Tierwelt auslösen. Im Gegenteil entstehen hier positive Auswirkungen auf die Emissionssituation, da sich die Belastung der umliegenden Ortschaften durch Entfall des Umleitungsverkehr (insbesondere Ortsdurchfahrt Döggingen) deutlich reduziert.

Im Auftrag des Vorhabenträgers wurden in einer Lebenszyklusbetrachtung die Szenarien Bau des Vorhabens und Verzicht darauf bei unterschiedlichen Betrachtungszeiträumen (70 Jahre und 100 Jahre - Betrachtungsende bei Erreichen der theoretischen Nutzungsdauer der ersten Gauchachtalbrücke) und unterschiedlicher Bauzeit für die anstehenden Sanierungen (18 bzw. 24 Monate) gegenübergestellt. Dabei hat sich gezeigt, dass der Bau des zweiten Brückenbauwerks auf die gesamte Lebenszeit der vorhandenen Brücke gerechnet in der Bilanz für das globale Klima nur im Fall des günstigsten Szenarios für den Verzicht negativ, in allen anderen aber positiv zu Buche schlägt. Im Hinblick auf die gebotene Gesamtbetrachtung mit den Schadenskosten (also unter Berücksichtigung der durch die Umleitungen ausgestoßenen Schadstoffe) ergibt sich, dass die Realisierung des Vorhabens in jedem Szenario im Hinblick auf die Gesamtemissionen und damit auch auf das lokale Klima günstiger ist. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter 5.4 verwiesen.

Im Ergebnis ist der Bau der zweiten Gauchachtalbrücke hinsichtlich der Klimawirkungen und unter der Einbeziehung weiterer relevanter Kriterien (Verkehrssicherheit, Sperrung bei Unfällen, Nutzungsintensität erstes Brückenbauwerk) im Vergleich zum Verzicht auf einen Neubau sinnvoll, auch bei Einbeziehung des Ausbauabschnitts „Anschluss an das Widerlager“.

4.2.5.6

Schutzgut Landschaft

Im Plangebiet ist ein hohes landschaftsästhetisches Potential vorhanden, welches aber durch Verkehrsflächen, insbesondere das Bauwerk der ersten Gauchachtalbrücke, stark vorbelastet ist.

Die Anlage der Baustraße und das Stellen von Großkränen beim Bau der zweiten Gauchachtalbrücke hat Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Diese sind mit einer Dauer von drei bis vier Jahren lediglich temporär. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind Maßnahmen vorgesehen, welche zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes gegenüber dem gegenwärtigen Zustand führen werden. Diese sind:

- Renaturierung der Abtragungsfläche des alten Straßendamms der B 31 als naturnahe Feuchtwiese
- Renaturierung der ehemaligen Bachaue von Mauchach und Gauchach durch naturnahe Wasserbaumaßnahmen und Bepflanzung mit standorttypischen Uferschutzwald
- landschaftsverträgliche Modellierung der verbleibenden Massen der Dammschüttung

Im Bereich des Anschlusses an das Widerlager befinden sich keine wesentlichen landschaftsbildprägenden Strukturen. Die zusätzliche Fahrspur tritt im Landschaftsbild nicht erheblich nachteilig in Erscheinung.

Entgegen der ursprünglichen im Planfeststellungsbeschluss von 1991 formulierten Absicht kann durch den Verzicht auf den Dammrückbau der B 31 alt das ursprüngliche Geländere relief nicht wieder hergestellt werden. Eine Aufwertung des Landschaftsbildes wird aber durch eine landschaftsverträgliche Modellierung der verbleibenden Massen der Dammschüttung und über artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen erreicht. Letztere tragen im Umfeld der Baumaßnahme zur Erhöhung des Struktureichtums bei. Insbesondere erfolgt dies durch die Maßnahme E2.1, bei der ein monotoner Fichtenforst durch strukturreiche Offenland- bzw. Halboffenlandbiotope, Waldsäume und Lichtwald ersetzt wird.

Durch das zweite Brückenbauwerk selbst entstehen keine zusätzlichen Belastungen des Landschaftsbildes, da die beiden Brücken als „Zwilling“ optisch als eine Brücke wirken.

4.2.5.7

Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts treten durch das Vorhaben nicht ein.

4.2.5.8

Natura 2000-Gebiete

Innerhalb des Untersuchungsraums befinden sich drei Natura 2000-Gebiete:

- FFH-Gebiet Nr. 8115-341 Wutachschlucht
- VSG Nr. 8116-441 Wutach und Baaralb
- VSG Nr. 8017-441 Baar

4.2.5.8.1

FFH-Gebiet Nr. 8115-341 Wutachschlucht

Das FFH-Gebiet Wutachschlucht ist mit ca. 0,5 ha betroffen, und zwar durch Flächeninanspruchnahme für die Baustraße und durch einen Puffer für die Waldinanspruchnahme. Im Rahmen der Planungsüberlegungen konnte durch eine Optimierung der Baustraßenplanung die Inanspruchnahme um mehr als die Hälfte reduziert werden.

Bei den in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich überwiegend um einen strukturarmer Fichtenforst, in welchem keiner der im FFH-Gebiet gelisteten Lebensraumtypen vorkommt, weswegen die Schutzziele für die Lebensraumtypen nicht beeinträchtigt sind.

Eine Beeinträchtigung der im Management-Plan abgegrenzten Lebensstätten für die Fledermausarten Mopsfledermaus, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr ist nicht gegeben. Ebenfalls kommt es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Population des Großen Mausohr.

Die vom Biber temporär genutzten Tümpel unterhalb der vorhandenen Gauchachtalbrücke befinden sich außerhalb des FFH-Gebiets. Die angrenzende FFH-Gebietsfläche stellt keinen für den Biber geeigneten Lebensraum dar, da sie überwiegend aus Fichtenwald besteht. Zwar stellen die kleinflächig entlang des Waldsaums im Randbereich des FFH-Gebietes wachsenden Weichhölzer eine Nahrungsressource für den Biber dar, der Flächenverlust von Weichholzbereichen im FFH-Gebiet liegt aber deutlich unterhalb der Bagatellschwelle. Der Erhaltungszustand der Art im FFH-Gebiet wird durch den Eingriff daher nicht beeinträchtigt.

Für den Biber selbst erfolgt die Vermeidung von Schädigungen durch Vergrämung und Ausgleich im Rahmen des speziellen Artenschutzes.

4.2.5.8.2

Vogelschutzgebiet Nr. 8116-441 Wutach und Baaralb

Der durch die Anlage der Baustraße verursachte Eingriff in das Vogelschutzgebiet von ca. 0,5 ha deckt sich weitgehend mit dem in das FFH-Gebiet Wutachschlucht und betrifft überwiegend einen ca. 50-jährigen Fichtenforst. Der Eingriff stellt für keine der im Gebiet gelisteten und im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Vogelarten eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Im Bereich des Ausbauabschnitts „Anschluss an das Widerlager“ grenzt das Vogelschutzgebiet „Wutach und Baaralb“ südlich direkt an. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes verursacht.

4.2.5.8.3

Vogelschutzgebiet Nr. 8017-441 Baar

Durch den Anschluss an das Widerlager wird das nördlich gelegene Vogelschutzgebiet in sehr geringem Umfang randlich betroffen. Erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen für das Vogelschutzgebiet sind dadurch nicht zu erwarten.

Die im Bereich des VSG „Baar“ gelegene CEF-Maßnahme (E 2.1), die sich derzeit in Entwicklung befindet, hat positive Auswirkungen auf die Arten des Vogelschutzgebietes. Erhebliche Beeinträchtigungen für das Vogelschutzgebiet sind nicht zu erwarten.

4.2.5.8.4

Keine zusätzlichen Auswirkungen des zweiten Brückenbauwerks auf alle Natura 2000-Gebiete

Durch anlagenbedingte (Schattenwurf, Barriere, Flächenverbrauch) sowie betriebsbedingte Auswirkungen (Störwirkungen, Emissionen, Kollisionsrisiko) des geplanten weiteren Brückenbauwerks sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für die angrenzenden Natura 2000 Gebiete zu erwarten.

4.2.6

Nichtbestehen von umweltverträglicheren Varianten

4.2.6.1

Varianten zur Lage des zweiten Brückenbauwerks

Zur Lage des zweiten Brückenbauwerks wurde keine Variantenuntersuchung durchgeführt, da für dieses eine bestandskräftige Genehmigung vorliegt. Darüber hinaus ist ein Bau an anderer Stelle fernliegend, da es sich aufdrängt die Brücke als Zwilling direkt neben die vorhandene zu bauen. Dadurch werden die Eingriffe bestmöglich minimiert. Zudem ist die Linieneinführung durch die Lage des südlichen Tunnels und die Brückenwiderlager bereits fixiert.

4.2.6.2

Varianten zum Bauverfahren für das Einheben der Stahlteile

Die Errichtung der zweiten Gauchachtalbrücke ist sinnvoll nur mit einer Baustraße südlich der vorhandenen Brücke möglich. Alle anderen geprüften Varianten zur Bauausführung haben zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde gravierende Nachteile und scheiden daher aus:

- Das Einheben von der vorhandenen Brücke ist aus statischen Gründen nicht möglich, da hierdurch die Standsicherheit der Brücke gefährdet würde.

- Eine Baustraße auf der Nordseite würde neben der deutlich schlechteren Massenbilanz eine weitere Baustraße südlich der Brücke zur Errichtung der Pfeiler zur Folge haben. Außerdem müssten die Bauteile über die vorhandene Brücke hinweg eingehoben werden, was längere Sperrungen der Brücke mit Umleitungsverkehr durch Döggingen zur Folge hätte. Hinzu kommt, dass aufgrund der größeren Ausladung nur sehr spezielle und damit teure und schwer zu erhaltende Kräne eingesetzt werden könnten. Weiterer Gesichtspunkt ist der Umstand, dass bei einer Baustraße auf dem vorhandenen Straßendamm wegen dessen zu geringer Breite auch erheblich und stärker als bei der gewählten Variante in das auf der Böschung befindliche Reptilienhabitat eingegriffen werden müsste.
- Die Variante mit einer Baustraße ebenfalls auf der Südseite und der Anlieferung der einzuhebenden Teile auf der vorhandenen Brücke hat keinerlei Vorteile, da die Baustraße ebenfalls 26 m breit sein müsste, aber die o.g. speziellen Kräne benötigt würden und auch längerer Umleitungsverkehr durch Döggingen unvermeidbar wäre.

Somit kommt unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte nur die durch den Vorhabenträger geplante Variante in Betracht. Durch eine Reduzierung der Breite der Baustraße auf 26 m und damit auf das Mindestmaß der Fläche, welche für das Aufstellen der Kräne benötigt wird, konnte der Eingriff auf das notwendige Minimum reduziert werden. Auch in Bezug auf die CO₂-Bilanz schneidet die gewählte Variante am besten ab. Maßgeblich hierfür ist die Vermeidung von Emissionen durch die Nichterforderlichkeit von Umleitungsstrecken. Daher steht zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde fest, dass zur Realisierung des zweiten Brückenbauwerks die Baustraße mit den angrenzenden Baustelleneinrichtungsflächen wie geplant und beantragt benötigt wird.

4.2.6.3

Varianten für den Anschluss des Widerlagers

Für die Planung des „Lückenschlusses“ zwischen dreistreifigem und zweibahnigem Ausbau der B 31 im Bereich der Anschlussstelle Unadingen wurde ein Umweltbericht mit Variantenvergleich erstellt. Dabei wurde auch die Anschlussstrecke an das Widerlager der Brücke in die Planung einbezogen und die Varianten eines Ausbaus Richtung Norden und Richtung Süden betrachtet. Es ergab sich, dass der Ausbau Richtung Norden vorteilhafter ist. Da hier die Verlegung des Lärmschutzwalls vermieden werden kann, kommt es zu weniger Erdbebewegungen und damit zu einem geringeren Eingriff in den Boden. Zudem kann der Lebensraum geschützter Arten auf dem Lärmschutzwall erhalten werden. Ebenso rückt die Straße nicht an den Ort Unadingen heran. Schließlich besteht die Möglichkeit, den Umleitungsverkehr während der Bauphase auf dem nördlich der Trasse gelegenen Wirtschaftsweg und damit außerhalb der Ortslage führen zu können.

4.2.6.4 Nullvariante

Die Nullvariante beschreibt, wie sich die Umwelt bei Nichtdurchführung des Vorhabens entwickeln würde. In diesem Fall würden die oben unter 4.2.1 beschriebenen Umweltauswirkungen nicht oder nicht in vollem Umfang eintreten und die Schutzgüter würden sich entsprechend der Nutzung und der Umwelteinflüsse weiterentwickeln.

Einige der Umweltauswirkungen sind bereits eingetreten, da mit der Räumung des Baufeldes und im Hinblick auf den Artenschutz bereits vorbereitende Arbeiten durchgeführt wurden. Insbesondere wurden die notwendigen Wald- und Gehölzrodungen sowie Vergrämuungsmaßnahmen bis zum verordneten Baustopp durchgeführt. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wurden ebenfalls umgesetzt und befinden sich in Entwicklung. Diese bereits eingetretenen Umweltveränderungen können aber nicht zugunsten des Vorhabens als Vorbelastung in der UVP berücksichtigt werden. Für diese ist vom ursprünglichen Zustand auszugehen – was in der obigen Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auch erfolgt ist.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens würde die provisorische Verkehrsführung und damit die dadurch verursachten Unfallrisiken sowie der erhöhte Schadstoffausstoß durch Abbremsen und Beschleunigen weiterhin bestehen bleiben. Ebenfalls hätte dies zur Folge, dass der Überholdruck im Abschnitt der Ortsumfahrung Döggingen nicht abgebaut und dadurch weiterhin die Gefährdung durch riskante Überholvorgänge vorhanden wäre. Es käme somit nicht zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität.

Hinzu kommt, dass bei künftigen Sanierungsmaßnahmen an der vorhandenen Brücke und dem nördlichen Tunnel weiterhin der gesamte Verkehr auf die Umleitungsstrecke durch Döggingen geführt werden müsste. Da die Dauer der Sanierung der ersten Gauchachtalbrücke auf 18 bis 24 Monate und die Tunnelsanierung auf ca. 10 Monate geschätzt werden, sind dies beträchtliche Zeiträume mit erheblichen klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen. Da Sanierungsarbeiten an den Bauwerken in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt werden müssen (bei der Brücke nach ca. 25 und den Tunnelröhren nach ca. 20 Jahren), würde sich diese Belastung von Döggingen ebenso regelmäßig wiederholen.

Die Nullvariante ist daher keine in Betracht zu ziehende Alternative.

4.3 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Vorgaben der umweltfachlichen Untersuchungen zum Vorhaben und der vorstehenden Ausführungen kommt die Plangenehmigungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Schutzgüter Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige

Sachgüter sowie dem Natura 2000-Gebietsschutz und dem besonderen Artenschutz gegeben ist.

Es verbleibt kein Kompensationsdefizit, da durch die geplanten Maßnahmen Beeinträchtigungen der Schutzgüter vermieden, vermindert oder kompensiert werden können.

Bei Umsetzung der Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichmaßnahmen werden keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst bzw. diese im Hinblick auf Schlingnatter und Zauneidechse ausnahmsweise zugelassen und die Kohärenz von Natura 2000 bleibt gewahrt.

Es wird festgestellt, dass die nachteiligen Auswirkungen der Baustraße, des Anschlusses an das Widerlager und des zweiten Brückenbauwerks auf die einzelnen Umweltschutzgüter auch im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen.

5.

Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nachfolgend wird dies im Hinblick auf die öffentlichen Belange dargestellt. Aufbauend auf der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und unter Einbeziehung der Ergebnisse des weiteren Verfahrens ergaben sich die nachfolgend dargestellten Gesichtspunkte und Abwägungsergebnisse.

5.1

Raumordnung, Landesplanung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat mit Schreiben vom 30.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Er teilt mit, dass der Ausbau dieser bedeutenden Schwarzwaldquerung der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie der Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktiven Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort diene. Einwendungen würden daher nicht erhoben.

Belange der Raumordnung und Landesplanung stehen somit dem Vorhaben nicht entgegen.

5.2

Kommunale Belange

5.2.1

Stadt Bräunlingen

Die Stadt Bräunlingen hat mit Schreiben vom 16.05.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie teilt mit, dass sie hinter dem Bau der zweiten Gauchachtalbrücke stehe. Die zweite Gauchachtalbrücke sei zentraler Baustein auch für die künftige Entlastung der Ortsdurchfahrt Döggingen. Erst durch die zweite Brücke könnten auch beide Tunnelröhren komplett

genutzt werden. Die Stadt Bräunlingen verfolge das Ziel, dass die Tunnelröhren so nachgerüstet werden, dass dort auch ein Begegnungsverkehr im geplanten Umleitungsfall durchgeführt werden kann, um somit den Stadtteil Döggingen zu entlasten.

Die zweite Brücke werde ebenfalls gebraucht, damit bei der Instandsetzung der bestehenden Brücke nicht der komplette Umleitungsverkehr über längere Zeiten durch den Ort fließen müsse. Somit diene der Bau der zweiten Brücke der Verkehrsentslastung des Ortes und habe damit eine weitere gewichtige positive Folge zur Minimierung der Belastungen der verkehrsgeplagten Einwohnerschaft in Döggingen. Letztendlich war der Bau der Ortsumgehung Döggingen auch eine Folge mehrerer schwerer bzw. tödlicher Verkehrsunfälle, auch mit Fußgängern in der Ortsmitte.

Die Stadt Bräunlingen habe die Planungen immer konstruktiv unterstützt und auch Flächen für die Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Ebenso sei bei den Planungen für den Bau der zweiten Brücke darauf geachtet worden, dass es durch das Anlegen der Baustraße nicht zu dauerhaften Sperrungen kommt. Aus den Fakten ergebe sich daher eine verkehrliche Notwendigkeit zum Bau der zweiten Gauchachtalbrücke, zu der auch die Einwohnerschaft von Döggingen geschlossen steht.

Die Stadt begrüße ausdrücklich die Intention des Landes Baden-Württemberg und der Bundesrepublik Deutschland, die zweite Gauchachtalbrücke zu bauen.

5.2.2 Stadt Löffingen

Die Stadt Löffingen hat im ergänzenden Verfahren auf eine Stellungnahme verzichtet. In der Anhörung zur Plangenehmigung vom 11.02.2022 hatte die Stadt mitgeteilt, dass zu dem Vorhaben keine Einwendungen bestehen.

5.2.3 Ergebnis zu den kommunalen Belangen

Kommunale Belange stehen somit dem Vorhaben nicht entgegen.

5.3 Verkehrssicherheit

Belange der Verkehrssicherheit stehen der Erteilung der Plangenehmigung nicht entgegen:

5.3.1

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Untere Straßenverkehrsbehörde

Die Untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 24.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass gegen die vorgelegten Planungen weder aus straßenverkehrsrechtlicher noch aus -betrieblicher Sicht Bedenken und Anregungen bestehen.

5.3.2

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Straßenverkehrsamt

Das Straßenverkehrsamt beim Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis hat mit Schreiben vom 08.05.2025 zu dem Vorhaben im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Stellung genommen und mitgeteilt, dass die unter Punkt 9 des ergänzenden Erläuterungsberichts aufgeführten geringfügigen Änderungen gegenüber der bestehenden Planfeststellung hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Auswirkungen haben. Aus verkehrspolizeilicher Seite bestünden deshalb zum Vorhaben keine Bedenken.

5.4

Klimaschutz

5.4.1

Bundes- und Landesklimaschutzgesetz

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) ist am 18.12.2019 in Kraft getreten mit dem nationalen Ziel ein Rahmengesetz zu schaffen, in dem die Prinzipien des Klimaschutzes gesetzlich verankert werden. In § 13 Abs. 1 KSG ist ein Berücksichtigungsgebot für die Träger öffentlicher Aufgaben statuiert, die bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zur Erfüllung festgelegten Ziele berücksichtigen müssen.

Am 11.02.2023 ist zudem das sog. Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) in Kraft getreten. Es bezweckt den Schutz des Klimas durch eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bis hin zur Treibhausgasneutralität und eine gleichzeitige Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels im Land (§ 1 KlimaG BW). Gemäß § 7 S. 1 KlimaG BW hat die öffentliche Hand im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen.

Beide Vorschriften sind somit inhaltlich vergleichbar und werden hier daher im Hinblick auf den Klimaschutz einheitlich betrachtet.

Die genannten Regelungen lösen im Rahmen der Abwägungsentscheidung zwar eine Berücksichtigungspflicht aus, sind aber nicht als Optimierungsgebot zu verstehen. Das heißt,

das Klimaschutzgebot und die damit verbundenen Emissionsziele haben trotz ihrer verfassungsrechtlichen Bedeutung keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Ein solcher Vorrang kann weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG abgeleitet werden, wobei das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zunimmt.

Klimaschutzbelange können demnach zugunsten anderer Belange in den Hintergrund treten. Sie stellen jedoch bei der Entscheidungsfindung einen wichtigen Belang dar, der in die Gesamtabwägung einzustellen ist. Andere Belange können die Vorteile eines Vorhabens sein, speziell bei Straßenprojekten z.B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Verringerung des Unfallgeschehens, wobei auch elementare Faktoren wie die Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen anzuerkennen sind.

Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder für deren Bewertung gibt es gegenwärtig keine konkretisierenden Vorgaben. Zur Erfüllung der Anforderungen des Berücksichtigungsgebots des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG muss die Plangenehmigungsbehörde mithin mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben.

Im Hinblick auf das vom Bund im Bundes-Klimaanpassungsgesetz (KAnG) und vom Land im KlimaG BW verfolgte Ziel der Klimaanpassung ist festzustellen, dass nach § 7 Abs. 2 KlimaG BW für die Berücksichtigung der Belange der Klimawandelanpassung § 8 KAnG entsprechend gilt. Dessen Absatz 5 regelt, dass das Berücksichtigungsgebot keine Anwendung auf Verfahren findet, deren Durchführung vor dem 1. Januar 2025 beantragt wurde. Dies ist hier der Fall, da sich diese Planergänzungsentscheidung auf den ursprünglichen Antrag auf Plangenehmigung vom 14.04.2021 bezieht. Zur Vermeidung von Rechtsrisiken wird aber hiermit festgestellt, dass die Maßnahmen, welche mit der aktuellen Entscheidung genehmigt werden (siehe hierzu 1.2), keine Relevanz für die Klimaanpassung haben, da keine gravierenden negativen Auswirkungen für Klimaanpassungsbelange zu erwarten sind. Somit wären auch bei Geltung des Berücksichtigungsgebots keine weiteren Prüfungen erforderlich.

Relevant ist im Folgenden somit nur die Berücksichtigung des Klimaschutzgebots.

5.4.2

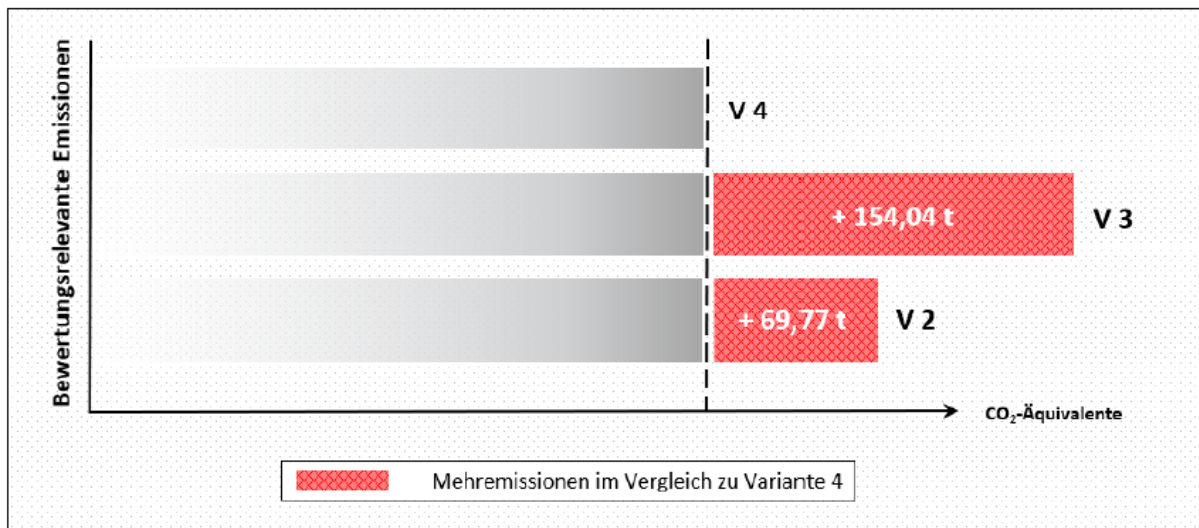
Berücksichtigung des Klimaschutzes beim Bau des Vorhabens

5.4.2.1

Berücksichtigung des Klimaschutzes für die Variantenentscheidung beim Bauverfahren

Der Vorhabenträger hat die Erstellung einer CO₂-Bilanz für den Bauablauf beauftragt. Diese vergleicht die möglichen Varianten der Bauausführung im Hinblick auf Ihren Ausstoß von Kohlendioxid (Unterlage 19.12.2).

Ein in dem Gutachten enthaltenes Schaubild (dort S. 17) zeigt, dass der Vorsprung der genehmigten Variante 4 (Einheben der Bauteile von der Baustraße) gegenüber den Varianten 2 und 3 deutlich ist:



Daher kommt die Bilanz zu folgendem Ergebnis:

„Im Abwägungsprozess von ökologischen, wirtschaftlichen und technischen Kriterien geht die Variante 4 als beste Variante hervor und sollte weiterhin als Vorzugsvariante betrachtet werden. Für die Vorzugsvariante 4 konnten im Rahmen der durchgeführten Untersuchung keine zusätzlichen Verbesserungsvorschläge aus der ökologischen Dimension abgeleitet werden.“

Damit zeigt sich, dass die genehmigte Variante des Bauverfahrens nicht nur aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht, sondern auch im Hinblick auf den Klimaschutz vorzugswürdig ist.

5.4.2.2

Klimaauswirkungen bei Verzicht auf den Bau der zweiten Brücke für den Zeitraum der anstehenden Sanierungen von vorhandener Brücke und Tunnel

Der Vorhabenträger hat eine CO₂-Bilanz für den Bauablauf anfertigen lassen, in welcher der zusätzliche Ausstoß von Kohlendioxid für den Fall des Verzichts auf den Bau der zweiten Brücke ermittelt wird (Unterlage 19.12.3).

Die Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass der Verzicht auf den Bau der zweiten Brücke zu erheblichen Mehremissionen von Kohlendioxid führt. Dies resultiert aus dem bei den Sanierungen der vorhandenen Brücke und des südlichen Tunnels erforderlichen Umleitungsverkehr auf der Kreisstraße durch Döggingen sowie aus dem Fortbestehen der Verschwendung bei Einfahrt in den südlichen Tunnel, welche zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen führt. Die Berechnung wurde sowohl für eine Sanierungszeit von Brücke und Tunnel von 18 als auch von 24 Monaten durchgeführt. Die errechneten Mehremissionen betragen hierfür 5.504,59 Tonnen bzw. 6.910,41 Tonnen (siehe S. 13 der CO₂-Bilanz in Unterlage 19.12.3).

Zu berücksichtigen ist auch, dass der Umleitungsverkehr während der Sanierungen bei Verzicht auf den Neubau beträchtliche Mengen an weiteren Schadstoffen (u.a. Stickstoffoxid, Ammoniak, Schwefeldioxid, Feinstaub und Kohlenmonoxid) in der Ortslage von Döggingen zur Folge haben würde. Anders als Kohlendioxid, welches sich zwar auf das Weltklima auswirkt, aber für den Menschen ungiftig ist, sind die genannten Schadstoffe ab bestimmten Konzentrationen als gesundheitsgefährdend anerkannt. Um diese zusätzliche Belastung abzubilden, wurde die CO₂-Bilanz um eine Schadstoffbetrachtung ergänzt, welche die zusätzlichen Schadenskosten bei Verzicht auf den Neubau ermittelt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass bei 18 Monaten Sanierungszeit bei Verzicht auf den Neubau 1.282.152 Euro und bei 24 Monaten 1.610.277 Euro zusätzliche Schadenskosten entstehen.

5.4.2.3

Klimaauswirkungen der Rodung von Waldflächen als Kohlendioxid-Senken

Bei den Klimaauswirkungen des Vorhabens ist zu berücksichtigen, dass für den Bau der Brücke Waldflächen gerodet werden müssen. Die Rodungen für die Errichtung der Baustraße betragen 0,4963 ha, diejenigen für die Realisierung der CEF-Maßnahme E 2.1 1,448 ha, zusammen also 1,9443 ha. Da Wälder CO₂-Senken darstellen, führt dies zu klimarelevanten Auswirkungen. Diese werden aber vorliegend kompensiert, indem für die genannten Rodungen 0,625 bzw. 1,765 ha, also zusammen 2,39 ha Wald an anderer Stelle neu aufgeforstet werden, wobei der zeitliche Versatz bis zur Wiederherstellung der Wälder berücksichtigt wird.

5.4.2.4

Berücksichtigung des Klimaschutzes beim Bau der zweiten Brücke mit Anschluss an das Widerlager (Bauwerke)

Für die Herstellung des Brückenbauwerks und des Anschlusses an das Widerlager sind größere Mengen an Baumaterialien erforderlich. Deren Herstellungsprozess führt zum Ausstoß erheblicher Mengen an Kohlendioxid. Dies war aber im Rahmen der Plangenehmigung vom 11.02.2022 und auch in dieser Ergänzungsentscheidung nicht zu berücksichtigen, denn der Bau der zweiten Brücke wurde 1991 planfestgestellt und diese Planfeststellung ist nach wie vor bestandskräftig. Im Übrigen darf sich die Plangenehmigungsbehörde nicht in Widerspruch zur Entscheidung des Gesetzgebers bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans setzen, da diesem bewusst war, dass die Herstellung der Ortsumfahrung Döggingen erhebliche Treibhausgasemissionen zur Herstellung der Baustoffe zur Folge hat.

Der Vorhabenträger hat trotz der fehlenden Verpflichtung hierzu (und ohne, dass er beabsichtigt, die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses von 1991 in Frage zu stellen) eine Lebenszyklusbetrachtung anfertigen lassen, in welcher der Kohlendioxidausstoß im Fall des Baus der zweiten Brücke mit Anschluss an das Widerlager und im Fall des Verzichts verglichen werden (Unterlage 19.12.1).

In der Lebenszyklusbetrachtung wurden die Szenarien Bau des Vorhabens und Verzicht darauf vor unterschiedlichen Betrachtungszeiträumen (70 Jahre und 100 Jahre - Betrachtungsende bei Erreichen der theoretischen Nutzungsdauer der ersten Gauchachtalbrücke) und unterschiedlicher Bauzeit für die anstehenden Sanierungen (18 bzw. 24 Monate) gegenübergestellt. Eingerechnet wurden dabei auch die Kohlendioxid-Emissionen, die durch die Gewinnung und Produktion der Treibstoffe bzw. des Fahrstroms entstehen (sog. Well-to-Wheel-Emissionen).

Dabei zeigt sich, dass nur bei der kürzeren Lebensdauer von 70 Jahren und der kürzeren Bauzeit von 18 Monaten der Verzicht auf den Neubau zu geringeren Kohlendioxid-Emissionen führt, und zwar ca. 9 % weniger. Bereits bei einer angenommenen Bauzeit von 24 Monaten ist eine Erhöhung der Kohlendioxid-Emissionen um 12 % beim Verzicht auf den Neubau festzustellen. Erst recht gilt dies bei einer Nutzungsdauer von 100 Jahren, wo bei einer 18monatigen Bauzeit ca. 19 % und bei einer 24monatigen sogar ca. 48 % mehr Kohlendioxid-Emissionen anfallen.

Zudem wurde in der Lebenszyklusbetrachtung ein Vergleich der Schadenskosten (bei dem auch Luftschadstoffe berücksichtigt werden) angestellt. Dieser ergibt für alle Szenarien eine schlechtere Bilanz für den Verzicht auf das Vorhaben.

Somit ist festzustellen, dass der Bau des zweiten Brückenbauwerks auf die gesamte Lebenszeit der vorhandenen Brücke gerechnet in der Klimabilanz nur im Fall des günstigsten Szenarios für den Verzicht negativ, in allen anderen aber positiv zu Buche schlägt. Im Hin-

blick auf die gebotene Gesamtbetrachtung mit den Schadenskosten ergibt sich darüber hinaus, dass die Realisierung des Vorhabens in jedem Szenario im Hinblick auf die Emissionen günstiger ist.

5.4.3

Vorbringen des Verkehrsclub Deutschland (Regionalverband Südbaden) zum Klimaschutz

Der Regionalverband Südbaden des Verkehrsclubs Deutschland hat mit Schreiben vom 30.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die vorliegende Lebenszyklusbetrachtung zur geplanten zweiten Gauchachtalbrücke bei Döggingen stelle zwar einen Schritt in Richtung ökologischer Infrastrukturplanung dar und zeige, dass Klimabelange zunehmend Eingang in das Verwaltungshandeln finden. Dies werde ausdrücklich begrüßt. Solche Betrachtungen würden künftig für unverzichtbar im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen angesehen.

Nachfolgend werden in Kursivschrift die einzelnen Punkte in der Stellungnahme des VCD wiedergegeben. Die jeweils darauf folgenden Erwiderungen sind Zitate der Ausführungen des vom Vorhabenträger beauftragten Gutachters (jeweils in Anführungszeichen), die sich die Plangenehmigungsbehörde zu eigen macht. Die Auffassung der Plangenehmigungsbehörde wird, um Wiederholungen zu vermeiden, nach den gesamthaften Ausführungen des VCD und der Erwiderungen des Gutachters dargelegt.

5.4.3.1

Vorbringen des VCD und Erwiderung des Gutachters des Vorhabenträgers

- *Die vorliegende Klimabewertung müsse als methodisch fehlerhaft und nicht konform mit den Anforderungen des Klimaschutzgesetzes sowie des Pariser Abkommens bewertet werden. Das Gutachten arbeite mit veralteten Emissionsfaktoren (HBEFA), deren Datenbasis im Jahr 2050 ende, während der Planungshorizont bis zu 90 Jahre und somit weit über 2050 hinausreiche. Offensichtlich würden die Emissionswerte des Jahres 2050 fälschlicherweise als konstant fortgeschrieben, ohne eine Dekarbonisierung anzunehmen. Dies führe zu einer verzerrten und irreführenden Klimabilanz.*

„Weder das Klimaschutzgesetz (KSG) noch das Pariser Abkommen enthalten spezifische Vorgaben an eine anzuwendende Methode zur Berücksichtigung, geschweige denn an eine Bewertung von klimawirksamen Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens. Das Klimaschutzgesetz stellt lediglich ein Berücksichtigungsgebot im Rahmen der Abwägung auf, dem mit der Bewertung nachgekommen wird.

Bei dem ‚Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs‘ (HBEFA) handelt es sich um eine Standard-Datenquelle für Emissionsberechnungen. Derzeit stellt das HBEFA Version 4.2 (2022) Daten für einen Prognosezeitraum bis 2050 zur Verfügung. Durch die Nutzung dieser Daten rechnet die Lebenszyklusbetrachtung über den Planungs- und

Prognosehorizont für Verkehrsinfrastrukturanlagen (2040 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung) hinaus und ist methodisch auf dem Stand der Technik.

Das HBEFA legt einen Flottenmix zugrunde, der sich bis zum Jahr 2050 deutlich in Richtung alternativer und insbesondere elektrischer Antriebsarten verschiebt. Das hat zur Folge, dass die angesetzten THG-Emissionen bis zum Jahr 2050 kontinuierlich abnehmen und dann nur noch einen Bruchteil der heutigen Emissionen betragen. Für das Erreichen des Planungshorizontes (Ende der theoretischen Nutzungsdauer der ersten Gauchachtalbrücke) ist es erforderlich, eine Annahme über die Entwicklung der Emissionsdaten über das Jahr 2050 hinaus zu treffen. Die Lebenszyklusbetrachtung schreibt deshalb die Daten der HBEFA ab dem Jahr 2050 konstant fort, da eine eigene Prognose den Stand der Technik verlassen und über die Anforderungen aus der Rechtsprechung zum Klimaschutzgesetz hinausgehen würde. Eine Verzerrung oder gar irreführende Klimabilanz ist aufgrund der in den Daten für das Jahr 2050 weit fortgeschrittenen Dekarbonisierung nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Da darauf verzichtet wurde, vergleichbare Annahmen über die fortschreitende Dekarbonisierung bei der Herstellung von Baustoffen und der Instandhaltung des Bauwerks zu treffen, verschiebt sich die Bilanz sogar zuungunsten der zweiten Gauchachtalbrücke.“

- *Damit unterstelle das Gutachten implizit ein „Weiter-so“-Szenario, als würde die deutsche Klimapolitik ihre selbst gesetzten Ziele verfehlen. Es entstehe ein zirkulärer Denkfehler: Die Brücke werde klimaneutral gerechnet, wenn Deutschland das Klimaziel nicht erreiche. Dieses Vorgehen sei nicht nur fachlich fragwürdig, sondern untergrabe die Legitimität und Verbindlichkeit staatlicher Klimaziele.*

„Diese Unterstellung ist nicht korrekt. Die Berücksichtigung des Rückgangs der THG-Emissionen in den HBEFA Daten bis 2050 sowie die gleichzeitig nicht angesetzte Dekarbonisierung auf der Herstellungsseite des Bauwerks (vgl. GZ Nr. 247) stellt eben kein "Weiter-so" Szenario dar. Darüber hinaus hat die Rechtsprechung geklärt, dass der Vorhabenträger bei der Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimaschutz auf vorhandene Daten zurückgreifen darf. Für den Sektor Verkehr hat das BVerwG einen Rückgriff auf die "im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) hinterlegten Zahlen" ausdrücklich bestätigt (Urteil vom 04.05.2022, Rdnr. 89). Weitere, eigene Untersuchungen und Berechnungen seien nicht geboten.“

- *Eine redliche und zukunftsorientierte Modellierung hätte zwingend eine Annahme mit vollständiger Treibhausgasneutralität ab 2045 enthalten müssen. In einem solchen Szenario würden die Emissionen der Umleitungsverkehre während der Sanierung nur bis 2045 – und in diesem Zeitraum auch mit steigendem Anteil der E-Mobilität – wirksam sein, was die Notwendigkeit der zweiten Brücke aus klimapolitischer Sicht stark in Frage stelle.*

„Infolge der Abweichungen von dem Pfad der Zielerreichungen beschreibt das UBA bereits heute, dass „das Gesamtziel der THG-Neutralität in 2045 droht [...] verfehlt zu werden“. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands#internationale-vereinbarungen-weisen-den-weg> , Stand 22.04.2025 abgerufen am 10.07.2025). Eine solche Modellierung wäre also spekulativ. Wie bereits argumentiert, vermeidet die Klimaschutzbetrachtung die Bildung willkürlich definierter Szenarien und stützt sich stattdessen auf den Stand der Technik.“(Zum Stand der Technik wird vom Gutachter auf die obigen Ausführungen verwiesen)

- *Zudem habe sich das Land Baden-Württemberg in der „Verkehrswende bis 2030“ zum Ziel gesetzt, den Kfz-Verkehr in Stadt und Land um ein Fünftel gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Da die Jahresfahrleistung in Baden-Württemberg bis vor wenigen Jahren immer weiter zugenommen habe, entspreche dies einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens gegenüber dem heutigen Stand um etwa 30 %. Wenn das Land Baden-Württemberg seine eigenen Zielsetzungen ernst nehme, könne eine neue Straßeninfrastruktur nicht auf der Grundlage der Annahme gleichbleibender Verkehrsverhältnisse geplant werden.*

„Bei dem formulierten Ziel der „Verkehrswende bis 2030“ handelt es sich um einen Durchschnittswert. Der vollständige Text lautet: „Um das Ziel zu erreichen, müssen langfristig weniger Autos und Lastwagen auf den Straßen unterwegs sein. Dabei müssen wir realistisch sein. Nicht überall lässt sich einfach auf das Auto verzichten. In ländlichen Regionen werden Menschen weiterhin mehr Auto fahren als in der Stadt. In Städten soll der Autoverkehr bis 2030 etwa 50 Prozent geringer sein. In ländlichen Regionen dagegen nur um rund 10 Prozent“ (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimamobilitaetsmonitor/ein-fuenftel-weniger-kfz-verkehr-in-stadt-und-land> , abgerufen am 11.07.2025.) Die bisherige Entwicklung lässt erwarten, dass dieses Ziel verfehlt wird. Anzunehmen, dass die bisherige Entwicklung in die falsche Richtung nun durch eine beschleunigte Entwicklung in die richtige Richtung ausgeglichen würde, führt wie schon die vorherige Argumentation auf ein spekulatives Szenario. Wie bereits argumentiert, vermeidet die Klimaschutzbetrachtung die Bildung willkürlich definierter Szenarien und stützt sich stattdessen auf den Stand der Technik.“

- *Diese Reduzierung des Kfz-Verkehrs sei - auch unter der Annahme eines zunehmenden Anteils der E-Mobilität – durch die Vorgaben des Bundes- und Landesklimaschutzgesetz zwingend vorgegeben. In den Empfehlungen „E Klima 2022“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Ausgabe 2022) heiße es dementsprechend (Seite 8):*

„Aufgrund eines sich nicht abzeichnenden Abstiegs pfads gemäß den Klimazielen und der projizierten Entwicklung im Verkehrssektor wird es erheblicher Anstrengungen bedürfen, die

jährlichen Minderungsziele einzuhalten. Zu erwarten ist, dass die Folgen von Nichteinhaltungen noch nie dagewesene Veränderungen im Umgang mit dem Angebot und der Nachfrage in allen Verkehrssystemen mit sich bringen werden.“

Das Ziel müsse danach sein, sowohl die Verkehrsleistungen als auch die spezifischen Wirkungen der Verkehrsnachfrage (also die CO₂-Emissionen pro Personen- bzw. Tonnenkilometer) zu vermindern (Seite 15). Dazu sei im Verkehr ein sowohl möglichst gleichbleibendes als auch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau anzustreben, da ein geringeres Geschwindigkeitsniveau zu Fahrtzeitverlängerungen und damit zu höheren Widerständen zur Überwindung längerer Fahrtweiten führe (Seite 17).

„Die Anwendung dieser Argumentation auf das vorliegende Bauvorhaben lässt außer Acht, dass längere Fahrzeiten und damit höhere Widerstände auf einzelnen Strecken nicht zwangsläufig dazu führen, dass die Verkehrsnachfrage abnimmt oder sich auf andere Verkehrsträger verlagert. Dies gilt insbesondere für solche Verkehre, für die keine geeignete Alternative zur Verfügung steht (z.B. überregionale Verkehre, Güterverkehre). Wenn sich Verkehre auf längere Ausweichrouten verlagern oder in Ermangelung von Alternativen dennoch hohe Widerstände in Kauf genommen werden, erhöhen sich zwangsläufig auch die Emissionen.“

- *All diesen Zielsetzungen laufe das geplante zweite Brückenbauwerk zuwider, da es zwar möglicherweise zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses, keinesfalls aber zu einem geringeren Geschwindigkeitsniveau oder gar zu höheren Widerständen für den Kfz-Verkehr führen würde. Angesichts der enormen Kosten der geplanten zweiten Brücke würden hier „erhebliche Anstrengungen“ unternommen, den Kfz-Verkehr weiterhin zu erleichtern, anstatt mit den verfügbaren Mitteln darauf hinzuwirken, dass die Minderungsziele des Klimaschutzgesetzes erreicht und die Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Das Ziel einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei geringen Geschwindigkeiten sei ohne weiteres auch durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der bestehenden Brücke erreichbar.*

„Der Vorwurf, es würden „erhebliche Anstrengungen“ unternommen, den Verkehrsfluss zu erleichtern, lässt außer Acht, dass die aktuelle Situation zu starken Belastungen für die von den Umleitungsverkehren betroffene Bevölkerung führt. Darüber hinaus zeigt die Lebenszyklusanalyse die negativen Effekte der bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Brücke (THG-Mehremissionen), welche den Geschwindigkeitsfluss unterbricht, anstatt ihn zu verstetigen.“

- *Ergänzend verweise die UBA-Studie (2022) darauf, dass in Bewertungen verkehrlicher Maßnahmen auch Nachfrageeffekte zu berücksichtigen seien. Eine konsequente Verkehrslenkung sowie die Förderung emissionsfreier Alternativen – etwa durch eine verbesserte S-Bahn-Anbindung – könnten während der Sanierungszeit den Verkehr und*

damit die Emissionen signifikant senken. Dies sei im Gutachten bislang nicht berücksichtigt worden.

„Die Förderung emissionsarmer Alternativen ist in den Emissionsdaten des HBEFA berücksichtigt. Ein wesentlicher THG-Treiber im vorliegenden Bauvorhaben ist der hohe Schwerverkehrsanteil. Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs stellt keine geeignete Maßnahme für die Reduzierung von Güterverkehren dar. Auch der Effekt auf überregionale Verkehre im Allgemeinen ist begrenzt.“

- *Eine Grafik der Lebenszyklusbetrachtung stelle die Emissionen des Brückenbaus (graue Klötzchen) der Sanierung sowie der Umleitungsverkehre (orange Klötzchen) gegenüber. Dabei würden die Emissionen der Umleitung als eine Art „Gegenrechnung“ genutzt, die die Bauemissionen nach und nach neutralisieren solle. Nach der kruden Logik des Gutachtens werde so behauptet, dass nach 70 Jahren die Klimabilanz zwischen Brücke und Nicht-Brücke ausgeglichen sei, erst nach 100 Jahren zugunsten der Brücke ausfalle und nach 200 Jahren gar das gesamte Klimaproblem durch den Betonbau gelöst sei – eine ironische und fachlich nicht haltbare Schlussfolgerung.*

„Diese Beschreibung entspricht nicht der angewandten Methodik. Die Berechnung der baubedingten Treibhausgasemissionen erfolgt in Anlehnung an die Methodik der Ökobilanz nach DIN EN ISO 14040. Hierbei werden in der Sachbilanz alle wesentlichen stofflichen und energetischen In- und Outputs der betrachteten Prozesse (Herstellung und Nutzung der Brücke) berücksichtigt. Es wird zu keinem Zeitpunkt behauptet, der Bau der zweiten Gauchachtalbrücke würde das Klimaproblem lösen.“

- *Darüber hinaus sei der HBEFA-Datenbestand für eine Betrachtung von mehr als zehn Jahren nach dem Referenzjahr völlig veraltet und für die hier angewandte Lebenszyklusanalyse über 70 bis 100 Jahre ungeeignet. Eine aussagekräftige Klimabewertung dürfe sich nicht auf diese veralteten Werte stützen.*

„Die HBEFA-Werte sind nicht veraltet, sondern Stand der Technik. Sie berücksichtigen insbesondere die aktuellen Entwicklungen im Hinblick auf die Antriebsarten.“ (Hierzu verweist der Gutachter auf die Ausführungen zu Beginn, wonach das HBEFA einen Flottenmix zugrunde legt, der sich bis zum Jahr 2050 deutlich in Richtung alternativer und insbesondere elektrischer Antriebsarten verschiebt)

- *Schließlich sei zu beachten, dass für das gesamte Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung nachgeholt werden müsse. Diese müsse auch Alternativen – etwa den Verzicht auf eine zweite Brücke und den Erhalt bzw. die Sanierung der vorhandenen Brücke – in den Blick nehmen. Dies sei bislang nicht erfolgt, da der Vorhabenträger – zu Unrecht – den Bedarf und die Rechtfertigung für die vor Jahrzehnten unter völlig anderen tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen planfestgestellte zweite Brücke überhaupt*

nicht mehr hinterfragt. Eine Alternativenprüfung unter Einbeziehung des Verzichts auf die zweite Brücke könnte aber wichtige Erkenntnisse liefern.

„Die Klimaschutzbetrachtung enthält den Verzicht auf die zweite Gauchachtalbrücke als Referenz.“

- *Neu in der aktuellen Klimaberechnung sei zwar die Einbeziehung des vierspurigen Ausbaus der Straße westlich der Brücke, der untrennbar mit dem Brückenbau verbunden sei. Dies erhöhe die Emissionen noch weiter und mache klar: Der Brückenbau sei nicht isoliert zu betrachten.*

Hierzu wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

5.4.3.2

Auffassung der Plangenehmigungsbehörde

Die Plangenehmigungsbehörde hat die Stellungnahme des VCD sowie die jeweiligen Erwidernungen des vom Vorhabenträger beauftragten Gutachters geprüft und hält die Erwidernungen des Gutachters für schlüssig und zutreffend. Die Methodik des Gutachtens entspricht dem Stand der Technik und ist daher nicht zu beanstanden. Die Plangenehmigungsbehörde macht sich diese Ausführungen zu eigen und ist daher der Auffassung, dass das für den Vorhabenträger erstellte Gutachten zur Klimaverträglichkeit des Baus der zweiten Brücke die Klimaauswirkungen des Brückenbauwerks sowie der zu seiner Errichtung erforderlichen Baumaßnahmen überzeugend darlegt. Das Gutachten kann also als zutreffende Grundlage für die Abwägung herangezogen werden.

5.4.4

Bewertung im Hinblick auf den Klimaschutz

Zunächst ist festzustellen, dass der Vorhabenträger für das Vorhaben das Bauverfahren ausgewählt hat, welches die geringsten Klimaauswirkungen zur Folge hat (oben 5.4.2.1).

Zudem zeigt die Kohlendioxid-Bilanz für den Zeitraum der Bauphase, dass der Verzicht auf den Neubau aufgrund des bei den Sanierungen von vorhandener Brücke und Tunnel notwendigen Umleitungsverkehrs ein Mehr an Kohlendioxid-Ausstoß zur Folge hat (oben 5.4.2.2).

Schließlich zeigt die – unbeschadet der Bestandskraft der Genehmigung des zweiten Brückenbauwerks - zusätzlich vom Vorhabenträger beauftragte Lebenszyklusbetrachtung, dass der Bau des zweiten Brückenbauwerks auf die gesamte Lebenszeit der vorhandenen Brücke gerechnet in der Klimabilanz nur im Fall des günstigsten Szenarios für den Verzicht negativ, in allen anderen aber positiv zu Buche schlägt. Im Hinblick auf die gebotene Gesamtbetrachtung mit den durch den Umleitungsverkehr ausgestoßenen Schadstoffen ergibt sich darüber hinaus, dass die Realisierung des Vorhabens in jedem Szenario im Hinblick auf die Gesamtemissionen günstiger ist (oben 5.4.2.3).

Unabhängig davon sind Klimaauswirkungen vorhanden, die zu bewerten sind. Hierbei sind die Vorteile, die mit dem Bau der Brücke verbunden sind, zu berücksichtigen. Diese rechtfertigen nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde die Hinnahme der Klimaauswirkungen (siehe hierzu auch die Ausführungen unter 8.).

Der Vorhabenträger beabsichtigt die Einsetzung einer Umweltbaubegleitung und ist hierzu auch durch die Plangenehmigung vom 11.09.2022 verpflichtet (Nebenbestimmungen Nrn. 18 – 24). Zum Aufgabenumfang der Umweltbaubegleitung gehört auch die Überwachung der Einhaltung der Umweltvorschriften. Hierzu zählt auch das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg, welches in § 6 Abs. 1 verlangt, dass jeder nach seinen Möglichkeiten zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beitragen soll. Dies gilt aufgrund der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand insbesondere auch für die Straßenbauverwaltung und die von ihr beauftragten Firmen. Aufgrund dieser allgemeinen Regelung und der Überwachung durch die Umweltbaubegleitung war es nicht erforderlich, weitere Regelungen in diesem Beschluss vorzusehen.

Um den Einsatz der Umweltbaubegleitung für einen möglichst klimaschonenden Bau der zweiten Brücke zu unterstreichen, hat die Plangenehmigungsbehörde in diese Entscheidung unter III. die Auflage aufgenommen, dass die Umweltbaubegleitung auf einen klimagerechten Ablauf der Baustellenarbeiten zu achten hat.

5.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Im Hinblick auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes kommt die Plangenehmigungsbehörde zum Ergebnis, dass die hier genehmigte Ergänzung der Planung nicht zu Eingriffen führt, die aufgrund von Verbotstatbeständen der Naturschutzgesetze nicht gestattet werden dürften.

Die bisher im Rahmen des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses und der Planergänzungen durch die Plangenehmigungen vom 11.02.2022 und vom 20.12.2022 bereits genehmigten Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Zu beurteilen sind lediglich die Ergänzungen, die noch erforderlich waren. Diese beziehen sich auf den besonderen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsschutz),

- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Störungsschutz),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Lebensstätten-schutz),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Zur Beurteilung, ob die Verbotstatbestände des Artenschutzes durch das Vorhaben beachtet werden, lagen der Plangenehmigungsbehörde folgende Unterlagen vor:

- Maßnahmenblätter LBP (Unterlage 9.1a), dort Maßnahmennummern V12 und V13
- Vergleichende Gegenüberstellung Konflikte und Maßnahmen (Unterlage 9.1.1a)
- Änderungen zur Unterlage 19.1 Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan infolge des nachgeholten UVP-Berichts (Unterlage 19.1a)
- Änderungen zur Unterlage 19.3.0 Artenschutzbericht infolge des nachgeholten UVP-Berichts (Unterlage 19.3.0a)
- Formblätter zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Europäischen Vogelarten nach §§ 44 und 45 BNatSchG (Unterlage 19.3.1a)
- UVP-Bericht (Unterlage 19.11)

Hinzu kommen die Stellungnahmen der Naturschutzbehörden und des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg.

Aus den genannten Unterlagen ergibt sich, dass im vorliegenden Änderungsverfahren zum einen die Betroffenheit der Art Zauneidechse im Bereich des Anschlusses an das Widerlager (5.5.1.2 und 5.5.1.3) und zum anderen die Auswirkungen auf die Biberpopulation unterhalb der vorhandenen Gauchachtalbrücke im Gewässer „Hohle Gasse“ (5.5.2) zu prüfen sind. Um Rechtsrisiken zu vermeiden, wird für die Arten Schlingnatter und Zauneidechse im Bereich des Straßendamms eine erneute Prüfung durchgeführt (5.5.1.1 und 5.5.1.3). Für diese Prüfung wird auch auf die Antragsunterlagen zur Plangenehmigung vom 11.02.2022 zurückgegriffen.

Alle anderen artenschutzrechtlich relevanten Sachverhalte wurden bereits in den vorangegangenen Änderungsverfahren behandelt.

5.5.1

Artenschutzrechtliche Prüfung für Schlingnatter und Zauneidechse

5.5.1.1

Prüfung der Verbotstatbestände im Hinblick auf Schlingnattern und Zauneidechsen im Bereich des ehemaligen Straßendamms

5.5.1.1.1

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Ein Planvorhaben kann dem Tötungsverbot widersprechen, wenn sich das Tötungsrisiko für die geschützten Tiere durch das Vorhaben signifikant erhöht. Davon ist auszugehen, sofern es – erstens – um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des Vorhabens betroffen sind, und – zweitens – diese besonderen Risiken sich nicht durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen beherrschen lassen. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind in Kauf genommene Tötungen verboten, wenn sie vermeidbar sind.

Das in den Planunterlagen zur Plangenehmigung vom 11.02.2022 enthaltene „Vergrämungskonzept Baustraße“ (Unterlage 19.8.1) sieht folgendes vor:

- Schritt 1: Fällung von Gehölzflächen
- Schritt 2: Entfernen von Versteckmöglichkeiten
- Schritt 3: Rückschnitt der Vegetation in Abschnitten von West nach Ost
- Schritt 4: Einzäunen der vergrämten Abschnitte
- Schritt 5: Kontrolle der vergrämten Abschnitte

Parallel zu diesen Schritten werden Trittsteine im Bereich des ehemaligen Kreisels an der B 31 alt angelegt, damit die Tiere in den neu angelegten Lebensraum (Maßnahme E 2.1) geleitet werden. Zudem ist fakultativ vorgesehen, dass in besonders strukturreichen Bereichen Folie zur Vergrämung ausgelegt wird.

Zudem wurden in die Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022 Nebenbestimmungen aufgenommen, welche sicherstellen sollen, dass möglichst alle Tiere vergrämt und einzelne noch aufgefundene Tiere in das Ersatzhabitat verbracht werden (Ergänzende Nebenbestimmungen unter IV. (1) – (8)).

Durch diese Maßnahmen ist nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde sichergestellt, dass sich das Tötungsrisiko für die Tiere nicht signifikant erhöht. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch das Vorhaben liegt somit bei den Arten Schlingnatter und Zauneidechse nicht vor.

5.5.1.1.2

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. In europarechtskonformer Auslegung ist § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG als generelles Störungsverbot zu lesen, wobei die betroffenen Arten „insbesondere“ in den aufgezählten störungsempfindlichen Zeiträumen zu schützen sind. Vom Tatbestand erfasst ist jedoch noch nicht die vereinzelte Störung einzelner Exemplare. Es geht vielmehr um die Störung der Art. Es sind nur solche Eingriffe zu unterbinden, die sich im Hinblick auf die Ziele des Artenschutzes erheblich auswirken. Es muss sich also um die Störung einer signifikanten Anzahl von Exemplaren handeln, sodass – etwa durch Abnahme des natürlichen Verbreitungsgebietes – der Erhaltungszustand beeinträchtigt werden kann.

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Tötungsverbot verwiesen. Durch die Maßnahmen des Vergrämungskonzepts und die ergänzenden Nebenbestimmungen wird eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustands vermieden.

5.5.1.1.3

Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Bereich des alten Straßendamms stellt eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte für die Arten Schlingnatter und Zauneidechse dar. Die hierfür notwendige Ausstattung mit Gehölzen und Versteckmöglichkeiten wird im Zuge der Vergrämung beseitigt. Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten allerdings dann nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Die betroffenen Tierarten benötigen trockene, magere Offenland-Lebensraumstrukturen mit Expositionswechseln und Wärmegunst.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht vor, mit den CEF-Maßnahme E 2.1 und 2.2 neue Lebensräume für die Schlingnatter und die Zauneidechse zu schaffen. Auf den Maßnahmenflächen werden Magerrasen und Habitatstrukturelemente für Reptilien sowie Halb-offenlandlebensräume angelegt.

Die Fläche der Teilmaßnahme E 2.1 befindet sich in unmittelbarer Nähe des Eingriffs, so dass die oben dargestellte Vergrämung nur über eine kurze Strecke erfolgen muss. Die neu entstehende Magerrasenfläche grenzt an vorhandene trockenwarme und (halb-)offene Lebensraumstrukturen entlang der nördlich benachbart liegenden Bahnlinie an, so dass eine

Vernetzung mit den hier vorhandenen Lebensräumen erreicht wird. Dies lässt eine flächensparende Maßnahmenplanung zu und erhöht die Prognosesicherheit für die Funktionalität der Maßnahme.

Die Maßnahme E 2.2 ist über die vorhandenen Lebensraumstrukturen nordwestlich der Fläche an die Lebensräume entlang der Bahnlinie und damit auch an die Maßnahme E 2.1 angebunden.

Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

5.5.1.2

Prüfung der Verbotstatbestände im Hinblick auf Zauneidechsen im Bereich des Anschlusses an das Widerlager

Im Zuge des Baus der zweiten Fahrbahn im Anschlussbereich an das südwestliche Widerlager der zweiten Gauchachtalbrücke muss die Behelfsüberfahrt von der B 31 auf die Freiburger Straße in Richtung Unadingen verlegt und vorhandene Vegetationsstrukturen entfernt werden. In diesem Bereich wurden ebenfalls Zauneidechsen im Rahmen der Kartierungen festgestellt.

5.5.1.2.1

Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Zur Vermeidung der Tötung von Zauneidechsen sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan die Vermeidungsmaßnahme V 13 vor (Unterlage 9.1a). Diese beinhaltet ein Vergrämungskonzept mit folgenden Maßnahmen:

- Schritt 1: Entfernung von Gehölzen
- Schritt 2: Mahd der Vergrämungsfläche und Entfernung von Versteckstrukturen
- Schritt 3: Entfernung der Vegetation durch Mahd
- Schritt 4: Kontrolle der Vergrämungsfläche auf Reptilienbesatz
- Schritt 5: Abgrenzen des vergrämten Abschnittes

Zudem wurden in diese Entscheidung – in ähnlicher Form wie auch schon für den Bereich der Baustraße in der Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022 – Nebenbestimmungen aufgenommen, welche sicherstellen sollen, dass möglichst alle Tiere vergrämt und einzelne noch aufgefundene Tiere in das Ersatzhabitat verbracht werden (Ergänzende Nebenbestimmungen unter III., dort (15) -(18)).

Durch diese Vergrämungsmaßnahmen in Verbindung mit den Nebenbestimmungen ist nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde sichergestellt, dass sich das Tötungsrisiko für

die Tiere nicht signifikant erhöht. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch das Vorhaben liegt somit bei der Art Zauneidechse nicht vor.

5.5.1.2.2

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Tötungsverbot verwiesen. Durch die Maßnahmen des Vergrämungskonzepts und die ergänzenden Nebenbestimmungen wird eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustands und damit eine Erfüllung des Störungstatbestandes vermieden.

5.5.1.2.3

Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der vom Eingriff betroffene Bereich stellt eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte für die Zauneidechse dar. Die hierfür notwendige Ausstattung mit Gehölzen und Versteckmöglichkeiten wird im Zuge der Vergrämung beseitigt. Dadurch kommt es zu einem Lebensraumverlust von ca. 1.300 m². Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 liegt ein Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten allerdings dann nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Wie aus dem Maßnahmenplan auf S. 2 des Maßnahmenblatts V 13 ersichtlich, sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan vor, die Tiere in westliche Richtung auf die angrenzende ebenso als Habitat geeignete Fläche zu vergrämen. Die angrenzende Fläche erstreckt sich auf dem dort befindlichen Lärmschutzwall bis Bau-km 1+620 und hat eine Fläche von ca. 3.700 m², ist also nahezu drei Mal so groß wie die entfallende Fläche. Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass er beabsichtigt, die Habitatqualität für die Zauneidechse insbesondere auf der südexponierten Seite des Lärmschutzwalls durch die Anlage von Totholzhaufen und Steinriegeln sowie durch die Entnahme von rund 20 % der Gehölze zu erhöhen. Dies wurde als Auflage in diese Entscheidung aufgenommen (siehe III. (20)).

Durch diese Maßnahmen sowie die Nebenbestimmung ist sichergestellt, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

5.5.1.3

Vorliegen der Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Hinblick auf Schlingnattern und Zauneidechsen

Der Artenschutzbericht, welcher der Plangenehmigung vom 11.02.2022 zugrunde liegt (Unterlage 19.3), formuliert im Hinblick auf Schlingnattern und Zauneidechsen auf S. 54:

„Beide Arten sind Komplexhabitatbewohner und bewegen sich nach dem Aufwachen aus der Winterstarre im Frühjahr auch aus den Eingriffsbereichen hinaus. Dadurch ist im Hinblick auf das Tötungsverbot eine Verdrängung einiger, vermutlich aber nicht aller Individuen möglich. Ein Teil der Individuen wird durch die Baumaßnahmen getötet, daher sollte eine Ausnahme nach § 45 eruiert werden.“

Zwar besteht aufgrund der umfangreichen Vergrümmungsmaßnahmen, welche durch Nebenbestimmungen dieser sowie der Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022 noch einmal qualitativ gesteigert wurden, nur noch ein sehr geringes Tötungsrisiko, welches die Signifikanzschwelle nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde nicht überschreitet. Zur Sicherheit hat sich die Plangenehmigungsbehörde jedoch entschlossen, eine Ausnahme vom Tötungsverbot zu prüfen und zu erteilen:

Nach § 45 Abs. 7 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden. Dies ist u.a. nach Nr. 5 dieser Vorschrift möglich aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art (5.5.1.3.1). Zudem dürfen zumutbare Alternativen nicht gegeben sein (5.5.1.3.2) und sich der Erhaltungszustand der Populationen der Art nicht verschlechtern (5.5.1.3.3).

5.5.1.3.1

Vorliegen von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses

Folgende Gesichtspunkte begründen das überwiegende öffentliche Interesse:

- Die Ortsumfahrung Döggingen ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt an einer stark befahrenen Straße, welches bis zu seiner (nicht vollständigen) Realisierung im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gelistet war. Da die Bestandskraft des damaligen Planfeststellungsbeschlusses bis heute fortwirkt, liegt auch die Vollendung des Vorhabens im überwiegenden öffentlichen Interesse (5.5.1.3.1.1).
- Die derzeitige provisorische Verkehrsführung hat erhebliche Unfallrisiken zur Folge (5.5.1.3.1.2).
- Die derzeitige provisorische Verkehrsführung verursacht erhebliche zusätzliche Schadstoffbelastungen (5.5.1.3.1.3).
- Bei den Sanierungen der vorhandenen Brücke und des nördlichen Tunnels muss der Verkehr vollständig bzw. in einer Fahrtrichtung durch Döggingen geführt werden, was erhebliche Schadstoffbelastungen und verkehrliche Risiken verursacht (5.5.1.3.1.4).

Dies wird nachfolgend im Einzelnen dargelegt:

10.1.1.1.1

Ortsumfahrung Döggingen im vordringlichen Bedarf und sofort vollziehbar

Die Ortsumfahrung Döggingen war im Bundesverkehrswegeplan 2003 im vordringlichen Bedarf und damit ihr Baurecht aufgrund der besonderen Bedeutung kraft Gesetzes mit Sofortvollzug ausgestattet. Da schon seit langem die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses eingetreten war, mit dem Bau begonnen wurde und dieser größtenteils abgeschlossen ist sowie eine Finanzierung der zweiten Brücke über den Ausbautitel des Haushaltsplans erfolgen sollte, hat der Gesetzgeber diese Einstufung im aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht aufrechterhalten. Dies ändert aber nichts an der besonderen Wertigkeit des Gesamtvorhabens einschließlich der noch nicht realisierten Brücke.

Die besondere Wertigkeit des Vorhabens über die einfache Erforderlichkeit (die Grundlage jedes Vorhabens sein muss) hinaus ergibt sich auch aus der mittlerweile in § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO vorgeschriebenen sofortigen Vollziehbarkeit von Vorhaben, die Bundesverkehrswege zum Gegenstand haben.

Wenn also das ursprünglich planfestgestellte Vorhaben, welches bestandskräftig genehmigt ist, im besonderen öffentlichen Interesse steht, dann gilt dies erst recht für den Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, welcher Voraussetzung zur Realisierung der zweiten Brücke und damit zur Fertigstellung des Gesamtvorhabens ist.

11.1.1.1.1

Unfallrisiken der provisorischen Verkehrsführung

Die derzeitige Verkehrsführung im Bereich der Gauchachtalbrücke ist aus mehreren Gründen unfallträchtig:

- Es besteht auf der vorhandenen Brücke die Gefahr der Kollision mit dem Gegenverkehr. Dies wird begünstigt durch die geschwungene Führung des Bauwerks und die relativ schmale Fahrbahn. Letzteres ergibt sich daraus, dass die Brücke – da in der Planung wie in den Richtlinien gefordert eine zweite Brücke vorausgesetzt wurde – nicht für den Betrieb im Gegenverkehr konstruiert ist, sondern für Verkehr in eine Richtung.
- Um aus Fahrtrichtung Donaueschingen in den südlichen Tunnel zu gelangen, muss die Geschwindigkeit auf 40 km/h reduziert werden. Dadurch besteht die Gefahr von Auffahrunfällen.
- Die Verschwenkung der Fahrbahn Richtung Donaueschingen zur Tunneleinfahrt entspricht in keiner Weise der sonstigen Streckencharakteristik der B 31, da sie nur mit langsamer Geschwindigkeit durchfahren werden kann, und hat daher immer wieder kritische Fahrmanöver zur Folge. Es besteht die Gefahr einer Kollision mit den Fahrbahnbegrenzungen und / oder der Tunnelwand, wenn die Verschwenkung zu spät bemerkt oder falsch eingeschätzt wird.

- Der Tunnel in Fahrtrichtung Freiburg ist nur einspurig befahrbar, da auch auf der Brücke nur ein Richtungsfahstreifen zur Verfügung steht. Daher muss der Verkehr von zwei Fahstreifen auf einen zusammengeführt werden. Hier besteht die Gefahr der Kollision mit in die gleiche Richtung fahrenden Fahrzeugen sowie mit den zur Absperrung der zweiten Fahrbahn aufgestellten Warnbaken. Zudem verstärkt die Einspurigkeit die Gefahr von Auffahrunfällen im Tunnel.
- Nach Durchfahren des nur einstreifig befahrbaren Dögginger Tunnels in Richtung Freiburg entsteht aufgrund der anschließenden Brücke mit zwei Fahrstreifen der Eindruck, dass beide für die gleiche Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Diese Fehleinschätzung kann zu Überholvorgängen und damit zur Gefahr der Kollision mit dem Gegenverkehr führen.
- Da im Tunnel in Richtung Freiburg keine Überholmöglichkeit besteht, kommt es trotz der durchgezogenen Linie zwischen den Fahrbahnen immer wieder zu Überholvorgängen auf der Gauchachtalbrücke. Diese haben ein hohes Gefahrenpotential, da die Fahrbahn aufgrund der leichten Kurve an dieser Stelle nicht weit einsehbar und die Brücke zudem relativ schmal ist.
- Da kein Seitenstreifen vorhanden ist, kommt es bei liegengebliebenen oder verunfallten Fahrzeugen auf der Brücke in beide Fahrtrichtungen zu Rückstauungen, die insbesondere im Tunnel zu Auffahrunfällen führen können. Die jüngere Vergangenheit hat allgemein gezeigt, dass Unfälle in Tunneln aufgrund der Brandgefahr zu sehr großen Schadenfällen führen können.
- Wenn die Gauchachtalbrücke aufgrund von Wartungsarbeiten oder Unfällen gesperrt wird und die Fahrzeuge auf die Umleitungsstrecke gelenkt werden, kommt es ebenfalls zu Rückstauungen und damit zur Gefahr von Auffahrunfällen.
- Schließlich bestehen bei Sperrungen der Ortsumfahrung bei Wartungsarbeiten und Unfällen auch Unfallrisiken auf der aufgrund der Verkehrsstärke der B 31 überlasteten Umleitungsstrecke. Dies gilt insbesondere für den Ortsteil Döggingen, der in Phasen der Umleitung „zerschnitten“ wird. Dort bestehen erhebliche Risiken an den Kreuzungen und Einmündungen sowie für Fußgänger. Auch die Rampen für die Aufleitung des Verkehrs bei Döggingen sind sehr eng und kurvig. Hinzu kommen die jeweiligen Gefällstrecken mit anschließenden Kurven, die ebenfalls Unfallrisiken insbesondere beim Schwerverkehr zur Folge haben (1949 kam es in der Posthauskurve zu einem Unfall mit 22 Toten als ein Bus wegen Bremsversagens von der Fahrbahn abkam).

In den letzten 10 Jahren haben sich laut den Unfallauswertungen der Polizeipräsidien Freiburg und Konstanz insgesamt 42 Unfälle im Bereich der provisorischen Verkehrsführung (Gauchachtalbrücke, Überleitung von der Brücke in den südlichen Tunnel, einstreifige Verkehrsführung im nördlichen Tunnel) der OU Döggingen und des geplanten Lückenschlusses

ereignet. Nahezu $\frac{3}{4}$ (29) dieser Unfälle wären vermieden worden, wenn die geplanten Bau-
maßnahmen (zweite Gauchachtalbrücke und Lückenschluss) bereits realisiert wären.

Aufgrund der dadurch dokumentierten Risiken des Provisoriums hat die Plangenehmigungs-
behörde Stellungnahmen der Polizeipräsidien Freiburg und Konstanz eingeholt. Diese be-
stätigen die Einschätzung aus obiger Auswertung, dass bei Realisierung des Gesamtvorha-
bens ein sehr großer Teil der Unfälle hätte vermieden werden können.

Das Polizeipräsidium Freiburg hat mitgeteilt,

- dass es sich bei Betrachtung der letzten drei Jahre bei der Gauchachtalbrücke um eine
Unfallhäufungsstelle in Form einer Unfallhäufungslinie handelt,
- dass sich in den letzten 10 Jahren in diesem Streckenabschnitt (im Zuständigkeitsbereich)
25 Verkehrsunfälle mit 2 Todesopfern, 11 Schwer- und 4 Leichtverletzten mit einer Un-
fallkostenrate von ca. 2 Mio. Euro ereignet haben,
- bei 11 der 25 Unfälle ein direkter, zumindest jedoch mittelbarer Zusammenhang mit der
derzeitigen Verkehrsführung bestand,
- die Unfälle 2022 den bisherigen Jahreshöchststand erreicht haben,
- es nur ein Zufall war, dass bei den Unfällen mit Überholvorgang nur zu Schwerverletzten
und zu keinen Todesopfern kam und daher
- der Bau der zweiten Gauchachtalbrücke aus verkehrspolizeilicher Sicht geboten ist, da
sie zu einer deutlich erhöhten Verkehrssicherheit der nutzenden Verkehrsteilnehmer und
der Anwohnerschaft der umliegenden Ortschaften führt.

Das Polizeipräsidium Konstanz hat mitgeteilt, dass

- sich seit 2010 in diesem Streckenabschnitt (im Zuständigkeitsbereich) 28 Verkehrsunfälle
mit 2 Schwer- und 17 Leichtverletzten mit einer Unfallkostenrate von ca. 1. Mio. Euro
ereignet haben,
- die derzeitige Verkehrsführung zumindest für 17 der 28 Unfälle mittelbar verantwortlich ist
und daher
- der Bau des zweiten Brückenbauwerks und die Beendigung der provisorischen Verkehrs-
führung in der nördlichen Tunnelröhre dringend geboten ist.

Bei einer Verzögerung des Brückenbaus ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszuge-
hen, dass es auf der Ortsumfahrung Döggingen aufgrund der dargestellten Besonderheiten
des Provisoriums zu weiteren Unfällen mit schweren Personenschäden kommen wird.

Hinzu kommt, dass auf der B 31 aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ein sehr hoher
„Überholdruck“ besteht. Durch den Ausbau der B 31 soll die Unfallgefahr auf der gesamten

Strecke reduziert werden. Dies erfolgt überwiegend durch den teilweise bereits umgesetzten, teilweise noch in der Planung befindlichen dreistreifigen Ausbau mit wechselseitiger Überholmöglichkeit. Die Ortsumfahrung Döggingen im Endausbau mit der zweiten Gauchachtalbrücke und dem Lückenschluss in Richtung Löffingen ist aufgrund ihrer Vierstreifigkeit eine weitere wichtige Maßnahme, die in beiden Fahrtrichtungen auf insgesamt ca. 5 km Länge Überholmöglichkeiten bietet. Während die OU Döggingen im jetzigen Zustand die Unfallgefahr durch das Provisorium erhöht, wird sie nach dem Ausbau einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

12.1.1.1.1

Schadstoffbelastungen durch die provisorische Verkehrsführung

Die provisorische Verkehrsführung führt dazu, dass auf der vorhandenen Brücke vor der kurvigen Einfädelung in den südlichen Tunnel die Geschwindigkeit auf 40 km/h reduziert werden muss. Anschließend wird im Tunnel wieder beschleunigt bis auf 80 km/h. Sowohl die vielfachen Brems- als auch Beschleunigungsvorgänge führen nachvollziehbarer Weise zu einem erheblichen Ausstoß klimaschädlicher Abgase. Dieser würde vermieden, wenn nach Bau der zweiten Brücke eine geradlinige Verkehrsführung ohne die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung besteht.

Dies entspricht auch den Zielen des Hinweispapiers zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung: Treibhausgas-Emissionen durch die Nutzung der Straße (Straßenverkehr) sollen durch eine Verflüssigung des Verkehrs, Vermeidung überlastungsbedingter Verkehrsstaus und der damit einhergehenden Brems- und Beschleunigungseffekte, möglichst planfreie Streckenabschnitte ohne Lichtsignalanlagen, Verzicht auf Knotenpunkte und möglichst geradlinige Trassenführung minimiert werden. Genau dies sind auch die Gründe für die Fertigstellung der Ortsumfahrung durch den Bau der zweiten Brücke.

13.1.1.1.1

Schadstoffbelastungen aufgrund von Umleitungsverkehr

Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase übersteigt im Umleitungsfall das Zumutbare. In den letzten Jahren hat das Bewusstsein für die Schädlichkeit dieser Wirkungen deutlich zugenommen. Es ist daher konsequent, die Ortsumfahrung Döggingen fertigzustellen, um so bald wie möglich diese Belastungen zu vermeiden.

Besonders drastisch wird die Umleitungssituation, wenn demnächst die beiden Tunnel und im Anschluss die vorhandene Brücke saniert werden müssen. Hier drohen mehrjährige Umleitungsverkehre. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen zum Klimaschutz unter 5.4.2.4 verwiesen.

5.5.1.3.2

Nichtvorhandensein einer zumutbaren Alternative

Die Errichtung der zweiten Gauchachtalbrücke ist sinnvoll nur mit einer Baustraße südlich der vorhandenen Brücke möglich. Alle anderen geprüften Varianten zur Bauausführung haben zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde gravierende Nachteile und scheiden daher aus:

- Das Einheben von der vorhandenen Brücke ist aus statischen Gründen nicht möglich, da hierdurch die Standsicherheit der Brücke gefährdet werden würde.
- Eine Baustraße auf der Nordseite würde neben der deutlich schlechteren Massenbilanz eine weitere Baustraße südlich der Brücke zur Errichtung der Pfeiler zur Folge haben. Außerdem müssten die Bauteile über die vorhandene Brücke hinweg eingehoben werden, was längere Sperrungen der Brücke mit Umleitungsverkehr durch Döggingen zur Folge hätte. Hinzu kommt, dass aufgrund der größeren Ausladung nur sehr spezielle und damit teure und schwer zu erhaltende Kräne eingesetzt werden könnten. Weiterer Gesichtspunkt ist der Umstand, dass bei einer Baustraße auf dem vorhandenen Straßendamm wegen dessen zu geringer Breite auch erheblich und stärker als bei der gewählten Variante in das auf der Böschung befindliche Reptilienhabitat eingegriffen werden müsste.
- Die Variante mit einer Baustraße ebenfalls auf der Südseite und der Anlieferung der einzuhebenden Teile auf der vorhandenen Brücke hat keinerlei Vorteile, da die Baustraße ebenfalls 26 m breit sein müsste, aber die o.g. speziellen Kräne benötigt würden und auch längerer Umleitungsverkehr durch Döggingen unvermeidbar wäre.

Somit kommt unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte nur die durch den Vorhabenträger geplante Variante in Betracht. Durch eine Reduzierung der Breite der Baustraße auf 26 m und damit auf das Mindestmaß der Fläche, welche für das Aufstellen der Kräne benötigt wird, konnte der Eingriff auf das notwendige Minimum reduziert werden. Daher steht zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde fest, dass zur Realisierung des zweiten Brückenbauwerks die Baustraße mit den angrenzenden Baustelleneinrichtungsflächen wie geplant und beantragt benötigt wird und somit keine zumutbare Alternative besteht.

Im übrigen wird zum Nichtvorhandensein zumutbarer Alternativen auf die Ausführungen unter 4.2.6 verwiesen.

5.5.1.3.3

Keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population

Das Kriterium, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen von Schlingnattern und Zauneidechsen als Arten von Anhang IV der FFH-Richtlinie nicht verschlechtert, ist ebenfalls gegeben.

Für das Zauneidechsen-Habitat auf dem alten Straßendamm der B 31 werden über 10 ha gut erreichbare Ersatzhabitats zur Verfügung gestellt und zudem kann das bisherige Habitat am ehemaligen Straßendamm nach Ende der Bauzeit wieder besiedelt werden.

Für das Habitat im Bereich der zu verlegenden Behelfsausfahrt wird durch die Verbesserung des fast drei Mal so großen Ersatzhabitats eine adäquate Ausweichmöglichkeit geschaffen. Zudem haben die Tiere nach Abschluss der Baumaßnahme die Möglichkeit, auf das Habitat auf dem alten Straßendamm und die angrenzenden neuen Habitats auszuweichen.

5.5.1.4

Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung zu Schlingnattern und Eidechsen

Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wird. Um letzte Restrisiken auszuschließen, wird eine Ausnahme erteilt, da die rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.

5.5.2

Artenschutzrechtliche Prüfung zur Biberpopulation im Gewässer „Hohle Gasse“

In den o.g. Planunterlagen wurde das Biberhabitat erfasst und seine Betroffenheit dargestellt. Nach der im Verfahren erfolgten Überarbeitung und Ergänzung von Unterlagen bestehen keine Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der Unterlagen. Sie wurden deshalb in ihrer letzten Fassung von den Naturschutzbehörden als korrekt angesehen.

Es war zu prüfen, ob durch die Vergrämung der Biberpopulation aus dem Graben „Hohle Gasse“ ein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wird. Der Tötungstatbestand scheidet hierbei aus, da keine Entnahme beabsichtigt ist. Zu prüfen waren das Störungsverbot nach Nr. 2 und das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach Nr. 3.

5.5.2.1

Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Vom Tatbestand erfasst ist jedoch noch nicht die vereinzelte Störung einzelner Exemplare. Es geht vielmehr um die Störung der Art. Es sind nur solche Eingriffe zu unterbinden, die sich im Hinblick auf die Ziele des Artenschutzes erheblich auswirken. Es muss sich also um die Störung einer signifikanten Anzahl von Exemplaren handeln, sodass – etwa durch Abnahme des natürlichen Verbreitungsgebietes – der Erhaltungszustand beeinträchtigt werden kann. Dies ist hier ersichtlich nicht der Fall, zumal in der Nähe ein Ersatzhabitat geschaffen wird (siehe im Folgenden).

5.5.2.2

Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Bei der Biberburg mit dem Biberdamm im Bereich des Bachlaufs „Hohle Gasse“ handelt es sich um eine solche Fortpflanzungs- und Ruhestätte.

Durch die Schaffung eines Ersatzhabitats im Auwald der Gauchach wird die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Damit sind die Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 erfüllt, was einen Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 ausschließt.

Im Übrigen ist festzustellen, dass – falls dies erforderlich gewesen wäre – die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5, S. 2 BNatSchG hier vorlägen:

- Zum Vorliegen von zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses wird auf die Ausführungen unter 5.5.1.3.1 und Fehlen einer zumutbaren Alternative auf 5.5.1.3.2 verwiesen.
- Das Kriterium, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen von Bibern nicht verschlechtert ist ebenfalls gegeben. Dies wird durch die Schaffung des Ersatzhabitats im Auwald der Gauchach sichergestellt.

5.5.3

Vorbringen der Naturschutzbehörden

Referat 55 – Naturschutz und Recht

Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege

Das Referat 55 hat als höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 25.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Von dort wurde mitgeteilt, dass nach Sichtung der Stellungnahmen der zuständigen unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Schwarzwald-Baar-Kreis und nach Rücksprache mit dem Fachreferat 56 zu den dortigen Stellungnahmen keine Anmerkungen oder Ergänzungen erforderlich sind.

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Untere Naturschutzbehörde

Die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 24.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen²:

² Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

- *Durch den VGH Baden-Württemberg wurde die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt. Diese liegt nun vor (UVP-Bericht, Unterlagen Nr. 19.11). Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Schutzgüter Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie dem Natura 2000-Gebietsschutz und dem besonderen Artenschutz gegeben ist. Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde sei der Bericht plausibel.*

Die Plangenehmigungsbehörde ist ebenfalls der Auffassung, dass der UVP-Bericht plausibel ist und kommt in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben umweltverträglich ist.

- *Aufgrund der erforderlichen Ergänzungen zu den artenschutzrechtlichen Untersuchungen hätten im Frühjahr/Sommer 2024 ergänzende Kartierungen für die Artengruppe der Reptilien in den Bereichen der Behelfsüberfahrt von der B 31 auf die Freiburger Straße in Richtung Unadingen stattgefunden. Durch die Kartierungen seien die Ergebnisse aus 2017 bestätigt worden. Ein Vorkommen der Schlingnatter (*Coronella austriaca*) und Zauneidechse (*Lacerta agilis*), beide besonders und streng geschützt im Sinne des § 7 Abs. 2 Nrn. 13. u. 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), sei nur für den westlichen Bereich des Baufelds festgestellt worden. Für den Änderungsbereich bei Unadingen sei zudem die Maßnahme „V13“ zur Vergrämung der Zauneidechse aus dem Eingriffsbereich konzipiert worden (vgl. Unterlage 9.1a, Maßnahmenblätter LBP). Weder in den Formblättern zur saP noch in der Maßnahmenbeschreibung werde herausgestellt, dass die zu vergrämenden oder ggf. abzufangen Tiere aus dem Eingriffsbereich in den umgebenden Flächen ausreichend Platz finden. Die Maßnahme sei hinsichtlich dieses Gesichtspunkts zu prüfen und zu ergänzen.*

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die zu vergrämende Fläche (südliche Böschung im Bereich Anschluss ans Widerlager) mit ca. 1.300 m² relativ klein sei. Der überwiegende, westlich angrenzende Böschungsbereich bleibe erhalten und sei gleichzeitig ausgeprägt, d.h. ebenfalls als Lebensraum geeignet. Die Vergrämungsmaßnahme sei temporär (die Behelfszufahrt werde in der Lage verschoben, der bisher versiegelte Bereich werde entsiegelt). Da es sich um eine temporäre Vergrämungsmaßnahme mit sehr geringem Flächenumfang handle, gehe er davon, dass für die vergrämten Individuen in der westlich angrenzenden Böschung ausreichender Lebensraum zur Verfügung stehe, so dass keine weiteren strukturellen Aufwertungsmaßnahmen erforderlich seien und der Erhalt der Population nicht gefährdet werde.

Im Vergleich dazu werde im Bereich der westlichen Baustraße ein mit ca. 2,1 ha deutlich größerer Reptilienlebensraum in Anspruch genommen. Der Ausgleichbedarf hierfür

werde über die Ausgleichsflächen E 2.1, E 2.2 und E 2.3 in vollumfänglichem Maße hergestellt. Zur Erläuterung des Ausgleichsbedarfs verweist der Vorhabenträger auf den Antrag auf Waldumwandlung (E 2.1, Erläuterungsbericht zur Waldumwandlung, Kapitel 1.4 „Beschreibung und Begründung der auf der Waldumwandlungsfläche geplanten Maßnahme“). Sollten im Zuge der Vergrämung auf der Böschung (V 13) einzelne Individuen umgesetzt werden müssen, so könne dies auf einer der oben beschriebenen Flächen ohne negative Auswirkungen erfolgen.

Die Untere Naturschutzbehörde wurde über die Erwiderng des Vorhabenträgers in Kenntnis gesetzt. Sie hat daraufhin mitgeteilt, dass ihre Bedenken damit ausgeräumt sind.

Nachdem der Vorhabenträger ergänzend mitgeteilt hat, dass er die Habitatqualität für die Zauneidechse auf der südexponierten Seite des Lärmschutzwalls zwischen Bau-km 1+620 und der neuen Behelfszufahrt durch die Anlage von Totholzhaufen und Steinriegeln sowie durch die Entnahme von rund 20 % der Gehölze erhöhen wird, hat die Planungsbehörde dies als Auflage unter III. in diese Entscheidung aufgenommen. Zudem wurde festgelegt, dass die Aufwertungsmaßnahme von der Umweltbaubegleitung zu überwachen ist.

- *Auch für die Avifauna seien in den Bereichen, in denen sich seit der letzten Kartierung Veränderungen des Lebensraums ergeben hätten (vornehmlich durch bereits umgesetzte CEF-Maßnahmen und Rodungen), ergänzende Erfassungen durchgeführt worden. Es ließen sich daraus keine Erfordernisse für eine Erweiterung des Maßnahmenkonzepts ableiten. Dies sei aus fachlicher Sicht plausibel.*

Es ist daher festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept im Hinblick auf die Avifauna nach wie vor ausreichend ist.

- *Im Hinblick auf den Biber sei aufgrund des nun wieder besiedelten Biberhabitats unter der Gauchachbrücke eine ergänzende artenschutzrechtliche Maßnahme V12 (Verlegung eines Wiesenbachs und Anlage eines Kleingewässers zur Entwicklung eines geeigneten Biberhabitats und Aufwertung des Lebensraums Aue) erforderlich. Parallel erfolge die (dauerhafte) Vergrämung der vorhandenen Biber aus dem Baufeld. Hierzu weise die untere Naturschutzbehörde auf folgende Punkte hin:*
 - *Die Maßnahme sehe die Vergrämung des Bibers/der Biber (Castor fiber), ebenfalls besonders und streng geschützt nach § 7 Abs. 2 Nrn. 13. u. 14 BNatSchG, aus deren Habitat unter der Bestandsbrücke und weiterhin die Attraktivgestaltung eines nahegelegenen Auebereichs an der Gauchach für den Biber vor, um ihn so aus seinem Bestandshabitat herauszulocken. Die Maßnahme umfasse dabei auch eine geringfügige Laufanpassung des Bachlaufs „Hohle Gasse“ und dessen Mündung in die Gauchach.*

- *Es sei zu prüfen, ob die geplante artenschutzrechtliche Maßnahme mit der geplanten Verlegung des Gewässerlaufs des Bachs „Hohle Gasse“ auf die Nordseite des bestehenden Brückenbauwerks realisierbar sei. Beim Abgleich der Planzeichnungen (Abbildung aus der Maßnahmenbeschreibung V 12 in den LBP-Maßnahmenblättern und Unterlagen 19_9.1 sowie 19_9.2) gebe es hier gewisse Diskrepanzen. Um Prüfung und Klarstellung werde gebeten.*

Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass ihm keine Diskrepanzen bekannt sind. Die Verlegung des Grabens „Hohle Gasse“ und die Maßnahme V12 würden sich räumlich nicht überschneiden.

Die Untere Naturschutzbehörde wurde über die Erwiderng des Vorhabenträgers in Kenntnis gesetzt. Sie hat daraufhin mitgeteilt, dass ihre Bedenken damit ausgeräumt seien.

- *Naturschutzfachlich sei die Maßnahme für den Biber insgesamt zielführend. Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass die geplante Umsiedlung des Bibers mögliche Konflikte an anderer Stelle mit sich bringen könnte. Insbesondere solle zur Vermeidung von Konflikten sichergestellt werden, dass eine neue Biberaktivität im Auebereich nicht zu Aufstau und Bewirtschaftungsproblemen bei der Grünlandbewirtschaftung der nordöstlich gelegenen Grundstücke führe. Wünschenswert wäre hier eine Sicherung der möglicherweise zukünftig durch den Biber beeinflussten Flächen im Sinne des Naturschutzes (z.B. als Ökokontofläche etc.).*

Der Vorhabenträger beabsichtigt bei der Umsetzung der Bibermaßnahme eine qualifizierte Fachbauleitung zu beauftragen und die Maßnahme so umzusetzen, dass landwirtschaftliche Nutzflächen möglichst nicht beeinträchtigt werden. Sollte sich herausstellen, dass eine Beeinträchtigung der Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen unumgänglich ist, sagt der Vorhabenträger zu, die Eigentümer entsprechend zu entschädigen und ggfs. die beeinträchtigten Flächen im Sinne des Naturschutzes, z.B. in Form einer Ökokontomaßnahme, zu bewirtschaften. Diese Zusage wurden unter III. in diese Entscheidung aufgenommen.

- *Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde sei die geplante Auflichtung der Strauchschicht und Gehölze am geplanten neuen Bachlauf für die Funktionalität der Maßnahme nicht erforderlich. Die Entfernung von Gehölzen im Zuge von Maßnahmen zur Herstellung des neuen Gewässerlaufs und der geplanten Mulden sei so gering wie möglich zu halten. Sofern Gehölzrodungen unvermeidbar seien, seien diese außerhalb der Vogel-schonzeit durchzuführen.*

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die Maßnahme in enger Abstimmung mit den zuständigen Biberbeauftragten sowie der Umweltbaubegleitung durchgeführt werde. Die Plangenehmigungsbehörde hat dies noch einmal als Auflage aufgenommen.

- *Es werde darauf hingewiesen, dass im Zuge der Zerstörung der Lebensstätte unter der bestehenden Gauchachtalbrücke eine artenschutzrechtliche Ausnahme bei der Höheren Naturschutzbehörde (Referate 55/56) zu beantragen sei.*

Eine artenschutzrechtliche Ausnahme für die Zerstörung der Lebensstätte des Bibers ist nach Rechtsauffassung der Plangenehmigungsbehörde nicht erforderlich. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 5.5.2 verwiesen.

- *Wie werde gewährleistet, dass die Vergrämung des Bibers/der Biber trotz der zwischen dem besiedelten Gewässer und dem Ausweichhabitat liegenden 26 m breiten Baustraße gelingen könne?*

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass der Biber vergrämt wird, bevor die Baustraße hergestellt wird.

- *Die Umsetzung der Maßnahme V12 müsse engmaschig durch eine Person aus dem behördlichen Bibermanagement sowie einer Umweltbaubegleitung begleitet, angeleitet und dokumentiert werden.*

Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt. Diese Zusage wurde unter III. in diese Plangenehmigung aufgenommen.

- *Die Bauarbeiten dürften erst begonnen werden, wenn zweifelsfrei durch die Umweltbaubegleitung die Absenz des Bibers im Eingriffsbereich festgestellt worden sei. Es sei eine entsprechende Bedingung zur Baufeldfreigabe in die Genehmigung aufzunehmen.*

Vom Vorhabenträger wurde zugesagt, dass die Arbeiten erst begonnen werden, wenn die Absenz des Bibers von der Umweltbaubegleitung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit festgestellt worden sei. Diese Zusage wurde unter III. in diese Plangenehmigung aufgenommen.

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Untere Naturschutzbehörde

Die untere Naturschutzbehörde des Schwarzwald-Baar-Kreises hat mit Schreiben vom 26.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie teilte vorab mit, dass sie bereits im Rahmen des vorausgegangenen Verfahrens am 04.10.2021 eine Stellungnahme abgegeben habe. Die erneute Stellungnahme beziehe sich daher ausschließlich auf die nachgereichte UVP sowie auf das in ihrem Zuständigkeitsbereich relevante Bibervorkommen und daraus einhergehender Änderungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), im Artenschutzbericht und in den SaP-Formblättern.

Die Auswirkungsprognose der UVP zeige für das Schutzgut „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“ – abgesehen von dem dokumentierten Bibervorkommen – keine zusätzlichen Bedarfe auf, die nicht bereits durch den LBP vom 30.08.2021 abgedeckt und mit Maßnahmen

zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation ausreichend berücksichtigt worden seien. An dieser Stelle sei erneut auf ihre Stellungnahme vom 04.10.2021 verwiesen.

Der Einschätzung, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausschließlich während der Bauzeit auftreten und mit Abschluss der Rekultivierung entfallen, könne sich die untere Naturschutzbehörde anschließen. Durch das bestehende Brückenbauwerk sei das Landschaftsbild bereits massiv vorbelastet. Der Neubau als Zwillingsbauwerk belastete die Landschaft daher nicht erheblich über diese Vorbelastung hinaus.

Die artenschutzrechtlichen Belange sowie die mit der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme verbundenen Eingriffe seien im Rahmen des vorliegenden RE-Vorentwurfs bereits in den Fachbeiträgen zum Artenschutz und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 9 und 19) bearbeitet worden.

Die anlagebedingten und ausschließlich aus der Eingriffsregelung resultierenden Konflikte sowie die zugehörigen Ausgleichsmaßnahmen seien durch den Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.1991 abgedeckt.

Aus dem vorliegenden UVP-Bericht ergäben sich jedoch die bereits zuvor genannten Änderungen gegenüber der am 11.02.2022 sowie am 20.12.2022 genehmigten Planung im Bereich des besonderen Artenschutzes:

Aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen zeitlichen Verzögerung sei eine erneute Biberaktivität im Baufeld festgestellt worden. Infolge dessen sei ein ergänzendes Maßnahmenblatt (V12) zur Vergrämung des Bibers in den LBP aufgenommen worden. Geplant sei die Verlegung eines Wiesenbachs sowie die Anlage eines Kleingewässers zur Entwicklung eines geeigneten Biberhabitats bei gleichzeitiger Aufwertung der dortigen Auenlebensräume. Parallel dazu solle der Biber u.a. durch Reduktion der Nahrungsverfügbarkeit aus dem Baufeld der Baustraße vergrämt werden. Die Maßnahme sei in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) entwickelt worden. Sie sei grundsätzlich geeignet, günstige Lebensraumstrukturen und somit ein adäquates Ersatzhabitat für den Biber zu schaffen. Die Untere Naturschutzbehörde erachte eine enge ökologische Baubegleitung aufgrund der Komplexität der Maßnahme als zwingend erforderlich und begrüße deren Aufnahme in das Maßnahmenblatt. Weiter wird ausgeführt³:

- *Im Rahmen sämtlicher für den Biber notwendigen Maßnahmen seien auch die Vorkommen von Amphibien in all ihren Entwicklungsstadien zu berücksichtigen. Insbesondere die endgültige Entfernung von Dämmen nach erfolgreicher Vergrämung habe in enger*

³ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung und den zuständigen Naturschutzbehörden zu erfolgen. Hierbei seien auch ausreichende Nachweise zur Annahme des Ersatzhabitats vorzulegen.

Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Die Zusage wurde unter III. in diese Plangenehmigung aufgenommen.

In den Teichen unter der Brücke wurden Bergmolch und Grasfrosch nachgewiesen. Da (auch vor Nachweis des Bibers) der Eingriff in die Teiche unter der bestehenden Brücke bekannt war, wurde vom Vorhabenträger bereits für die Amphibien eine Ausgleichsmaßnahme konzipiert und umgesetzt (E 5). Es ist die Begleitung aller Maßnahmen durch die ökologische Baubegleitung vorgesehen. Die Kontrolle der Annahme des Ersatzhabitats erfolgt im Rahmen des Monitorings.

- *Ein Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG sei bei der höheren Naturschutzbehörde zu stellen.*

Eine artenschutzrechtliche Ausnahme für die Zerstörung der Lebensstätte des Bibers ist nicht erforderlich. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 5.5.2 verwiesen.

- *Belange des Boden- und Wasserschutzes sowie ggf. jagdrechtliche Aspekte (z. B. Anfüttern des Bibers) seien bei der Umsetzung der Maßnahmen zwingend zu beachten.*

Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Die Zusage wurde unter III. in diese Plangenehmigung aufgenommen.

Abschließend hat die untere Naturschutzbehörde beim Schwarzwald-Baar-Kreis mitgeteilt, dass unter Berücksichtigung der in ihrer Stellungnahme genannten Ergänzungen sowie der Umsetzung der im LBP und den Fachgutachten beschriebenen Maßnahmen aus naturschutzfachlicher Sicht weiterhin keine Einwände gegen den Bau der zweiten Gauchachtalbrücke zwischen Unadingen und Döggingen bestehen.

5.5.4

Vorbringen des Arbeitskreises Schwarzwald-Baar beim Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg

Der Arbeitskreis Schwarzwald-Baar des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 26.06.2025 im Auftrag des Landesnaturschutzverbands zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Eine zweite Tunnelröhre sei damals von den Verbänden abgelehnt worden, da ein wechselseitiger dreistreifiger Ausbau der B 31 östlich und westlich für ausreichend angesehen worden sei. An dem Bau einer zweiten Brücke festzuhalten, werde aus den folgenden Punkten keine Notwendigkeit gesehen. Nicht notwendige Eingriffe in Natur und Landschaft seien zu vermeiden (§13 allgemeiner Grundsatz BNatSchG). Daher werde der Bau der zweiten Gauchachbrücke ebenfalls abgelehnt.

Deutschlandweit müssten langfristig rund 8.000 Autobahnbrücken (Brücken-Teilbauwerke) instandgesetzt oder modernisiert werden, um auch in Zukunft den verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Hinzu kämen weitere tausende Brücken auf den untergeordneten Straßen. Weiter wird wie folgt Stellung genommen:⁴

- *Da wundere es, dass an einem Brückenneubau ohne Not festgehalten werde - „Ohne Not“ aus folgenden Gründen:*
 - *Im Zuge des östlichen und westlichen Verlaufs der B 31 sei durch den weitgediehenen wechselseitigen 3-streifigen Ausbau die Leistungsfähigkeit gegeben.*
 - *Die Freiburger Straße sowie die im Tal liegende Posthausbrücke seien 2018 im Hinblick auf erforderliche Umleitungen für die Nutzung durch Schwerlastverkehr saniert worden.*
 - *Auf der Brücke komme es nur bei Unfällen zu Staus – und diese seien sehr selten.*
 - *Das Unfallaufkommen sei nicht höher als anderswo.*
 - *Die Belastung Döggingens bei Brücken/Tunnel(teil)sperrungen werde zwar anerkannt, sei aber kein zwingender Grund und begründe keinen Rechtsanspruch: Welche Ortsumfahrung habe eine Alternative bei Stau oder Sperrung derselbigen (z.B. B 33 Sommerbergtunnel Hausach)? In der Regel müsse dann die Ortsdurchfahrt in Anspruch genommen werden. Immerhin sei mit dem Bau der Tunnel und der ersten Brücke für Döggingen bereits eine wirksame Ortsumfahrung geschaffen worden – andere Gemeinde warteten noch darauf.*
 - *Durch eine Anpassung in der Einfädelung könnte auch die nördliche Tunnelröhre im Gegenverkehr genutzt werden (vgl. Stellungnahme der Stadt Bräunlingen vom 19.5.2025, UVP S. 8: erfolgt bei Brückenneubau ebenfalls), sodass Umleitungen nur bei Vollsperrung der Brücke oder beider Tunnel erforderlich wären.*
 - *Tunnelinstandsetzungsarbeiten erforderten zeitweise die Sperrung beider Tunnels (wie aktuell) – eine zweite Brücke nütze dann nichts.*

Der derzeitige Bauzustand der Ortsumfahrung Döggingen mit zwei Tunneln und einer Brücke stellt ein Provisorium dar. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge in Richtung Donaueschingen am Ende der Brücke vor der Einfahrt in den Tunnel aufgrund der kurvigen Straßenführung auf 40 km/h abbremsen müssen. Dies wiederum provoziert zu den Hauptverkehrszeiten Rückstauungen, die immer wieder zu Auffahrunfällen führen. Auch

⁴ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

hat die Nutzung der vorhandenen Brücke im Gegenverkehr bereits zu mehreren Unfällen geführt. Hier wirkt sich die eigentlich für den Einrichtungsverkehr gedachte Breite der Fahrbahn und die kurvige Führung der Brücke risikoe erhöhend aus. Die Unfälle der letzten Jahre haben dazu geführt, dass das Polizeipräsidium Freiburg die Brücke im Jahr 2022 als Unfallhäufungsstelle eingestuft hat. Damit ist festzustellen, dass die provisorische Verkehrsführung erhebliche Risiken für die Verkehrsteilnehmer zur Folge hat.

Hinzu kommt, dass bei einer in den nächsten Jahren anstehenden Sanierung der vorhandenen Brücke eine eineinhalb- bis zweijährige Vollsperrung erforderlich ist, welche zu einer erheblichen Belastung der Ortsdurchfahrt von Döggingen führen wird. Diese wäre mit erheblichen Risiken insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) verbunden. Hinzu kommt die erhebliche Belastung mit Schadstoffen, wie in Planunterlage 19.12.3 ausführlich dargelegt ist.

Eine Sperrung beider Tunnel war nur während des vor kurzem erfolgten Umbaus der Funkanlage notwendig, da das Betriebsgebäude in diesem Zeitraum und dann noch einmal im Rahmen der Sicherheitschecks von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste ohne Strom war. Alle weiteren Instandsetzungen werden je Tunnelröhre durchgeführt.

Hinzu kämen aus Sicht des Landesnaturschutzverbands folgende Punkte aus der Umweltverträglichkeitsprüfung:

- *Bei der Feststellung der betriebsbedingten Auswirkungen gehe die Straßenplanung davon aus, dass durch die Inbetriebnahme der zweiten Brücke keine Zunahme des Verkehrs zu erwarten ist (UVP S. 20, 71, 75, 88, 92, 108). Allerdings müsse leider von einer generellen Zunahme des Verkehrs ausgegangen werden, der durch solche Ausbaumaßnahmen befördert werde (vgl. UVP S. 21 unten), da sie zu einem schnelleren Verkehrsfluss führen. Richtigerweise gehe der LBP vom Gegenteil aus: Es sei nachgewiesen, dass Straßenausbau (und um einen solchen handelt es sich) Verkehr indiziere.*

Die östlichen und westlichen Streckenteile der B 31 zwischen BAB 5 und BAB 81 sind mittlerweile dreistreifig ausgebaut. Zudem gibt es keine adäquate Ost-West-Verbindung im Fernstraßennetz, welche für den Verkehr eine geeignete, insbesondere schnellere Alternative (speziell auch für den Schwerverkehr) wäre. Die gegenwärtigen Rückstaus zu Hauptverkehrszeiten führen daher nicht zu einer Verkehrsverlagerung, welche nach Bau der zweiten Brücke zurückverlagert würde.

Der LBP ging ursprünglich fehlerhaft von einer Verkehrssteigerung aus - dieser Fehler wurde aber zwischenzeitlich korrigiert.

- *Nicht nachvollziehbar sei, warum bei Sperrung der nördlichen Tunnelröhre eine Nutzung der südlichen im Gegenverkehr nicht möglich ist.*

Die Tunnelröhren werden für die Gegenverkehrsführung ausgerüstet, um im Fall der Sanierung eines Tunnels / Brücke den Verkehr jeweils im Gegenverkehr auf die nicht gesperrte Fahrbahn zu legen. Dadurch bleibt der Verkehr auf der B 31 und belastet nicht die bisherige Umleitungsstrecke durch Döggingen. Sollte die zweite Gauchachtalbrücke nicht realisiert werden, kann die Gegenverkehrsführung im südlichen Tunnel nicht umgesetzt werden, da die Verschwenkung unmittelbar vor dem Tunnelportal aufgrund der Schleppkurven der Fahrzeuge einen Begegnungsverkehr nicht zulässt.

- *Laut Tab. 7 würden die Luftschadstoff-Emissionen (durch E-Autos?) sinken. Trotzdem stiegen die Schadenskosten deutlich – wodurch?*

Für die Schadenskosten der Luftschadstoff-Emissionen wurden die Annahmen bei den Klimakosten sinngemäß übernommen. Die herangezogenen Wertansätze zu den Klimakosten beruhen auf den Best-Practice-Ansätzen der Methodenkonvention 3.1 des Umweltbundesamtes (UBA 2020), die von ansteigenden Wertansätzen über die Zeit ausgehen (z.B. Inflation, BIP-Korrektur).

- *Die Schadenskosten von max. 2,5 Mio. € (Tab. 12) investiert in Bevölkerungsschutz (z.B. Lärmschutz) und Klimaschutzmaßnahmen vor Ort (z.B. Energiesparmaßnahmen (1. Priorität!), Aufbau Nahwärmenetze, Förderung von regenerativer Energie incl. erforderlicher Netzausbau u.v.m.), würde diesen enormen Eingriff ersparen und die immensen Bau- und Instandhaltungskosten frei machen für die Sanierung des Bestandes.*

Schadenskosten sind volkswirtschaftliche Schäden, die sich nicht in Form von betriebswirtschaftlichen Haushaltsmitteln manifestieren (und dann für etwas investiert werden könnten). Zudem würden sich Investitionen in Energiesparmaßnahmen, Nahwärmenetze oder die Förderung regenerativer Energien nicht senkend auf die Verkehrsmenge auswirken.

- *Zur Verwirrung seien in den Tabellen unterschiedliche Betrachtungszeiträume gewählt worden, was die Vergleichbarkeit praktisch unmöglich mache (z.B. Tab. 7: Jahr 2025 und 2050; Tab. 11 Jahr 2070 und 3001)*

Weder das Jahr 2070 noch das Jahr 3001 wurden als Bezugshorizonte verwendet.

- *Die LBP-Ausgleichsmaßnahme A1c werde als Bodenausgleich für den dauerhaften Verlust der Funktionen der verbleibenden Baustraße angeführt. Diese Fläche sei heute Wald, besitze also die natürlichen Bodenfunktionen. Die Wiederherstellung dieser Funktionen nach Rückbau sei daher keine Ersatzmaßnahme für die verbleibende Straße, sondern eine Renaturierung von Baufeld. Es fehlten daher noch 0,89 ha Ausgleich für die Baustraße.*

Der Maßnahmenkomplex A1 mit den Teilmaßnahmen A1a bis A1f wird zwar als Ausgleichsmaßnahme bezeichnet, ist aber als Wiederherstellung zu verstehen und dient der

Rekultivierung der Baustraße. Der erforderlich verbleibende Ausgleich für das Schutzgut Boden wird über eine Ökokontomaßnahme abgedeckt. Laut Gesamtbilanz für das Schutzgut Boden verbleibt nach Durchführung der Maßnahmen A1a bis A1f ein Defizit von 111.434 ÖP - dieses wird durch Ökopunkte der Straßenbauverwaltung aus der Maßnahme L 181 Amphibienschutzanlage Wolterdingen ausgeglichen.

5.5.5

Ergebnis zu den Belangen des Naturschutzes

Die Belange des Naturschutzes werden von der Planung der Ortsumfahrung in der Gestalt, die sie durch die Planänderungsgenehmigungen vom 11.02.2022 und 20.12.2022 sowie durch diese Ergänzungsentscheidung gefunden hat, in ausreichendem Maße berücksichtigt.

5.6

Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten

Die Belange des Wasser- und Bodenschutzes sowie der Altlasten wurden in der Entscheidung vom 11.02.2022 bereits berücksichtigt. Dies wurde durch die Stellungnahmen der Fachbehörden (s.u.) bestätigt. Die von den Fachbehörden gewünschten Modifikationen bei den Nebenbestimmungen wurden durch die Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt. Im Rahmen der ergänzenden Anhörung wurde Folgendes vorgetragen:

5.6.1

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Untere Wasserschutzbehörde

Die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 24.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Dabei wurde mitgeteilt, dass zu den Bereichen Altlasten, Wasserversorgung und Grundwasserschutz, Abwasserbeseitigung und Regenwasserbehandlung, Oberflächengewässer, Gewässerökologie, Hochwasserschutz und Starkregen keine Hinweise bestehen.

Zum Bodenschutz wurde folgendes vorgetragen⁵:

- *Aufgrund der in Anspruch genommenen Flächen (ca. 0,4 ha Versiegelung, ca. 0,3 ha Böschungen und Straßennebenflächen), sowohl temporär als auch dauerhaft, sei ein Bodenschutzkonzept zu erstellen sowie eine bodenkundliche Baubegleitung durchzuführen.*

Der Vorhabenträger hat zugesagt, das Bodenschutzkonzept spätestens 6 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

⁵ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

- *Das Bodenschutzkonzept sowie die spätere Baubegleitung seien in enger Abstimmung mit dem Landratsamt, Fachbereich Bodenschutz zu erarbeiten.*

Der Vorhabenträger hat die Abstimmung mit dem Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald (wie auch mit dem Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis) hinsichtlich des Bodenschutzkonzepts und der Bodenkundlichen Baubegleitung zugesagt.

- *Die bodenkundliche Baubegleitung hat die vorgesehenen Maßnahmen fachgerecht umzusetzen. Im Falle von Abweichungen vom Konzept oder unvorhergesehenen Bodenverhältnissen seien die Maßnahmen unverzüglich mit dem Landratsamt abzustimmen.*

Der Vorhabenträger hat dies zugesagt.

Die genannten Zusagen wurden unter III. in diese Entscheidung aufgenommen. Sie sind teilweise deckungsgleich mit den Zusagen, die zur folgenden Stellungnahme der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde beim Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis abgegeben wurden.

5.6.2

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde

Die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde beim Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis hat mit Schreiben vom 26.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Gegenstand der Stellungnahme sind ausschließlich die vorgelegten Änderungen (Maßnahmenpakete V12 und V13) bzw. die vom VGH geforderten Nacharbeiten⁶:

- *Die vorliegende Planung sehe die Verlegung eines Wiesenbachs und die Anlage von Kleingewässern unweit des Zusammenflusses von Gauchach und Mauchach zur Schaffung eines Ersatzhabitats für den Biber sowie zur Aufwertung des Lebensraum Aue vor (Maßnahme V 12). Durch diese Maßnahme solle der Biber in einen für den Brückenbau unproblematischen Bereich umgesiedelt und Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG vermieden werden.*

Konkret solle die Gewässerverlegung des als Wiesenbach bezeichneten Grabens eine Länge von etwa 50 - 70 m haben und durch den „Auwald“ führen. Die Dimensionierung des teilweise neu zu modellierenden Grabens sollte eine Breite von etwa 30 - 50 cm und eine Tiefe von etwa 30 cm nicht überschreiten. Entlang des Gewässers würden innerhalb der umliegenden Habitatstrukturen ein bis zwei etwa 10 - 20 m² große Mulden angelegt, durch die der Bach hindurchführt. Diese Mulden sollen die Attraktivität des Ersatzhabitats stärken. Die angedachten Arbeiten sollen wo möglich mit Mini-Bagger oder

⁶ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

teilweise von Hand ausgeführt werden und seien im Detail in den entsprechenden Maßnahmenblättern des LBP beschrieben. Die Eingriffe in den Gewässerverlauf und die umliegenden Habitatstrukturen sowie den Boden würden mit vorübergehenden Beeinträchtigungen und Störungen einhergehen, die aber durch die geplanten Maßnahmen und Umsetzungshinweise minimiert werden können.

Der Graben werde nach der Verlegung eine Länge von ca. 50 m aufweisen und besitze sowohl vor als auch nach der Maßnahme lediglich eine lokale Entwässerungsfunktion. Daher werde dieser als Entwässerungsgraben von untergeordneter Bedeutung angesehen und es bestünden keine Bedenken gegenüber der Verlegung. Bei dem Anschluss an die Gauchach sei mit einer Schwebstoffmobilisierung zu rechnen. Um Beeinträchtigungen durch Eintrübungen in der Gauchach zu vermeiden, dürfe die Maßnahme nicht innerhalb der Fischschonzeit (01.10. - 30.04.) und nur bei geringer oder keiner Wasserführung stattfinden.

Die Maßnahme ist so korrekt beschrieben und wird vom Vorhabenträger entsprechend durchgeführt werden. Auch sagte der Vorhabenträger zu, dass die Maßnahme außerhalb der Fischschonzeit und bei nur geringer oder keiner Wasserführung stattfindet. Diese Zusage wurde unter III. in diese Entscheidung aufgenommen.

- *Hinsichtlich der Auflagen werde gebeten, die zwischenzeitlich leicht geänderten Auflagen zum Bodenschutz zu übernehmen bzw. diese abzugleichen (insbesondere bezüglich des Punktes zum Einbringen von Bodenmaterial) und die Auflagen im Kontext der Maßnahme V12 zu berücksichtigen.*

Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wurden vollständig in diese Entscheidung übernommen und modifizieren bzw. ergänzen die in der Plangenehmigung vom 11.02.2022 enthaltenen Nebenbestimmungen. Vom Vorhabenträger wurde jeweils die Berücksichtigung zugesagt. Sie wurden daher sämtlich als Zusagen unter III. in diese Entscheidung aufgenommen. Hingewiesen wird darauf, dass die Auflagenvorschläge teilweise bereits als Zusagen in der Plangenehmigung vom 11.02.2022 enthalten sind.

5.7

Landwirtschaft

Die ergänzte Planung berührt die Belange der Landwirtschaft nicht:

5.7.1

Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Untere Landwirtschaftsbehörde

Die untere Landwirtschaftsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 24.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Die Stellungnahme vom 29.09.20221 gelte weiterhin. Ergänzend sei aus agrarstruktureller Sicht anzumerken, dass der landschaftspflegerische Begleitplan um die Vermeidungsmaßnahmen V 12 und V 13 ergänzt worden sei, die keine landwirtschaftlichen Belange betreffen.

5.7.2

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Untere Landwirtschaftsbehörde

Die untere Landwirtschaftsbehörde beim Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis hat mit Schreiben vom 26.06.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen⁷.

- *Es werde auf die Stellungnahme des Landwirtschaftsamtes vom 22.06.2021 verwiesen. Diese behalte weiterhin ihre Gültigkeit. Laut den Unterlagen würden bezüglich Bieber und Zauneidechse weitere Maßnahmen notwendig. Landwirtschaftliche Flächen seien hiervon nicht betroffen.*

Es werde darauf hingewiesen, dass bei allen baulichen Maßnahmen (und Ausgleichsmaßnahmen) die Zufahrten zu angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen mit landwirtschaftlichen Maschinen und Gerätschaften zu gewährleisten seien.

Der Vorhabenträger hat dies bereits zugesagt. Die Zusage war in die Plangenehmigung vom 11.02.2022 aufgenommen worden.

- *Hinsichtlich der weiteren Planung, insbesondere der Ausgleichsmaßnahmen oder Ersatzaufforstungen, werde darum gebeten, mit einbezogen bzw. beteiligt zu werden.*

Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen geplant seien.

5.8

Forstwirtschaft

Es ist festzustellen, dass die Belange des Waldes und der Waldwirtschaft durch das Vorhaben ausreichend Berücksichtigung finden:

5.8.1

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion

Das Referat 83 beim Regierungspräsidium hat mit Schreiben vom 23.04.2025 zu dem Vorhaben Stellung genommen und mitgeteilt, dass die vorgelegten Änderungen im Landschafts-

⁷ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

pflegerischen Begleitplan infolge des nachgeholtten UVP-Berichts keine waldrechtlich zu berücksichtigenden neuen Genehmigungstatbestände enthalten. Zum neu vorgelegten Umweltbericht wurde folgendes vorgetragen:

Das FFH-Gebiet Nr. 8115-341 Wutachschlucht sei durch Flächeninanspruchnahmen durch die Baustraße und Puffer für die Waldinanspruchnahme mit ca. 0,5 ha betroffen. Keiner der im FFH-Gebiet gelisteten Lebensraumtypen sei im Eingriffsraum vertreten, die Schutzziele für die Lebensraumtypen seien daher nicht beeinträchtigt. Der Eingriff stelle für keine der im Gebiet gelisteten und im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Vogelarten im Vogelschutzgebiet Nr. 8116-441 Wutach und Baaralb eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Im Bereich des Ausbauabschnitts „Anschluss an das Widerlager“ grenze das Vogelschutzgebiet „Wutach und Baaralb“ südlich direkt an. Es würden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes verursacht. Bei Umsetzung der Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen würden keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst und die Kohärenz von Natura 2000 bleibt gewahrt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Vorgaben der umweltfachlichen Untersuchungen zum Vorhaben sei eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Schutzgüter aus waldfachlicher Sicht gegeben. Durch die geplanten Maßnahmen könnten Beeinträchtigungen der Schutzgüter vermieden, vermindert und ausgeglichen werden. Die im Zusammenhang mit den vorgenannten Waldumwandlungsgenehmigungen nach § 9 LWaldG bereits festgelegten waldrechtlichen Nebenbestimmungen und Ausgleichsmaßnahmen und die in der Plangenehmigung vom 11.02.2022 unter VI. verfügten waldrechtlichen Nebenbestimmungen für die nach §§ 9, 11 LWaldG genehmigten Waldinanspruchnahmen hätten weiterhin Bestand.

Zu den jetzt vorgelegten geänderten Planunterlagen bestünden daher keine weiteren Anmerkungen.

5.8.2

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Untere Forstbehörde

Die untere Forstbehörde beim Landratsamt-Breisgau Hochschwarzwald hat sich mit Schreiben vom 26.06.2025 der Stellungnahmen des Referats 83 vollumfänglich angeschlossen.

5.9

Träger öffentlicher Belange, Verbände und Unternehmen, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind bzw. keine Bedenken haben

- Bei den Landratsämtern Breisgau-Hochschwarzwald und Schwarzwald-Baar
 - Untere Gewerbeaufsichts- und Immissionsschutzbehörden
 - Untere Baurechtsbehörden

- Bereiche Straßenplanung und Bau
- Untere Straßenverkehrsbehörden
- Untere Flurbereinigung- und Vermessungsbehörden
- Polizeipräsidium Freiburg
- Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Referat 33 – Staatliche Fischereiaufsicht
- Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion (Abt. 9 des Regierungspräsidiums)
- Naturpark Südschwarzwald
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg
- Naturschutzbund Deutschland NABU, Landesverband Baden-Württemberg
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg (LFV)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg (SDW)
- Schwarzwaldverein (SWV)
- NaturFreunde Deutschlands, Landesverband Baden
- NaturFreunde Württemberg
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg
- Landschafts- und Naturschutzinitiative Schwarzwald (LANA)

6.

Berücksichtigung und Abwägung privater Belange

Private Belange stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Solche sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen. Durch die im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgenommenen Änderungen der Planung sind keine Privaten anders oder stärker betroffen als durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss und die zuvor ergangenen Änderungsentscheidungen.

7.

Begründung der Nebenbestimmungen

Die auferlegten Nebenbestimmungen beruhen auf § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG und sollen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Verträglichkeit des Vorhabens mit der Umwelt und anderen Rechtsgütern sichern. Sie sind

nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmung. Mit diesen Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit öffentlichen und privaten Belangen vereinbar.

8. **Gesamtabwägung**

Das Vorhaben zum Bau der zweiten Gauchachtalbrücke dient der Fertigstellung der bereits zu großen Teilen baulich umgesetzten Ortsumfahrung Döggingen. Nach dem Bau der Brücke ist bei Wartungsarbeiten und Unfällen keine Umleitung des Verkehrs mehr über die kurvige Umleitungsstrecke mit dem Gefälle ins Gauchachtal und der Steigung nach Döggingen hinauf sowie durch die Ortschaft Döggingen erforderlich. Zudem werden auch die vorhandenen Gefahrenstellen beseitigt (kein Gegenverkehr mehr auf der Brücke, keine nur mit geringer Geschwindigkeit durchfahrbare Kurve bei der Überleitung in den südlichen Tunnel).

Gegenstand der Plangenehmigung vom 11.02.2022, der Planergänzungsentscheidung vom 20.12.2022 sowie dieser Entscheidung sind die zur Errichtung der zweiten Gauchachtalbrücke erforderlichen Bauflächen, deren Auswirkungen auf die Umwelt, die notwendigen Waldumwandlungen, der Verzicht auf den vollständigen Rückbau des alten Straßendamms sowie die erforderlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen. Das Brückenbauwerk selbst mit seinen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen ist durch den Planfeststellungsbeschluss vom 10.07.1991 bestandskräftig genehmigt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung, die u.a. Gegenstand dieser Planergänzungsentscheidung ist, umfasst neben den zum Bau erforderlichen Bauflächen aber auch das zweite Brückenbauwerk und den Anschluss an das Widerlager.

Die vorliegende Entscheidung ergänzt die bisherigen um

- eine Umweltverträglichkeitsprüfung
- die Prüfung der Klimaschutzbelange
- Maßnahmen für das unter der Brücke befindliche Biberhabitat
- Maßnahmen für im Bereich des Anschlusses an das Widerlager befindliche Zauneidechsen und
- eine Ausnahme für den Tatbestand der möglichen Tötung von Zauneidechsen und Schlingnattern

Auch unter Berücksichtigung dieser Ergänzungen bestätigt sich das in den Entscheidungen vom 11.02.2022 und 20.12.2022 gefundene Abwägungsergebnis. Dieses wird nachfolgend – aufgrund des Erfordernisses der erneuten Abwägung unter Einbeziehung der nachgeholtten UVP – noch einmal gesamthaft dargestellt:

Die Errichtung der zweiten Gauchachtalbrücke ist sinnvoll nur mit einer Baustraße südlich der vorhandenen Brücke möglich. Alle anderen geprüften Varianten zur Bauausführung haben zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde gravierende Nachteile und scheiden daher aus:

- Das Einheben von der vorhandenen Brücke ist aus statischen Gründen nicht möglich, da hierdurch die Standsicherheit der Brücke gefährdet würde.
- Eine Baustraße auf der Nordseite würde neben der deutlich schlechteren Massenbilanz eine weitere Baustraße südlich der Brücke zur Errichtung der Pfeiler zur Folge haben. Außerdem müssten die Bauteile über die vorhandene Brücke hinweg eingehoben werden, was längere Sperrungen der Brücke mit Umleitungsverkehr durch Döggingen zur Folge hätte. Hinzu kommt, dass aufgrund der größeren Ausladung nur sehr spezielle und damit teure und schwer zu erhaltende Kräne eingesetzt werden könnten. Weiterer Gesichtspunkt ist der Umstand, dass bei einer Baustraße auf dem vorhandenen Straßendamm wegen dessen zu geringer Breite auch erheblich und stärker als bei der gewählten Variante in das auf der Böschung befindliche Reptilienhabitat eingegriffen werden müsste.
- Die Variante mit einer Baustraße ebenfalls auf der Südseite und der Anlieferung der einzuhebenden Teile auf der vorhandenen Brücke hat keinerlei Vorteile, da die Baustraße ebenfalls 26 m breit sein müsste, aber die o.g. speziellen Kräne benötigt würden und auch längerer Umleitungsverkehr durch Döggingen unvermeidbar wäre.

Somit kommt unter Abwägung der genannten Gesichtspunkte nur die durch den Vorhabenträger geplante Variante in Betracht. Durch eine Reduzierung der Breite der Baustraße auf 26 m und damit auf das Mindestmaß der Fläche, welche für das Aufstellen der Kräne benötigt wird, konnte der Eingriff auf das notwendige Minimum reduziert werden. Daher steht zur Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde fest, dass zur Realisierung des zweiten Brückenbauwerks die Baustraße mit den angrenzenden Baustelleneinrichtungsflächen wie geplant und beantragt benötigt wird.

Die Herstellung der Baustraße hat zwingend zur Folge, dass der Graben „Hohle Gasse“ verlegt werden muss, da er sich ansonsten auf Dauer unterhalb der Baustraße befinden würde. Dies ergibt sich daraus, dass die Baustraße in diesem Bereich nicht zurückgebaut wird, damit der an dieser Stelle vorhandene Rutschhang stabilisiert wird. Dies wurde mit den beteiligten Fachbehörden so vereinbart und wird in der Abwägung durch die Plangenehmigungsbehörde bestätigt, da der Belang der Standsicherheit des Hangs und damit auch des Brückenbauwerks das Interesse an einer vollständigen Rekultivierung bei weitem überwiegt. Auch unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit ist diese Maßnahme gerechtfertigt.

Weiterhin hat die Herstellung der Baustraße südlich der vorhandenen Brücke unvermeidlich zur Folge, dass hierfür der dort stockende standortfremde Fichtenwald gerodet werden

muss. Die dafür notwendige Waldumwandelungsgenehmigung ist zur Realisierung des Vorhabens ebenfalls unvermeidlich. Da die Baustraße aufgrund des sich daran anschließenden Rutschhanges nicht zurückgebaut werden kann, sondern zur Stabilisierung an Ort und Stelle verbleiben muss, ist die Waldumwandlung auf Dauer erforderlich. Die Fläche wird jedoch so rekultiviert, dass sich dort wieder eine Vegetation einstellen kann.

Da durch die Einrichtung der Baustraße und des Anschlusses an das Widerlager wiederum unvermeidbar Lebensräume von besonders geschützten Arten (Zauneidechse und Schlingnatter) betroffen sind, war die Schaffung von Ersatzhabitaten erforderlich, in welche die Tiere vergrämt und damit umgesiedelt werden können. Die Plangenehmigungsbehörde ist davon überzeugt, dass die vorgesehenen Ersatzhabitats geeignet sind. Nach Umsetzung der Maßnahmen, die teilweise bereits erfolgt ist, stellen sich die vorgesehenen Bereiche als ökologisch wertvoller dar als zuvor. Dies gilt insbesondere für den im Bereich der CEF-Maßnahme E2.1 vorher dort stockenden monotonen und standortfremden Fichtenbestand. Die für die Durchführung der CEF-Maßnahme notwendige Waldumwandlung ist somit gerechtfertigt.

Die Plangenehmigungsbehörde ist auch davon überzeugt, dass die vom Vorhabenträger geplante Vergrämung im zur Verfügung stehenden Zeitraum erfolgreich sein und die Umsiedlung der Arten gelingen wird. Dies wurde auch durch die beteiligten Naturschutzfachbehörden nicht in Zweifel gezogen. Trotz der nach Überzeugung der Plangenehmigungsbehörde ausreichenden Sicherheit des Erfolgs der geplanten Vergrämungsmaßnahmen wurde zur Vermeidung letzter Restrisiken eine Ausnahme im Hinblick auf den Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

Betroffen ist auch ein Biberhabitat unterhalb der vorhandenen Brücke. Durch das Vergrämungskonzept sowie die Schaffung eines neuen Biberhabitats im Bereich des Auwalds der Gauchach ist aber sichergestellt, dass es hier nicht zur Erfüllung eines Verbotstatbestands kommt.

Im Rahmen der Prüfung des Artenschutzes wurden auch die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der zweiten Brücke in Betracht gezogen. Es hat sich dabei erwiesen, dass aufgrund der Vorbelastung durch die vorhandene Brücke keine relevanten Zusatzbelastungen auftreten, die eine zusätzliche Beeinträchtigung zur Folge haben könnten.

Zu den betroffenen FFH- und Vogelschutzgebieten ist festzustellen, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommt:

Das FFH-Gebiet Wutachschlucht ist weder in seinen Schutzziele für die Lebensraumtypen betroffen noch sind für das Gebiet relevante Arten in ihrem Erhaltungszustand beeinträchtigt. Der Eingriff in das Vogelschutzgebiet Wutach und Baaralb deckt sich weitgehend mit dem in das FFH-Gebiet Wutachschlucht und stellt für keine der im Gebiet gelisteten und im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Vogelarten eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Auch für

das nur randlich betroffene Vogelschutzgebiet Baar sind keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen für das Vogelschutzgebiet zu erwarten.

Wie beim Artenschutz haben die Prüfungen ergeben, dass durch die anlagebedingten (Schattenwurf, Barriere, Flächenverbrauch) sowie betriebsbedingten Auswirkungen (Störwirkungen, Emissionen, Kollisionsrisiko) des geplanten weiteren Brückenbauwerks keine erheblichen Beeinträchtigungen für die angrenzenden Natura 2000 Gebiete zu erwarten sind.

Unvermeidbar ist der bereits vollzogene Eingriff in das Biotop „Gauchach unterhalb Posthaus“ auf der im Bereich der Baustraße befindlichen Fläche von 865 m². Hierfür und darüber hinaus für die angrenzenden Flächen des gleichen Biotoptyps (die aber wegen geringerer Wertigkeit nicht als gesetzlich geschütztes Biotop anzusehen sind), ist die vollständige Wiederherstellung nach Ende der Bauzeit geplant. Hier kommt die Plangenehmigungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigung des Biotops aufgrund des im öffentlichen Interesse liegenden Gesamtprojekts ausnahmsweise zugelassen werden kann.

Die betroffenen Privaten haben Bauerlaubnisse für die im Bereich ihrer Grundstücke vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. für die auf ihren Grundstücken geplanten Kompensationsmaßnahmen erteilt. Zudem sind keine privaten Belange ersichtlich, die gegen die Durchführung der Baumaßnahme sprechen könnten. Im Hinblick auf mögliche Immissionen ist festzustellen, dass die Ortsränder von Döggingen und Unadingen ca. 500 m und die nächstgelegenen Gebäude im Außenbereich ca. 250 m von den Endpunkten der Brückenbaustelle entfernt sind. Aufgrund dieser großen Abstände sind keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Baustellengeräusche auf die Wohnbebauung zu erwarten. Beim Ausbauabschnitt „Anschluss an das Widerlager“ kommt es zwar bauzeitlich zu einer Beeinträchtigung der südlich angrenzenden Bebauung von Unadingen, diese wird jedoch durch die bereits bestehenden Lärmschutzbauwerke gemindert. Durch die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV-Baulärm) ist der Vorhabenträger zudem auch verpflichtet, Richtwerte für Baumaschinen einzuhalten und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Lärmminimierung vorzusehen. Im Übrigen sind auf der Baustelle keine Nachtarbeiten vorgesehen. In der Plangenehmigung vom 11.02.2022 wurde auf die Geltung der AVV-Baulärm hingewiesen und ihre Beachtung zudem als Auflage verfügt.

Die Plangenehmigungsbehörde hat unter Beachtung von § 13 Abs. 1 des Klimaschutzgesetzes auch die Zwecke dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele berücksichtigt:

Die zweite Brücke mit ihren betrieblichen Auswirkungen wurde bereits vor Geltung des Klimaschutzgesetzes planfestgestellt. Somit sind in der Klimabilanz die verwendeten Baustoffe und der Schadstoffausstoß der auf ihr verkehrenden Fahrzeuge in dieser Entscheidung nicht mehr zu berücksichtigen. Selbst wenn man aber der Auffassung wäre, dass diese Kriterien

trotz Bestandskraft zu berücksichtigen wären, würde dies an der Beurteilung im Hinblick auf den Klimaschutz nichts ändern:

- Im Hinblick auf die Berücksichtigung der Baustoffe zeigt die vom Vorhabenträger beauftragte Lebenszyklusbetrachtung, dass der Bau des zweiten Brückenbauwerks auf die gesamte Lebenszeit der vorhandenen Brücke gerechnet in der Klimabilanz nur im Fall des günstigsten Szenarios für den Verzicht negativ, in allen anderen aber positiv zu Buche schlägt. Im Hinblick auf die gebotene Gesamtbetrachtung mit den Schadenskosten ergibt sich, dass die Realisierung des Vorhabens in jedem Szenario im Hinblick auf die gesamten Emissionen günstiger ist.
- Da es keine Alternativstrecken gibt, von denen eine Verkehrsverlagerung auf die B 31 zu erwarten ist, wird sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des Baus der zweiten Brücke nicht erhöhen.

Somit sind nur die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima während der Bauphase relevant. Hier ist - wie in der CO₂-Bilanz (Unterlage 19.12.3) dargelegt – erst recht festzustellen, dass der Verzicht auf den Bau aufgrund der dann notwendigen Umleitungsverkehrs bei den Sanierungen der vorhandenen Bauwerke zu erheblichen Mehremissionen an Kohlendioxid führt.

Die beim Bau dennoch vorhandenen Kohlendioxid-Emissionen sind nicht so schwerwiegend, dass sie zu einer anderen Entscheidung oder zu einer Modifikation des Vorhabens führen könnten. Es sind auch keine Anzeichen für ein besonders klimaschädliches Bauverfahren vorhanden. Im Gegenteil: Durch die ausgeglichene Massenbilanz werden Zu- bzw. Abfahrten von Erdmaterial vermieden.

Von Relevanz ist die Fällung von ca. 2 ha Wald, der eine Klimasenke darstellt. Für diesen wird an anderer Stelle im Umfang von 2,3 ha Wald aufgeforstet, so dass hier eine Kompensation auch unter Berücksichtigung der Zeitdauer bis zur Wirksamkeit der aufgeforsteten Waldstücke als CO₂-Senke stattfindet.

Die vom Vorhabenträger mit dem Bau der zweiten Brücke verfolgten Ziele, nämlich

- Vollständige Nutzbarkeit der beiden Tunnelröhren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduzierung des Überholdrucks
- Reduzierung des Schadstoffeintrags durch das Entfallen der Langsamfahrstelle vor der südlichen Tunnelröhre
- Vermeidung von Umleitungsverkehren durch Döggingen und der damit verbundenen Umweltbelastungen

überwiegen in der Abwägung zu den noch zu berücksichtigenden Nachteilen im Hinblick auf den Ausstoß von Kohlendioxid.

Zudem ist im Hinblick auf das Klima positiv zu berücksichtigen, dass der Wegfall der provisorischen Verkehrsführung zu einer Reduktion von Umweltschadstoffen führen wird, da vor der Einfahrt in den südlichen Tunnel nicht mehr auf 40 km/h abgebremst werden muss.

Auch die Berücksichtigungsgebote der Klimaschutzgesetze gebieten daher keine abweichende Gesamtbewertung des beantragten Vorhabens. Die Plangenehmigungsbehörde kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Durchführung der Baumaßnahme mit dem Klimaschutzgesetz vereinbar ist.

Im Hinblick auf die Umweltbelastungen allgemein wirkt sich positiv aus, dass sich die Baustraße einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen in einem Bereich befindet, welcher zu ca. 50 % bereits beim Bau der vorhandenen Brücke beansprucht wurde, was zur Reduzierung der Umweltbeeinträchtigungen beiträgt.

Im Hinblick auf den Entscheidungsvorbehalt unter VII. der Plangenehmigung vom 11.02.2022 werden die erheblichen Nachteile im Hinblick auf Statik der vorhandenen Brücke, die Massenbilanz, die Kosten sowie auch bezüglich des dort vorhandenen Reptilienhabitats als überwiegend gegenüber den Vorteilen einer Beseitigung des Damms angesehen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Vorgaben der umweltfachlichen Untersuchungen zum Vorhaben kommt die Plangenehmigungsbehörde zu dem Ergebnis, dass eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Schutzgüter Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie dem Natura 2000-Gebietschutz und dem besonderen Artenschutz gegeben ist.

Im Hinblick auf das in der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigte zweite Brückenbauwerk hat sich ergeben, dass dieses aufgrund der bestehenden Brücke und der Zwillingsbauweise nicht zu relevanten zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen führt. Es waren hier lediglich geringe Auswirkungen in Bezug auf Fläche und Boden durch die Pfeiler und Widerlager zu berücksichtigen.

Als Vorbelastungen wurden in der Abwägung berücksichtigt, dass bereits jetzt große Bauwerke (insbesondere die erste Gauchachtalbrücke und das Dammbauwerk der B 31 alt) sowie erhebliche Lärm- und Schadstoffemissionen vorhanden sind. Zudem kam es bereits beim Bau der ersten Brücke zu erheblichen Bodenveränderungen. Weiter waren die bestehenden Verdolungen von Gauchach und Mauchach unter dem Damm der B 31 alt zu berücksichtigen.

Die im Umweltbericht vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation der Umweltauswirkungen haben vollständig Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden. Es verbleibt kein Kompensationsdefizit, da durch die geplanten Maßnahmen Beeinträchtigungen der Schutzgüter vermieden, vermindert und kompensiert werden können.

Bei Umsetzung der Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichmaßnahmen werden keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst bzw. diese im Hinblick auf Schlingnatter und Zauneidechse ausnahmsweise zugelassen und die Kohärenz von Natura 2000 bleibt gewahrt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat deshalb ergeben, dass die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltschutzgüter – einschließlich derjenigen der zweiten Brücke und des Anschlusses an das Widerlager – auch im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen.

Unter Abwägung aller in Frage kommenden vorgetragenen und offenkundigen öffentlichen und privaten Belange hält die Plangenehmigungsbehörde die Planung angesichts der Argumente, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, für verhältnismäßig und auch sachgerecht. Insbesondere ist das Vorhaben unter Abwägung aller einzustellenden Gesichtspunkte umweltverträglich und führt zu den geringstmöglichen Eingriffen in öffentliche und private Belange. Die unvermeidlichen Eingriffe in Umweltschutzgüter sind im Interesse der für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen.

Die Plangenehmigungsbehörde verkennt dabei nicht die Folgen der bauzeitlichen und bleibenden Eingriffe in die Umweltbelange, insbesondere in Natur und Landschaft und die daraus resultierenden Veränderungen. Durch Verminderung bzw. Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft konnten die Beeinträchtigungen jedoch im notwendigen Umfang vermieden bzw. minimiert und durch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollumfänglich kompensiert werden. Die gewählte Bauvariante ist am besten geeignet, den berührten Belangen gerecht zu werden. Mit der Plangenehmigung vom 11.02.2022 und der Ergänzung vom 20.12.2022 sowie mit der vorliegenden Entscheidung wird den einzelnen berührten Belangen hinreichend Rechnung getragen.

Im Hinblick auf die von der Planung betroffenen Belange konnten durch Zusagen des Vorhabenträgers und Auflagen der Plangenehmigungsbehörde zusätzliche Rücksichtnahmen erreicht werden.

Die Plangenehmigungsbehörde ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen durch die Planung insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt wurden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im öffentlichen Interesse hingenommen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim.

Hinweis

Gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) hat die Anfechtungsklage gegen diese Entscheidung keine aufschiebende Wirkung, da es die Zulassung eines Vorhabens betreffend Bundesverkehrswege zum Gegenstand hat. Gemäß § 17e Abs. 2 FStrG kann ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim gestellt und begründet werden.

gez. Joachim Lucht