

Regierung von Schwaben
86145 Augsburg

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt-
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Pettenkoferstr. 10 a/l
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Per Fax: 0821 327-2289

Ihr Zeichen	RvS-SG32-4354.1-2/44
Ihre Nachricht	17.01.2026
Unser Zeichen	VE-B12-Buchloe-Kempton BA-C Hirschzell–Untergermaringen (13/2026)
Datum	24.03.2026

**Bundesstraße 12: Kempton (A 7) – Anschlussstelle Jengen/Kaufbeuren (A 96); BA-C: Hirschzell – Untergermaringen;
Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den vierstreifigen Ausbau zwischen Hirschzell und Untergermaringen von Abschnitt Nr. 610, Station 7,443 bis Abschnitt Nr. 640, Station 2,500 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 9+446)**

Hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz lehnt die vorgelegte Planung ab. Sie ist verkehrlich nicht begründet, führt zu erheblichem zusätzlichem Klimagasausstoß, verursacht einen enormen Flächenverbrauch, führt zu zusätzlicher Lärm- und Schadstoffbelastung und zerstört wertvolle Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt.

Eine Abwägung der unterschiedlichen gesellschaftlichen Belange ist in der vorgelegten Planung in keiner Weise erkennbar.

1. Grundsätzliches

Der BUND Naturschutz hat den ersten Planfeststellungsabschnitt des Gesamtvorhabens zwischen Buchloe und Untergermaringen beklagt, weil der Planfeststellungsbeschluss vom 01.06.2022 und der Planergänzungsbeschluss vom 12.05.2025 in zahlreichen Punkten fehlerhaft und damit rechtswidrig sind, u. a. wegen:

- Fehlender Planrechtfertigung
- Widerspruch gegen die Klimaschutzziele und § 13 KSG

- Widerspruch gegen die Flächenschutzziele
- Widerspruch gegen natur- und artenschutzrechtliche Bestimmungen
- Widerspruch gegen zwingendes Wasserrecht und die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie
- Fehlerhafter Unterlassung einer verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung und Verletzung der Alpenkonvention

Unsere Klagen wurden in den Schriftsätzen vom 12.10.2022 und 3.9.2025 ausführlich begründet. Da zahlreiche dort aufgeführte Aspekte auch für den Abschnitt zwischen Untergermaringen und Hirschzell gelten, machen wir diese beiden Schriftsätze zum Inhalt dieser Stellungnahme. Die Schriftsätze liegen Ihnen bereits vor.

Ohne eine abschließende gerichtliche Entscheidung über den ersten Planfeststellungsabschnitt zwischen Buchloe und Untergermaringen ist es nicht sinnvoll, die Planungen für die weiteren Abschnitte (hier Untergermaringen – Hirschzell) voranzutreiben, weil die Planungsabschnitte nicht an bedeutenden Abfahrten mit Änderungen der Verkehrsbelastung, sondern im freien Verlauf der Straße beginnen und enden.

Insofern widerspricht die vorliegende Abschnittsbildung auch schon der Rechtsprechung, wonach die gewählten **Abschnitte jeweils eine selbstständige Verkehrsfunktion** haben müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2022 – 9 A 1/21 –, BVerwGE 176, 94-130, juris Rn. 155). Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass im weiteren Verlauf ab Hirschzell die B12 im Wirkungsbereich bedeutender Schutzgebiete verläuft (z. B. FFH-Gebiet Gennachhauser Moos oder FFH-Gebiet Kempter Wald mit Oberem Rottachtal). Darüber hinaus grenzen geschützte und nicht ausgleichbare Biotope (z. B. Hoch- und Übergangsmoore im Hintermoos) an die bisherige Trassenführung an. Daher ist davon auszugehen, dass im weiteren Verlauf naturschutzrechtliche Fixpunkte bestehen, mit denen der Ausbau der B12 in der jetzt geplanten Dimensionierung nicht weitergeplant werden kann, was wiederum auch die Dimensionierung im vorliegenden Abschnitt C in Frage stellt, wozu aber die Genehmigungsplanung keine Lösung aufzeigt.

2. Bedarf, Verkehrsprognose, Alternativen

Wir bezweifeln massiv den Bedarf für einen durchgängigen, autobahngleichen vierspurigen Ausbau nach RAA der B12 zwischen Buchloe und Kempten. Ein Ausbau praktisch als Vollautobahn entspricht nicht dem Minimierungs- und Vermeidungsgebot nach § 15 BNatSchG.

Vorsorglich und vorgreiflich weisen wir an dieser Stelle auch rechtlich auf die fehlende Bindungswirkung des Bundesverkehrswegeplans wegen Verstoß gegen Art. 5 Abs. 1 i. V. m. Anh. I SUP-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung und gegen § 13 KSG i. V. m. Art. 20a GG hin. Weitere rechtliche Ausführung dazu sind im gegenwärtigen Verfahrensstadium nicht erforderlich und sowohl der Planfeststellungsbehörde als auch der Vorhabenträgerin aus der Klagebegründung vom 12.10.2022 zu PA6 bekannt.

2.1 Induzierter Verkehr als Planbegründung

Der größte Anteil der in der Verkehrsprognose zugrunde gelegten Verkehrssteigerung beruht auf durch den Ausbau induziertem Verkehr auf der B12 (vgl. Prognose-Nullfall vs. Prognose-Planfall). Diese verkehrsinduzierende Wirkung auf der B12 wird durch folgende Faktoren verursacht:

- a) Verlagerung von Verkehr von anderen Straßen auf die B12
- b) Neuverkehr, der sonst nicht stattfinden würde, v. a. wegen schnellerer Fahrzeiten (höhere Geschwindigkeiten)

- c) Verlagerung von anderen Verkehrsträgern (insbesondere der parallel fahrenden Bahnlinie) auf die B12.

2.2 Analyse Nullfall falsch gewählt

Der Analyse-Nullfall im Jahr 2019 ist methodisch falsch gewählt. Die **Verkehrsbelastung 2024 (aktuellste Straßenverkehrszählung)** liegt an der Hälfte der Zählstellen weit unter dem Analyse-Nullfall von 2019.

Insbesondere in diesem Planfeststellungsabschnitt (Hirschzell – Untergermaringen) ist die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Analyse Nullfall um ca. 10 % (-10,5 % und -9,7 %) gesunken!

	DTV Analyse Nullfall 2019	DTV Straßen- verkehrs- zählung 2024	Veränderung in %
A7 AS Kempten–AS Obereiberg	18100	16756	-7,4
AS Obereiberg–AS Kraftisried	18800	17883	-4,9
AS Kraftisried–AS Martoberdorf West	15300	16140	5,5
AS Marktoberdorf West–AS Biessenhofen	12000	12466	3,9
AS Biessenhofen–AS Kaufbeuren	17900	16012	-10,5
AS Kaufbeuren–AS Germaringen	22300	20140	-9,7
AS Germaringen–AS Jengen	20500	20936	2,1
AS Jengen–AS Buchloe	19900	20223	1,6

2.3 Hoher Anteil an Ziel- und Quellverkehr

Die Zahlen zeigen auch auf, dass nur ein kleinerer Anteil der Nutzer die gesamte B12 durchgängig zwischen Buchloe und Kempten nutzen! Die B12 hat also zum überwiegenden Anteil eine Erschließungsfunktion für die Orte entlang der B12 (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr ausweislich Unterl. 22/Verkehrsgutachten). Die in Ziffer 2.4.1 Unterl. 1/Erläuterungsbericht **angeführten, überörtlichen Verkehrsziele tragen das vorliegende Vorhaben nicht.**

2.4 Prognose Nullfall 2035: Zu geringe Belastung für Ausbau nach RAA

Die Zahlen der Straßenverkehrszählung sind weit von den Verkehrszahlen entfernt, welche aus Kapazitätsgründen einen durchgängig vierspurigen Ausbau der B12 nötig machen würden.

Im Abschnitt Kempten–Kaufbeuren sind die heutigen Verkehrszahlen (zwischen 12.466 Kfz DTV und 17.883 Kfz DTV) weit von der Untergrenze von 20.000 Kfz entfernt, ab der aus Kapazitätsgründen über einen zweibahnigen Ausbau nachgedacht werden kann (Bemessungsgrundlagen im Straßenverkehrswesen). Diese Untergrenze ist zudem kein absolut starres Limit, sondern dient als Orientierungswert.

Dass 2035 dann tatsächlich 20.000 Kfz DTV erreicht werden, ist nicht anzunehmen. Denn die aktuellen Verkehrsprognosen (z. B. BMV-Basisverkehrsprognose 2040) sehen insgesamt kaum noch oder nur noch sehr geringe Steigerungsraten des DTV vor. Der Pkw-Verkehr, der den mit Abstand größten Teil des DTV ausmacht, soll insgesamt sogar leicht zurückgehen. Insbesondere im Abschnitt Kempten–Kaufbeuren/Germaringen sind die prognostizierten Anstiege innerhalb von 10 Jahren in weiten Teilen mit über 20 % angesichts der allgemeinen

Verkehrsprognosen völlig unrealistisch. Daher ist davon auszugehen, dass zwischen Kempten und Kaufbeuren o. a. Untergrenze von 20.000 Kfz auch 2035 nicht oder allenfalls geringfügig überschritten wird. Selbst die vorgelegte, unrealistisch hohe Prognose 2035 geht zudem in den Mittleren Abschnitten nicht von einer Verkehrsbelastung von annähernd 20.000 Kfz aus:

	DTV Prognose Nullfall 2035	DTV Straßen- Verkehrs- zählung 2024	Prognostizierte Veränderung 2024–2035 in %
A7 AS Kempten–AS Obereiberg	20900	16756	24,7
AS Obereiberg–AS Kraftisried	21800	17883	21,9
AS Kraftisried–AS Martoberdorf West	17500	16140	8,4
AS Marktoberdorf West–AS Biessenhofen	14500	12466	16,3
AS Biessenhofen–AS Kaufbeuren	20400	16012	27,4
AS Kaufbeuren–AS-Germaringen	24800	20140	23,1
AS Germaringen–AS Jengen	22100	20936	5,6
AS Jengen–AS Buchloe	21900	20223	8,3

Somit wenden wir eine fehlerhafte Prognose ein, da diese gleichbedeutend ist mit unrealistischen Änderungsraten zwischen 2024 und 2035 von z. T. über 20 %. Richtigerweise ist im Prognose-Nullfall dagegen von Steigerungsraten allenfalls im unteren einstelligen Bereich und allenfalls von abschnittsweise, geringem Überschreiten der Unter-/Orientierungsgrenze von 20.000 Kfz DTV auszugehen. Warum dennoch der autobahngleiche Ausbau erfolgen soll, ist fachlich nicht nachvollziehbar. Erst recht erschließt sich nicht, warum die vorhandenen 3 Streifen mit einer Belastungsgrenze von mind. 25.000 Kfz DTV nicht ausreichend sein sollen.

Heranzuziehen für die Frage des Regelquerschnitts ist dabei der Prognose-Nullfall, nicht der Prognose-Planfall, da dieser den durch autobahngleichen Ausbau induzierten Verkehr abbildet!

Ist aufgrund einer höheren Verkehrsnachfrage in einem Straßenabschnitt bis etwa 15 km (z. B. Abschnitt Buchloe–Kaufbeuren) ein zweibahniger Ausbau sinnvoll, so ist der Querschnitt nach den Vorgaben der RAL zu planen. Die Verkehrsstärke darf höchstens 30.000 Kfz sein (RAL, S. 22)

Von der Anschlussstelle Buchloe bis zur Anschlussstelle Kaufbeuren sind es in etwa 16 km, so dass für diesen am meisten belasteten Abschnitt der B12 ein zweistreifiger Ausbau nach RAL möglich wäre. Dennoch ist nicht ersichtlich, warum diese eingriffsärmere Variante vorliegend nicht vorgesehen ist. Zwischen Kaufbeuren und Kempten ist ein durchgängiger Ausbau nach RAL (RQ 15,5) in jedem Fall ausreichend.

2.5 Verkehrsverlagerungen müssen in Prognose einfließen

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention (Art. 11) sieht eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung vor. Es muss geprüft werden, welche Verkehrsbedürfnisse durch eine Verbesserung des Bahn- und Busverkehrs oder andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können. Eine solche Alternativenprüfung ist in der Bedarfsbegründung zu berücksichtigen.

Solange dies nicht geschieht, ist davon auszugehen, dass maßgebliche Verkehrsbedürfnisse auch durch eine Verbesserung der Bahnkapazitäten (insb. Allgäubahn) und sonstigen ÖPNV-Kapazitäten abgedeckt werden können.

Durch den autobahngleichen Ausbau werden die in der Alpenkonvention völkerrechtlich vereinbarten Ziele völlig konterkariert. So heißt es beispielsweise in Art. 7 Abs. 1 des Verkehrsprotokolls, dass sich die Staaten verpflichten, „mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zugunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt“ umzusetzen.

Durch den autobahngleichen Ausbau der B12 zwischen Buchloe und Kempten wird es dagegen Verkehrsverlagerungen von der umweltverträglichen Bahn hin zum Straßenverkehr geben.

2.6 Verkehrssicherheit

Angebliche Unfallophäufungen (S. 14, Ziff. 2.4.3, Unterl. 1) bleiben unsubstantiiert, sodass insofern zumindest ein Begründungsdefizit vorliegt. Es bedürfte einer Unfallanalyse, Bewertung gegenüber dem allgemeinen Straßenverkehrsrisiko und einer belastbaren Begründung, warum die identifizierten Unfallursachen nicht ggf. durch mildere Mittel als den autobahngleichen Ausbau auf das als sozialadäquat hinzunehmende Gefährdungsmaß reduziert werden können.

2.7 Grundlagen und Methodik des Verkehrsgutachtens/Unterl. 22

Aufgeklärt werden muss z. B., inwiefern (fehlerhaft)

- in die Verkehrsprognose die aktuellen Entwicklungen und Prognosevorstellungen der Kommunen an der B 12 eingearbeitet wurden, obwohl im Landesmodell die eingesetzten Strukturdaten zur Verkehrserzeugung landesweit abgestimmt sind
- eine Abstimmung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen bzw. Beschäftigtenzunahmen auf Regionsebene unterblieben ist mit dem Problem mangelnder Konsistenz sowohl für den Status-Quo als auch für den Prognosefall
- die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015, die Grundlage des Landesverkehrsmodells Bayern waren, im Raum zwischen der A 96 (Buchloe) und der A 7 (Kempten) gar keine Erschließungs- und Leistungsdefizite erkennen lassen, die einen autobahngleichen Ausbau erfordern würden
- über den Vergleich der Zählwerte mit den Modellwerten hinaus eine abschließende Kalibrierung mit Aussagen zur Validierung der Prognose unterblieben ist
- Gewerbeflächen und sonstige verkehrserzeugende Bedarfe evtl. doppelt berücksichtigt wurden, da sowohl von den Kommunen angegeben als auch bereits in den Ansätzen des Landesverkehrsmodells Bayern enthalten; zumal bloße „Wünsche“ der Kommunen auch gar nicht berücksichtigungsfähig sind (jedenfalls für den vorliegenden Prognosezeitraum)
- veraltete Berechnungsansätze MID zugrunde liegen
- DTVw in DTV umgerechnet wurde
- nicht belastbare Bündelungswirkungen angenommen wurden
- Interdependenzen zwischen B12 und Allgäubahn vernachlässigt wurden (u. a. Nichtberücksichtigung Bahnhof Leinau)
- ohne hinreichenden Grund vom Landesverkehrsmodell abgewichen wurde
- unbegründete Ableitungen der Pkw- und Lkw-Matrizen für den Analysefall vorgenommen wurden

Insgesamt ist nicht erkennbar, inwiefern vorliegend nicht die gleichen Fehler zur Verkehrsprognose gemacht wurden, wie bei Abschnitt PA6 (und dort durch diesseitige Verkehrsuntersuchung der Fa. RegioConsult vom Oktober 2022 nachgewiesen).

Die Verkehrsprognose bezieht sich nur auf das Jahr 2035. Die Rechtsprechung fordert einen angemessenen und aussagekräftigen Planungshorizont. Angesichts der zu erwartenden erheblichen Dauer des noch bevorstehenden Genehmigungs- und Realisierungszeitraumes erscheint uns ein Planungshorizont bis 2035 als deutlich zu kurz gewählt.

3. Natur- und Artenschutz

3.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

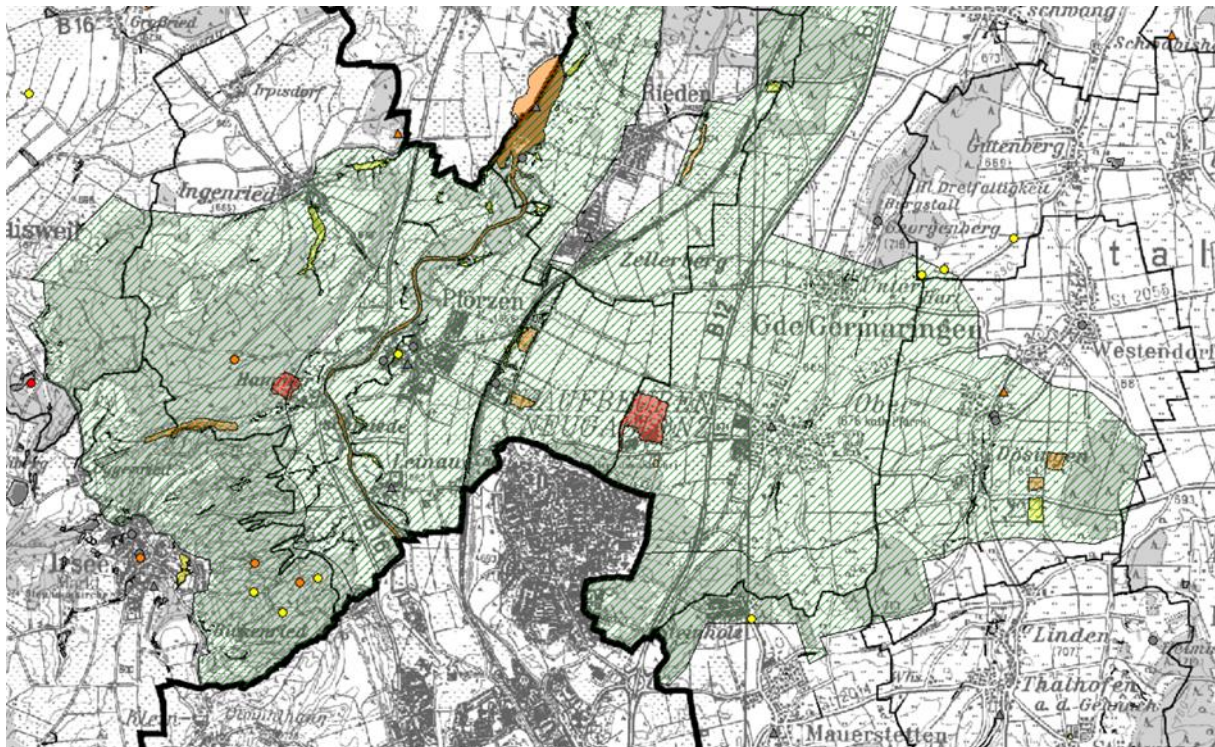
Die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (200 m in den Waldbereichen zwischen Neugablonz und Steinholz und 400 m im größten Teil der Reststrecke) ist fachlich nicht haltbar. Damit werden wichtige Schutzgüter aus der Untersuchung ausgeklammert.

Das betrifft u. a. die herausragenden Amphibienvorkommen nord-östlich von Neugablonz und deren Sommer- und Winterlebensräume. Aber auch die Waldfunktionen des Waldgürtels um Neugablonz (Erholungswald Stufe 1, Lärmschutzwald, Klimaschutzwald) sowie die Lokalisierung von Quartieren/Brutstätten von wertgebenden Vogel- und Fledermausarten, ohne die keine Aussage zu möglichen Verbotstatbeständen gemacht werden kann.

Die nachfolgenden artenschutzrechtlichen Problembereiche sind daher in UVP, LBP und saP nachzuarbeiten.

3.2 Amphibien und ABSP-Schwerpunktgebiet Gelbbauchunke und Kammolch (mit Kreuzkröte)

Das Ausbauvorhaben befindet sich inmitten des ABSP-Schwerpunktgebietes Gelbbauchunke und Kammolch. Diese beiden Arten sind die Leitarten für weitere bedeutsame Amphibienarten in diesem Raum, wie Kreuzkröte oder Laubfrosch. Da sowohl Gelbbauchunke als auch Laubfrosch zu den Pledge-Arten gehören, sind die Auswirkungen auf diese Amphibienarten nochmal ganz besonders in den Fokus zu nehmen.



Auszug aus dem Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Ostallgäu mit Schwerpunktgebiet Gelbbauchunke und Kammmolch (grün markiert).

Im ABSP des Landkreises Ostallgäu wird folgendes Ziel für das Schwerpunktgebiet Gelbbauchunke und Kammmolch genannt:

- „Erhaltung und Optimierung von (Klein-)Gewässern an der Wertachleite sowie in Waldgebieten und Abbaustellen um Kaufbeuren als Kernlebensraum der Gelbbauchunke (vgl. Abschn. 2.2.2 D):
- Erhaltung bzw. Neuschaffung einer ausreichenden Anzahl geeigneter Laichgewässer (Tümpel in Abbaustellen, wassergefüllte Wagenspuren und seichte Teiche)
 - Schaffung von Ausbreitungsmöglichkeiten durch Neuanlage von nutzungsfreien Kleingewässern und Pionierstandorten“

Es befinden sich beiderseits der B12 im Wirk- und Eingriffsbereich des Vorhabens geeignete Amphibienlebensräume. In den Wäldern östlich der B12 (ABSP-Schwerpunktgebiet) sind immer wieder insbesondere für Gelbbauchunken geeignete Kleingewässer (wie in Fahrspuren) vorhanden:



Dasselbe gilt für strukturreiche Waldbereiche mit Versteckmöglichkeiten als Sommer- und Winterlebensraum im Westen der B12 (siehe weitere Bilder unten):



Der geplante autobahngleiche Ausbau der B12 würde zu einer fast vollständigen Barriere für die Amphibienwanderung führen. Wir gehen davon aus, dass es bisher einzelne Tiere noch lebend geschafft haben, die B12 zu überqueren. Die Fahrbahnbreite ist heute im Bereich der Auffahrt Germaringen ca. 12 m, südlich davon ca. 9 m. Nach unserer Erfahrung ist es bei diesen Fahrbahnbreiten und Geschwindigkeiten bis 100 km/h bei mäßigem Verkehr in den Abend- und Nachtstunden für einzelne Tiere möglich, die Fahrbahn zu überqueren. Selbstverständlich fallen auch heute schon viele Tiere beim Versuch, die Fahrbahn zu überqueren, dem Verkehr zum Opfer. Ein Ausbau mit RQ 28, einer unbegrenzten Geschwindigkeit und einer induzierten Verkehrszunahme stellt dagegen künftig eine unüberbrückbare Barriere dar.

Ein Austausch der Amphibienbestände, die genetisch ohnehin schon sehr verarmt sind, wäre nicht mehr möglich. Das gilt sowohl für Alttiere als auch für Jungtiere auf der Suche nach einem geeigneten Sommer- und Winterlebensraum. Die neue Barriere ist das genaue Gegenteil zu der im ABSP genannten fachlichen Zielsetzung, neue Ausbreitungsmöglichkeiten zu schaffen! Durch den autobahngleichen Ausbau der B12 ist nicht nur von der Zerstörung von Lebensstätten und Verstößen gegen Störungsverbote auszugehen. Sondern der Ausbau führt auch zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für wandernde Tiere. Das Vorhaben erzeugt daher mehr Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG als in der Genehmigungsplanung angenommen.

Im Hinblick auf die **Barrierewirkungen** ist zudem verfahrensfehlerhaft, dass die Vorhabenträgerin eine unabgeschlossene Genehmigungsplanung eingereicht hat. Sie hat zwar einen Prüfauftrag zur Notwendigkeit von Grünbrücken/Querungshilfen im Bereich zwischen Betzigau und Kaufbeuren erteilt (S. 12, Unterl. 1). Entsprechender Berichtsentwurf vom April 2023 befindet sich laut Email der Vorhabenträgerin an uns vom 20.02.2026 allerdings noch zur Prüfung bei der Höheren Naturschutzbehörde (HNB). Eine Übergabe sei daher nicht möglich. Weil es sich um eine für die UVP relevante, offenzulegende Unterlage handelt, wird das **Verfahren somit richtigerweise erst fortgesetzt werden können, wenn der Bericht offengelegt wird.**

Der FFH-Erhaltungszustand der Gelbbauchunke für die kontinentale Region in Bayern ist ungünstig/schlecht, der Erhaltungszustand des Kammmolches für die kontinentale Region Bayerns ist ungünstig/unzureichend. Auch der Erhaltungszustand des Laubfrosches für die kontinentale Region Bayerns ist ungünstig/unzureichend. Nur der Erhaltungszustand für die Kreuzkröte für die kontinentale Region Bayerns ist als günstig bewertet. Der Erhaltungszustand für die lokale Population der Kreuzkröte ist aufgrund der sehr vereinzelter Nachweise und der schlechten Biotopvernetzung als ungünstig einzustufen. Dasselbe gilt für die Erhaltungszustände der lokalen Populationen von Gelbbauchunke, Kammmolch und Laubfrosch. Wir gehen von ungünstigen bis schlechten Erhaltungszuständen aus. Das Vorhaben ist geeignet, den Erhaltungszustand der genannten Amphibienarten weiter zu verschlechtern. Zudem wird es durch das Vorhaben deutlich schwieriger, die lokalen Populationen in einen günstigen Erhaltungszustand zu bringen.

3.2.1 Hebel-Biotope

Der teilweise renaturierte, teilweise in Sukzession befindliche und teilweise noch aktive Kiesgrubenbereich nördlich von Neugablonz stellt laut Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Ostallgäu einen über 20 Hektar großen Biotopkomplex von landesweiter Bedeutung dar.

Insbesondere die Amphibienvorkommen sind von landesweiter Bedeutsamkeit. Nachgewiesen sind u. a.:

- Gelbbauchunke
- Kammmolch

- Laubfrosch
- Kreuzkröte
- Seefrosch
- Teichfrosch
- Erdkröte
- Teichmolch
- Bergmolch

Gelbbauchunke, Kreuzkröte und Kammmolch haben hier ihr Kernvorkommen für das ABSP Schwerpunktgebiet Gelbbauchunke und Kammmolch.

Die auch aktuellen Nachweise erstrecken sich auf alle Teilbereiche des Kiesgrubenareals.

Auch wenige Meter südlich der Gablonzer Straße befindet sich ein weiteres Kleingewässer/Feuchtbiotop mit Gelbbauchunken und Laubfrosch Vorkommen (nach ABSP: Biotop von überregionaler Bedeutsamkeit).

Beide Biotope befinden sich nur etwa 500 m von der B12 entfernt. Das Vorhaben liegt im Kernbereich der Wanderdistanzen der verschiedenen wertgebenden Amphibienarten. Die autobahngleiche B12 zerschneidet das ABSP Schwerpunktgebiet Kammmolch und Gelbbauchunke.

Hauptwanderzeiten und maximale Wanderdistanzen in Niedersachsen vorkommender Lurcharten

Art	Wanderperioden der Alttiere	Abwanderungen der Jungtiere	maximale Wanderdistanzen
Feuersalamander (<i>Salamandra salamandra</i>)	April/Mai; Juli bis Okt.	August	wenige hundert Meter
Bergmolch (<i>Triturus alpestris</i>)	März/April; Juni bis Sept.	Juli bis September	500 – 600 m
Kammmolch (<i>Triturus cristatus</i>)	Feb./März; Juni bis Nov.	Juni bis September	500 – 1000 m
Fadenmolch (<i>Triturus helveticus</i>)	März/April; Mai bis Juli	Juni bis Oktober	400 m
Teichmolch (<i>Triturus vulgaris</i>)	Feb. bis April; Juni/Juli	Juli bis Oktober	wenige hundert Meter
Geburtshelferkröte (<i>Alytes obstetricans</i>)	April; Aug. bis Okt.	August bis Oktober	2 km
Rotbauchunke (<i>Bombina bombina</i>)	April/Mai; Mai bis Okt.	Juli bis Oktober	1000 m
Gelbbauchunke (<i>Bombina variegata</i>)	April/Mai; Juni bis Aug.	Juni bis Oktober	4 km
Knoblauchkröte (<i>Pelobates fuscus</i>)	März/April; Mai	Juli bis Oktober	500 – 800 m
Erdkröte (<i>Bufo bufo</i>)	März/April; Mai bis Sept.	Juni bis August	mehrere km
Kreuzkröte (<i>Bufo calamita</i>)	April; Mai/Juni	Juni bis Oktober	mehrere km
Wechselkröte (<i>Bufo viridis</i>)	April; Mai bis Sept.	Juli bis September	8 – 10 km
Laubfrosch (<i>Hyla arborea</i>)	April/Mai; Mai bis Okt.	Juli/August	> 10 km
Moorfrosch (<i>Rana arvalis</i>)	März; Mai bis Okt.	Juni bis September	1000 m
Springfrosch (<i>Rana dalmatina</i>)	Feb. bis April; Mai bis Okt.	Juli/August	1,5 km
Grasfrosch (<i>Rana temporaria</i>)	Feb./März; April bis Nov.	Juni bis September	8 – 10 km
Teichfrosch (<i>Rana kl. esculenta</i>)	März/April; Sept./Okt.	September/Oktober	2 km
Kleiner Wasserfrosch (<i>Rana lessonae</i>)	März/April; Juni bis Sept.	Juli bis September	15 km
Seefrosch (<i>Rana ridibunda</i>)	März bis Mai; Sept./Okt.	Juli bis Oktober	mehrere km

Wanderdistanzen von Amphibien: Quelle: <https://www.bsh-natur.de/uploads/Merkbl%20A4tter/069%20-%20Amphibienwanderungen.pdf>

Darüber hinaus stellt das Hebel-Biotop einen bedeutsamen Lebensraum für andere Artengruppen dar (z. B. Kreuzotter, Libellenarten).

3.2.2 Sommer- und Winterlebensräume

Insbesondere der Waldgürtel südlich der Hebel-Biotope stellt einen bedeutsamen Sommer- und Winterlebensraum für verschiedene Amphibienarten dar, die im Hebel-Biotop und dem Biotop südl. der Gablonzer Straße und weiteren Tümpeln und Weihern ihre Laichplätze haben. Diese Wälder sind im ABSP als Kernlebensraum ausgewiesen!

Die Wälder sind sehr unterschiedlich strukturiert. Diese Wälder eignen sich in Teilen sehr gut als Sommer- und Winterlebensraum. In Teilen sind sie aufgrund des Fichtenjungaufwuchses sehr kühl und feucht, in Teilen strukturreich mit Versteck- und Überwinterungsmöglichkeiten. Auf dem ehemaligen Grundstück des Obergermaringer Kellers befinden sich besonders vielfältige Strukturen. Durch die Hanglage in Teilbereichen entstehen immer wieder feuchte Mulden.



Teilbereiche des Waldes sind als feuchte Bruchwälder einzustufen. Auch diese bieten Amphibien einen besonders guten Lebensraum.



Durch das Vorhaben wird massiv direkt und indirekt in den Bannwald eingegriffen und Sommer- sowie Winterlebensräume zerstört. Bei Eingriffen in diese Wälder ist daher von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG auszugehen.

3.2.3 Weitere Amphibienlebensräume

Im weiteren Verlauf des Ausbaubereichs befinden sich weitere Amphibienlebensräume: Das betrifft insbesondere die Kiesgruben entlang der Trasse. Darin entwickeln sich immer wieder temporäre Gewässer, die insbesondere für Gelbbauchunken, auch Kreuzkröten attraktiv sind und einen geeigneten Laichplatz oder Sommerlebensraum darstellen (z. B. Kiesabbau südlich der Gablonzer Straße 120 m von der heutigen B12 entfernt; oder Kiesgruben nördlich der Mauerstettener Straße rechts und links der B12). Darüber hinaus gibt es auch zahlreiche Kleingewässer, in denen unterschiedliche Amphibien nachgewiesen sind (u. a. Grasfrosch, Teichfrosch). Zahlreiche temporäre Kleingewässer im weiteren Verlauf entlang der B12 Richtung Hirschzell können besonders attraktiv für Gelbbauchunken, aber auch andere Arten sein.

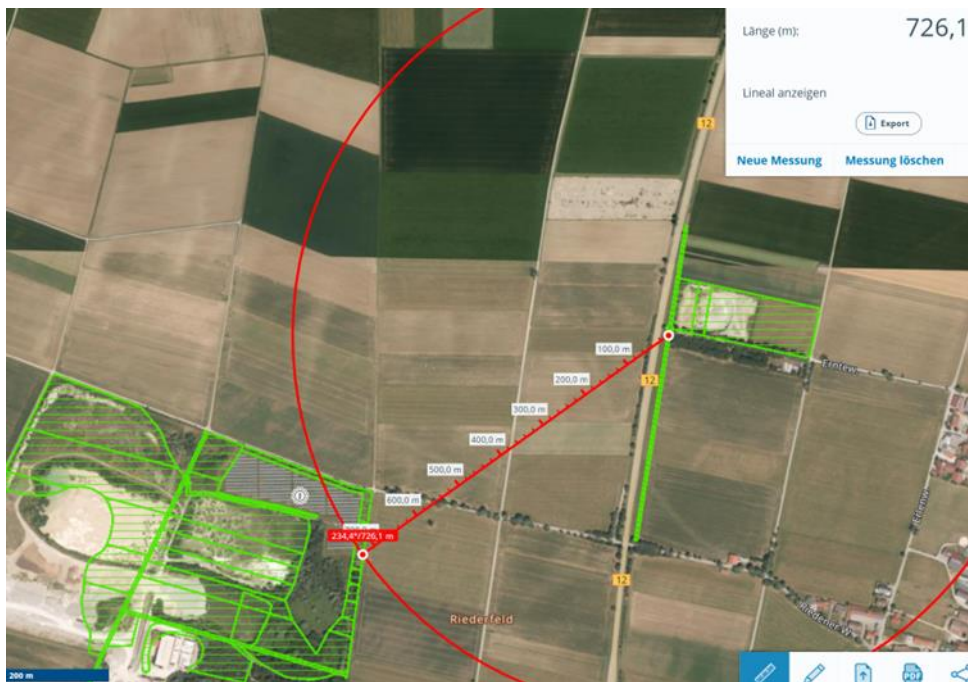




Es wurden in der faunistischen Kartierung nur Laichplätze untersucht, aber keine Sommer- und Winterlebensräume. Daher sind auch keine Aussagen zu Verbotstatbeständen in den Sommer- und Winterlebensräumen möglich, was zwingend nachzuholen ist.

Da im Umfeld zahlreiche, geeignete Sommer- und Winterlebensräume von der Planung betroffen sind, gehen wir von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG für Gelbbauchunke, Kammmolch und Kreuzkröte aus.

Die künftig vollständige Barrierewirkung verhindert auch die Besiedlung und den Austausch von Ausgleichsflächen östlich der B12, die explizit als Feuchtbiotope angelegt werden. So gibt es beispielsweise zu den Ausgleichsflächen der Gemeinde Germaringen mit für Amphibien interessanten Feuchtflächen künftig überhaupt keine Verbindung mehr zu den Amphibien-Quellhabitaten in der Hebel-Kiesgrube, obwohl diese nur gut 700 m entfernt liegen.



3.2.4 Fazit Amphibien

Die Aussage in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu den Amphibien ist fachlich und rechtlich nicht haltbar:

„Innerhalb des Wirkraumes des Vorhabens und innerhalb des engeren Untersuchungsgebietes wurden weder geeignete Laichgewässer noch Amphibienvorkommen nachgewiesen. Amphibiennachweise erfolgten nur im Bereich des Firmengeländes der Fa. Dachser bei Neugablonz. Diese Nachweise entfalten für das plangegenständliche Vorhaben keine Relevanz. Wanderkorridore von Amphibien, die ausgehend von den Nachweisen im Bereich des Kiesgrubenkomplexes Neugablonz eine Relevanz für das Vorhaben entfalten könnten, wurden nicht festgestellt.“ (saP, S. 29)

Der Wirkraum ist räumlich falsch angesetzt. Es gibt im Wirk- und Eingriffsbereich des Vorhabens zahlreiche geeignete Lebensräume, die zerstört werden. Es kommt zu einer massiven Neuerschneidung des ABSP-Schwerpunktlebensraumes Gelbbauchunke und Kammmolch. Wir gehen von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG für Pledge- und andere FFH-Arten aus.

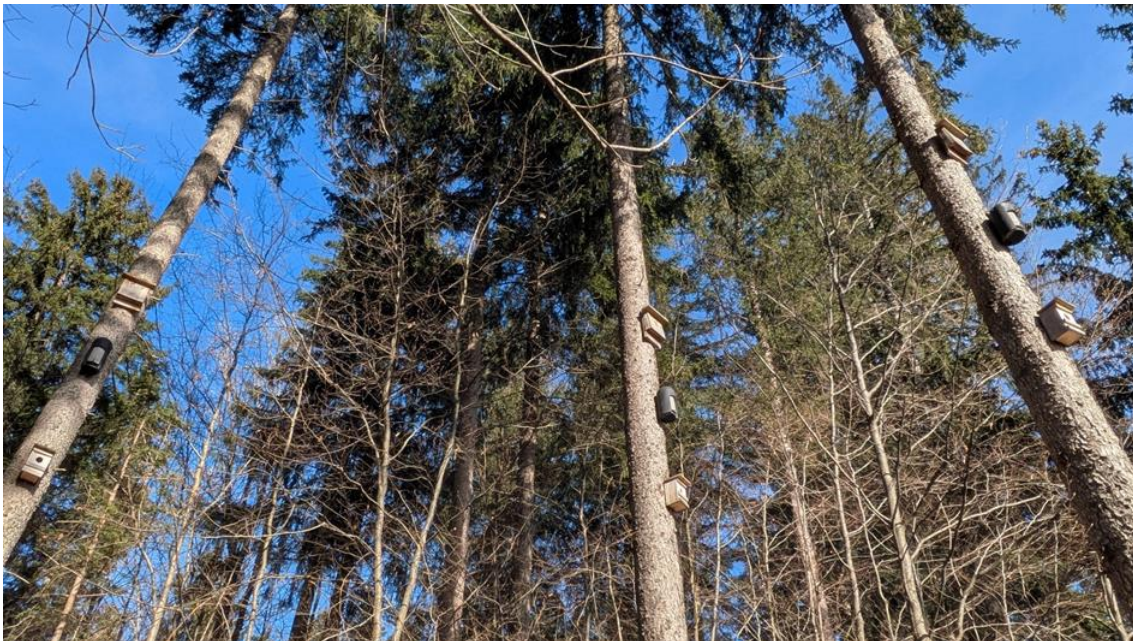
3.3 Fledermäuse

Die Aussagen und Maßnahmen zu den Fledermäusen in der saP sind nicht ausreichend, um Verbotstatbestände mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Wir möchten dies an zwei Beispielen verdeutlichen:

Für den **Großen Abendsegler** „wird eine ganzjährig anwesende kleine Population“ vermutet. Wo die Quartierhabitate und die Jagdhabitate sind, wird nicht genauer dargestellt. Die Art hat einen ungünstig/unzureichenden Erhaltungszustand und es werden seit Jahren Bestandsrückgänge beobachtet. Die von der Baumaßnahme betroffenen Wälder können ganzjährig Quartierhabitate enthalten. Zeitliche Begrenzungen von Rodungsarbeiten sind bei ganzjähriger Anwesenheit nicht ausreichend, um Verbotstatbestände auszuschließen. Es ist davon auszugehen, dass Quartiere

von Fledermäusen zerstört werden. Die Schaffung von Ersatz- und Ausweichquartieren stellt keine geeignete CEF-Maßnahme dar, da diese oft sehr lange Zeit nicht angenommen werden. Es bedarf eines Nachweises, dass in diesem Gebiet die Fledermauskästen auch angenommen werden. Entlang der B12 ist vermutlich von anderen Eingriffsvorhaben schon eine große Anzahl an Ersatz- und Ausgleichsquartieren für Fledermäuse und Vögel vorhanden. Es ist zu prüfen, ob diese angenommen wurden und ob eine Erhöhung um weitere Kästen die Eingriffe durch das Vorhaben noch kompensieren kann.

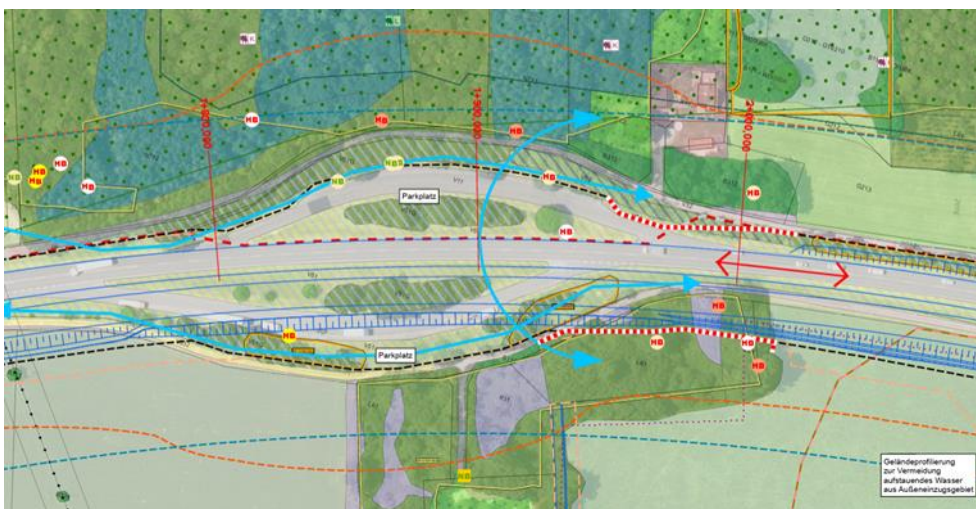
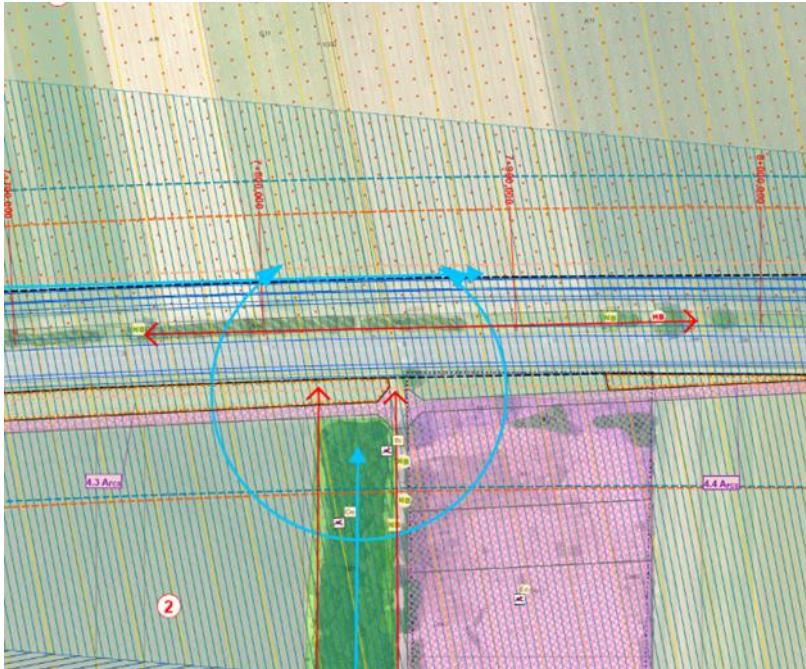


Darüber hinaus sind die Batcorder und Detector-Standorte nicht so gewählt, um für den gesamten Verlauf und insbesondere für die Jagdhabitate des großen Abendseglers zuverlässige Aussagen machen zu können. So bieten sich beispielsweise die extensiven Pferdeweiden und Wiesen auf ca. 500 m südlich der St2014 besonders als Offenland-Jagdhabitat für den großen Abendsegler an. Hier ist von großem Insektenreichtum auszugehen. Genau in diesem Bereich gab es keine Fledermausuntersuchungen. Von diesem Jagdhabitat gingen jedoch erhebliche Anteile für Straßenbau und Wasserrückhaltebecken verloren.



Zudem wird aus den Planunterlagen ersichtlich, dass nicht an allen relevanten Flugrouten und Jagdhabitaten von Fledermäusen entsprechende Fledermausschutzeinrichtungen eingeplant sind. Als Beispiele dienen die Kiesgrube und die mit Gehölzen bewachsene, ehemalige Kiesgrube westlich von Obergermaringen (siehe Karte unten) oder der Bereich des jetzigen B12-Parkplatzes mit direkt anschließendem Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum (siehe Karte unten).

Durch die erhebliche Verbreiterung der Straße, den prognostizierten induzierten Verkehr und die deutliche Geschwindigkeitserhöhung steigt die Kollisionsgefahr für Fledermäuse erheblich. Daher ist von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG auszugehen.



3.4 Vögel

3.4.1 Greifvögel

Gerade bei Greifvögeln entsteht wegen höherer Geschwindigkeiten im Vergleich zu jetzt ein erheblich höheres, individuelles Tötungsrisiko. Viele Raumvögel (v. a. Mäusebussard, aber auch Rotmilan) nutzen die B12 auch heute schon intensiv, um von Fahrzeugen getötete Tiere aufzusammeln. Dabei kommt es auch heute schon regelmäßig zu Kollisionen mit Greifvögeln. Sowohl das Tötungsrisiko v. a. für Kleinsäuger als auch für Greifvögel steigt mit einer höheren

Geschwindigkeit, mit einer Verkehrszunahme und mit einer Verbreiterung der Fahrbahn. Die saP geht auf das erheblich erhöhte Kollisionsrisiko von Greifvögeln nicht ein.

Dagegen ist aus o. a. Gründen von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG auszugehen.

Rotmilan: Der Rotmilan ist regelmäßig im gesamten Ausbauabschnitt zu beobachten, von Hirschzell bis Germaringen. Dabei ist von mehr als einem Brutpaar entlang der Straße auszugehen, da das Nahrungsangebot von totgefahrenen Kleinsäugetieren sehr hoch ist. Dass die Horste angeblich nicht ermittelt werden konnten, ist bereits ein grundlegender Untersuchungsfehler. Jedenfalls kann aber nicht ausgeschlossen werden und muss dementsprechend berücksichtigt werden (worst case), dass mehrere Horststandorte zerstört werden.

3.4.2 Baumpieper/Goldammer:

Baumpieper und Goldammer sind in der Effektdistanz des Vorhabens nachgewiesen. Die Ausgleichsmaßnahmen für Schädigungen des Lebensraumes sollen größtenteils weitab des Eingriffsortes in den Gemeinden Dirlwang/Unterallgäu, Mindelheim/Unterallgäu und Pforzen (westl. B16) durchgeführt werden. Ein ökologischer Funktionszusammenhang für die lokale Population am Eingriffsort ist damit nicht gegeben, sodass es sich um einen unzulänglichen Ausgleich handelt.

3.5 Heuschrecken

Auf Seite 102, Unterl. 19.4.1/UVP-Bericht wird zum Schutz der beiden Arten der Vorwarnliste (Rote Liste) Feldgrille und Wiesengrashüpfer auf die Eingriffsregelung verwiesen. Im LBP können wir jedenfalls dazu nichts erkennen, sodass von unzulänglichen Schutzmaßnahmen auszugehen ist.

3.6 Biotopbäume, Biotope

Irritierend ist, dass zwischen Sportplatz Hirschzell und B12 im Eingriffsbereich bereits zahlreiche Altbäume vor der Öffentlichkeitsbeteiligung des Planfeststellungsverfahrens gefällt wurden. Es ist aufgrund der Größe der Baumscheiben nicht auszuschließen, dass es sich hier um Biotopbäume (Quartierbäume für Fledermäuse und Vögel) handelt.



Biotope

Durch das Vorhaben werden eine Vielzahl von geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG / Art. 23 BayNatSchG und geschützter Landschaftsbestandteile nach § 39 BNatSchG / Art. 16 BayNatSchG zerstört oder erheblich beeinträchtigt.

Eine Summe der geschützten Biotope und geschützten Landschaftsbestandteile, die für das Bauvorhaben in Anspruch genommen wird, findet sich in den Unterlagen nicht. Wir gehen überschlagsmäßig von ca. 4,8 Hektar Fläche aus! Dies ist bislang nicht angemessen berücksichtigt.

Insgesamt wird eine Fläche von ca. 21 Hektar Biotopnutzungstypen im unmittelbaren Eingriffsbereich in Anspruch genommen, was entsprechend zu berücksichtigen ist.

Ob die Extensivweiden und -wiesen an den Hangleiten als geschütztes Biotope nach Art. 23 BayNatSchG (arten- und strukturreiches Dauergrünland) einzustufen sind, ist noch zu ermitteln und entsprechend zu berücksichtigen.

3.7 Wald

Durch das Vorhaben wird dauerhaft eine Fläche von 2,42 ha Wald gerodet. Darüber hinaus muss eine Fläche von 1,09 ha Altwald abgeholzt werden, weil sie temporär in Anspruch genommen wird.

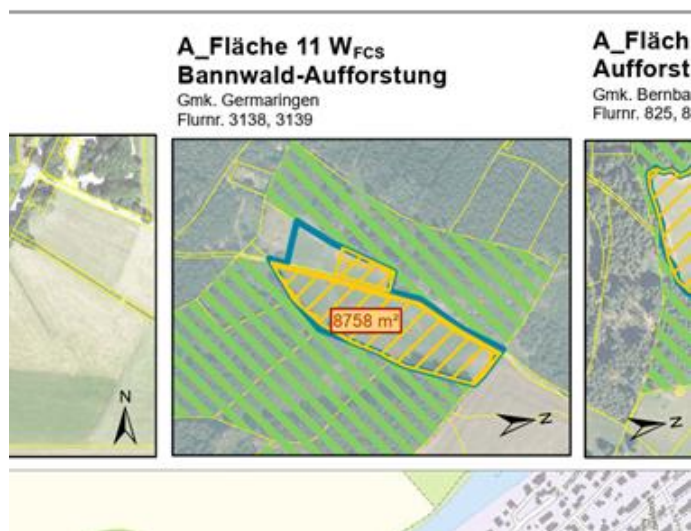
Davon müssen 0,84 ha Bannwald dauerhaft gerodet und 0,28 ha Bannwald vorübergehend gerodet werden. Es ist Sinn und Zweck von Bannwald, dass dieser an Ort und Stelle erhalten bleibt. Nur in besonderen Ausnahmefällen darf eine Rodungserlaubnis erteilt werden, wobei Bannwald jedoch in aller Regel gem. Art. 11 Abs. 1, S.1 BayWaldG „unersetzlich“ ist.

Eine besondere Ausnahme ist nur möglich, wenn genau dargelegt wird, ob die Neuaufforstungsfläche die Waldfunktionen des zu rodenden Bannwaldes erfüllen kann. Die Waldfunktionspläne geben hier exakte Zielsetzungen und Maßstäbe vor. Der VG München hat in seinem Beschluss vom 30.6.2025 (Az. M 9 S7 24.2262, nach BayVGH vom 31.07.2023, Az. 2 CS 23.1138) dazu eine exakte Vorgehensweise skizziert:

Es muss in einem ersten Schritt nachvollziehbar festgestellt sein, welche Funktionen dem zu rodenden Bannwald konkret innewohnen. Insofern kommt es insbesondere auf eine konkrete, die Struktur und Beschaffenheit der wegfallenden Waldfläche berücksichtigende und daran anschließend eine konkrete, funktionsbezogene Erhebung an. In einem zweiten Schritt ist sodann zu beurteilen und nachvollziehbar zu machen, dass und wie diese Funktionen durch den konkret geplanten Ersatzwald ausgeglichen werden können und wie dies auf Dauer sichergestellt werden kann. Denn ausweislich des Wortlauts des Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG kann im Bannwald eine Erlaubnis nur dann erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und Funktionen dem zu rodenden Wald gleichwertig werden kann.

Aus den Unterlagen ist demgegenüber nicht ersichtlich, ob der neu begründete Bannwald die Waldfunktionen des zur Rodung vorgesehenen Bannwaldes erfüllen kann.

Aus den vorgelegten Karten geht zudem nicht hervor, wo die Bannwald Ausgleichsflächen liegen sollen. Die hier genannten Flurnummern 3138 und 3139 Gemarkung Germaringen gibt es unseres Erachtens gar nicht.



Ein entscheidender Faktor für die Waldfunktion „Lärmschutz“ ist eine große Tiefe des Waldes. Diese geht durch die Bannwaldrodungen verloren. In der Bannwald-Aufforstungsfläche sollen naturnahe Laubwaldstrukturen entstehen. Der Laubwald kann die Lärmschutzfunktion allerdings insbesondere im Winterhalbjahr nur sehr eingeschränkt erfüllen. Daher ist als Maßnahme in den Waldfunktionsplänen bei Wald mit besonderer Bedeutung für den Lärmschutz auch immer folgende Maßnahme zu fordern: „Erhalt oder Schaffung eines ausreichenden Anteils an immergrünen, standortgemäßen Nadelbäumen.“ Zudem ist als Maßnahme für Lärmschutzwald auch die „Schaffung und Erhalt stufig aufgebauter Dauerbestockungen“ gefordert. Es genügt also nicht, eine einmalige Aufforstung durchzuführen. Sondern es müsste über Jahrzehnte ein stufig aufgebauter Wald entwickelt werden, um den Funktionserhalt sicherzustellen.

Die Lärmschutzfunktion des Waldgürtels um Neugablonz, des Steinholzes und des Spitalwaldes wird in den Unterlagen nicht erkannt. In den Bestands- und Konfliktplänen des LBP wird dieser immer nur als Klimaschutzwald bezeichnet. Die extra Ausweisung als Lärmschutzwald (Rotes L) wird verkannt.

Der Waldgürtel (größtenteils Bannwald) rund um Neugablonz, der Spitalwald und das Steinholz sind zudem als lokaler Klimaschutzwald ausgewiesen. Die geplanten Waldausgleichsflächen, die sich größtenteils in den Gemeinden Jengen, Bernbach und Apfeldorf befinden, können die Waldfunktion „lokaler Klimaschutz“ in keinsten Weise ausgleichen. Dasselbe gilt für die Lärmschutzfunktion. Die geplanten Waldausgleichsflächen sind daher als ungeeignet zu betrachten.

Zudem ist der Waldgürtel (größtenteils Bannwald) rund um Neugablonz und der Spitalwald in wesentlichen Anteilen als Erholungswald Stufe 1 ausgewiesen. Durch das Vorhaben und die zusätzlichen Lärmemissionen durch den Vollautobahnausbau kann der Wald diese Funktionen bei weitem nicht mehr in dem jetzigen Ausmaß erfüllen. Neben den reinen Waldrodungsmaßnahmen ist zwingend auch der Funktionsverlust der anderen Wälder (größtenteils Bannwald) zu betrachten.

Zudem wurde bereits vor kurzem Wald (z. T. Bannwald) mit den Funktionen Erholungswald, Lärmschutzwald, Klimaschutzwald in direktem Umgriff für eine Kiesgrubenerweiterung der Firma Dobler gerodet. Es ist zwingend eine Summationsprüfung durchzuführen, inwieweit die Waldfunktionen angesichts der ständig neuen Eingriffe noch erfüllt werden.

Ein reduzierter Ausbau mit Geschwindigkeitsbegrenzung könnte die notwendigen Waldrodungen deutlich minimieren (Minimierungsgebot) und die Waldfunktion (Erholungswald, Klimaschutzwald, Lärmschutzwald) bei weitem besser aufrechterhalten als der jetzt geplante Ausbau als Vollautobahn.

Der für die Rodung vorgesehene Wald ist sehr unterschiedlich beschaffen. Es sind auch zahlreiche hochwertige Altwälder betroffen, wofür kein Funktionsausgleich ersichtlich ist.

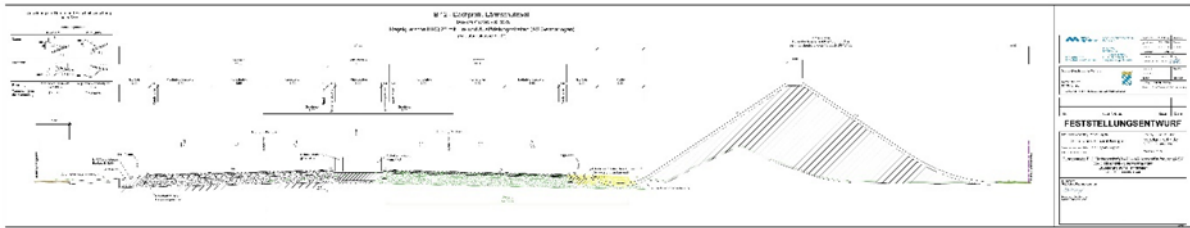
Mit dem jetzt vorgelegten Konzept kann der Verlust an Waldfunktionen und Bannwald nicht ausgeglichen werden.

Darüber hinaus sind Teile des Wertach-Hangleitenwaldes als Wald mit besonderer Bedeutung als Lebensraum ausgewiesen. Diese Wälder beinhalten Habitate und Brutstätten für Vögel und Fledermäuse. Durch die erhebliche Verbreiterung der Straße, den prognostizierten, induzierten Verkehr und die deutliche Geschwindigkeitserhöhung steigt die Kollisionsgefahr für Fledermäuse und Vögel erheblich. Dies führt zu einer Degradierung der Waldfunktion „Lebensraum“, obwohl nicht direkt in diese Wälder eingegriffen wird.

3.8 Flächenschutz

Das Vorhaben ist auch in diesem Planfeststellungsabschnitt (wie auch in den anderen) mit einem erheblichen Flächenverbrauch verbunden. Dem Minimierungs- und Vermeidungsgebot nach § 15 BNatSchG ist damit nicht Rechnung getragen.

Im Planungsabschnitt bei Germaringen liegt die Breite der Trasse von Grunderwerbsgrenze zu Grunderwerbsgrenze bei über 60 Metern!



Ein **geringerer Straßenquerschnitt mit Geschwindigkeitsbegrenzung** würde auch die Lärmschutzanforderungen reduzieren, so dass insgesamt mit einer deutlich reduzierten Flächeninanspruchnahme zu rechnen wäre.

Insgesamt ist der autobahngleiche Ausbau in diesem nur kurzen Abschnitt mit einer Neuversiegelung von 20,7 Hektar verbunden und einer zusätzlich bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme von ca. 10 Hektar. Fehlerhaft nicht dargetan von der Vorhabenträgerin ist dabei, inwiefern dies mit Art. 1, S. 4 BayNatSchG im Einklang stehen kann:

„Ökologisch besonders wertvolle Grundstücke im Eigentum von Staat, Gemeinden, Landkreisen, Bezirken und sonstigen juristischen Personen des öffentlichen Rechts dienen vorrangig den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.“

3.9 Flächennutzungspläne der betroffenen Stadt Kaufbeuren und Gemeinden

Die Stadt Kaufbeuren hat einen B12-Ausbau in ihrem Flächennutzungsplan nicht dargestellt. Daher kann dort kein öffentliches Interesse für den Ausbau der B12 festgestellt werden. Durch den jetzt beantragten Ausbau ergeben sich zahlreiche Engstellen, Fixpunkte und Konfliktbereiche (z. B. im Bereich der Firma Hawe), welche durch rechtzeitige Hinweise der Vorhabenträgerin nebst entsprechender Berücksichtigung im Flächennutzungsplan hätten vermieden werden müssen. Dass dies vorwerfbar versäumt wurde, darf nicht zu Lasten des gebotenen Naturschutzes gehen. Vielmehr ist zumindest dort nur noch ein Ausbau mit einem geringeren Querschnitt ohne erhebliche Beeinträchtigungen in den Naturraum zulässig.



Dasselbe gilt für den Flächennutzungsplan der Gemeinde Germaringen. Der Straßenbau kollidiert mit den im Flächennutzungsplan der Gemeinde Germaringen dargestellten Schutzgütern (BNTs unterschiedlicher Güte).

3.10 Landschaftliches Vorbehaltsgebiet

Die Wertachhänge bei Kaufbeuren direkt westlich der B12 ist ganz bewusst als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen. U. a. durch den Verschwenk der B12 im Bereich der Firma Hawe wird intensiv in diese Hänge eingegriffen. Zerstört werden artenreiche Weiden/Wiesen mit Feldgehölzen und Waldstrukturen, die auch Lebensraum für geschützte Arten (Vögel, Fledermäuse) sind. Z. T. erfolgen mit erheblichen Massenbewegungen verbundene Eingriffe in Talräume.



Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Trassenführung in diesem Bereich zu Lasten des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets geführt wird. Bei einem geringeren Straßen-Querschnitt wäre der Eingriff in das Landschaftliche Vorbehaltsgebiet vermeidbar.

3.11 Eingriffsbewertung, Kompensation nach BayKompV

Die Berechnung des Kompensationsbedarfs nach Teil 2 S. 27ff, Unterl. 9.4 ist nicht nachvollziehbar (einschl. Entlastungen/Entsiegelungen). Jedenfalls wir können nicht erkennen, wo sich die in der Spalte „Betroffene Fläche (m²)“ angegebenen Flächen jeweils befinden, woher die m²-Angaben kommen?

Gleichermaßen ist für Ökokontomaßnahme 6E nicht ersichtlich, um welche Teilmaßnahme/-fläche von 28.500 WP / ca. 0,54 Ha es sich handelt und inwiefern die Maßnahmen dort schon umgesetzt bzw. von der zuständigen UNB anerkannt und für die Vorhabenträgerin hinreichend gesichert sind?

3.12 Nichtvorliegen der Ausnahmegründe nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Wie aus der saP ersichtlich ist, kann das Vorhaben nur im Wege zahlreicher Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG realisiert werden. Die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG, welcher als Ausnahmegvorschrift eng auszulegen ist, liegen jedoch entgegen der Darstellung in der saP (Seite 75 ff.) nicht vor.

Die saP legt dar, es müssten für folgende Arten und Verbotstatbestände Ausnahmen gewährt werden:

Eine Ausnahme ist im vorliegenden Fall erforderlich für:

- Zauneidechse (Tötungsverbot)
- Goldammer (Schädigungsverbot)
- Feldlerche (Schädigungsverbot)

- Feldsperling (Schädigungsverbot)
- Mäusebussard (Schädigungsverbot)
- Rotmilan (Schädigungsverbot)
- Gelbspötter (Schädigungsverbot)

Die in Kapitel 5 der saP dargestellte Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG genügt den gesetzlichen Anforderungen nicht.

Die Darlegung zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG erschöpft sich in dem pauschalen Hinweis auf die Einstufung des Vorhabens im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und einem Verweis auf den Allgemeinen Erläuterungsbericht. Eine eigenständige, auf die konkret betroffenen Arten und die Schwere der jeweiligen Beeinträchtigungen bezogene Gewichtung des öffentlichen Interesses, wie sie das Gesetz verlangt, fehlt vollständig. Die Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan kann eine artbezogene Abwägung nicht ersetzen.

Die Alternativenprüfung weist ebenfalls erhebliche Mängel auf. Sie stützt sich ausschließlich auf die allgemeine Variantenuntersuchung der UVS und den bestandsorientierten Charakter des Ausbaus, ohne die erforderliche eigenständige, artbezogene Alternativenprüfung vorzunehmen. Die pauschale Feststellung, andere Ausbauvarianten führten zu keiner geringeren Betroffenheit der relevanten Arten, wird für keine der sieben betroffenen Arten substantiiert. Die Ausführungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Zauneidechse und ihre Böschungslbensräume. Für die sechs betroffenen Vogelarten – Goldammer, Feldlerche, Feldsperling, Mäusebussard, Rotmilan und Gelbspötter – fehlt jede artspezifische Alternativenbetrachtung. Dabei ist auch zu beachten, dass auch hier die verkehrsträgerüberreifende Alternativenbetrachtung fehlt.

Die Prüfung der Wahrung des Erhaltungszustands beschränkt sich auf die Wiedergabe des gesetzlichen Maßstabs und einen Verweis auf Kapitel 4 der saP. Eine eigenständige, zusammenfassende Bewertung, ob die Populationen der betroffenen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen tatsächlich in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben bzw. sich ein ungünstiger Erhaltungszustand nicht weiter verschlechtert, wird nicht vorgenommen. Insbesondere fehlt eine Auseinandersetzung mit der Frage, auf welcher räumlichen Bezugsebene der Erhaltungszustand zu bewerten ist und ob die in Kapitel 4 als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) konzipierten Maßnahmen zugleich als populationsstützende Maßnahmen im Rahmen der Ausnahmeprüfung (FCS-Maßnahmen) tauglich und hinreichend sind. CEF-Maßnahmen auf der Ebene der Verbotsprüfung und FCS-Maßnahmen auf der Ebene der Ausnahmeprüfung unterliegen unterschiedlichen Anforderungen und dürfen nicht ohne eigenständige Prüfung gleichgesetzt werden.

Schließlich vermischt die Darstellung durchgehend Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, die auf der Ebene des § 44 BNatSchG relevant sind, mit den Voraussetzungen der Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass auch für weitere Arten Ausnahmetatbestände zwingend zu prüfen gewesen wären (siehe Kapitel 3.2.–3.6.).

Zusammenfassend gehen wir davon aus, dass die erforderlichen Ausnahmen mangels Vorliegens einer Ausnahmelage nicht erteilt werden können und das Vorhaben auch damit nicht zulassungsfähig ist.

4. Klimaschutz, Planungshorizont

Es wird prognostiziert, dass allein bau- und verkehrsbedingt die Emissionen in diesem knapp 10 km langen Abschnitt um ca. 6.000 Tonnen Kohlendioxidäquivalente pro Jahr im gesamten Lebenszyklus der Straße steigen werden. Dazu kommen noch die durch die Landnutzungsveränderung verursachten Emissionen.

Damit wird auch in diesem Planfeststellungsabschnitt bestätigt, dass der B12-Ausbau zwischen Buchloe und Kempten zu den klimaschädlichsten Straßenbauprojekten in Bayern gehört.

Er widerspricht dem Bundesklimaschutzgesetz. § 13 KSG wird nicht hinreichend beachtet. Die Erläuterungen ab Seite 143, Unterl. 1/ErlBericht zu THG-Emissionen (und entsprechend UVP-Bericht) sind nicht plausibel und konkret nachvollziehbar. Z. B ist schon nicht hinreichend untersetzt, inwiefern die für den Sektor Industrie ganz grundlegende Größe von 6,2 kg CO₂-eq/(m²*a) aus Tab. 4 ARS 03/2023 tatsächlich belastbar ist und sachgerecht ermittelt wurde. Das gleiche gilt für den Brückenaufschlag von 12,6 kg CO₂-eq/(m²*a). Für den Sektor Verkehr widerspricht die ausgewiesene Summe von 4.675,6 t CO₂-eq/a den Angaben zum Bundesverkehrswegeplan von z. B. 15.927 t/a allein für CO₂-Abgasemissionen, sodass eine Klärung der Abweichungen erforderlich ist.

Für den Sektor Energiewirtschaft ist die Gleichsetzung/Vermischung der Ausgangsgröße i. H. v. 5.068,3 to/a abschnittsbezogen mit den Sektoren Industrie und Verkehr sowie der Ansatz eines Anteils von 19,7 % als Verhältnis Abschnitt C zu Gesamtprojekt unverständlich. Die Flächenangaben zur Landnutzung (Tab. 48, Unterl. 1) sind in der E-/A-Bilanzierung des LBP nicht aufzufinden, sodass sowohl der LBP als auch die Bewertung der Klimaauswirkungen fehlerhaft sind. Zudem ist es eine recht beliebige bzw. nicht hinreichend begründete Schutzbehauptung, dass die CO₂-Speicherung der Kompensationsflächen mittelfristig (d. h. in welchem Zeitraum und welcher Qualität?) die jetzt vorhabenbedingten Verluste ausgleichen würden.

In der Gesamtbilanz fehlen dann die Emissionen Sektor Energiewirtschaft und es wird insgesamt nicht aufgezeigt, was die vorhabenbedingten THG-Emissionen dann jeweils für die **zeitlich abgeschichteten Klimaziele gem. §§ 3, 3a KSG bedeuten** und inwiefern sie gem. § 13 KSG berücksichtigt werden sollen/müssen bzw. richtigerweise bereits bei der vorliegenden Planung berücksichtigt wurden (**Klimazielverträglichkeitsprüfung**). Insbesondere auch wegen der 2045 zu erreichenden Netto-Treibhausgasneutralität und 2050 zu erreichenden, negativen Treibhausgasemissionen ist auch der für das Vorhaben gewählte **Planungshorizont 2035 unangemessen** kurz.

Im Übrigen ist auch fehlerhaft, dass die Vorhabenträgerin für das Lokalklima von keiner relevanten Immissionserhöhung ausgeht (S. 142/143, Unterl. 1, vgl. auch Ziff. 8.5 Unterl. 19.4.1/UVP-Bericht). Eine „fortschreitende Rückläufigkeit der Belastungswerte durch KFZ-Emissionen“ ist jedenfalls bislang nicht zu beobachten, vielmehr erhöhen immer größere/schwerere Kfz die Schadstoffbelastungen.

5. Schutzgut Wasser und EU-WRRL

Unzulänglich ist die Genehmigungsplanung auch schon deshalb, weil unklar bleibt, welche **wasserrechtlichen Erlaubnisse** erforderlich werden und warum diese erteilt werden können.

5.1 Vorranggebiet für die Wasserversorgung/Vorbehaltsgebiet für die Wasserversorgung

Das Vorhaben zerschneidet die Wasservorranggebiete WVR 80a/b der Gemeinde Jengen, Gemeinde Germaringen und der Stadt Buchloe. Das WVR 81 der Gemeinden Germaringen und Rieden sind im Einflussbereich.

Raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten ausgeschlossen, soweit sie mit der öffentlichen Trinkwasserversorgung nicht vereinbar sind.

Der Ausbau der B12 zu einer Vollautobahn stellt eine raumbedeutsame Nutzung dar, die das Wasservorranggebiet wird auf vielfältige Weise negativ beeinträchtigt:

- Die Flächenversiegelung macht die Grundwasserneubildung in den versiegelten Bereichen unmöglich.
- Durch die Bauarbeiten wird auch außerhalb der versiegelten Bereiche der über Jahrtausende gewachsene natürliche Bodenaufbau zerstört. Damit werden wichtige Filter-, Puffer und Speicherfunktionen des natürlichen Bodenaufbaus erheblich beeinträchtigt oder zerstört.
- Durch den Ausbau kommt es zu einer erheblichen Steigerung der Schadstoffeinträge in die Böden und langfristig auch in das Grundwasser/Trinkwasser. Das betrifft insbesondere Schadstoffe aus dem Reifenabrieb und aus Abgasen.

5.2 Wasser/WRRL/Wassertechnische Untersuchungen

Das Vorhaben verstößt gegen die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27, 47 WHG bzw. WRRL. Das folgt schon aus der Nichtberücksichtigung von Kleingewässern, ökologischen Quotienten, Verdunstungsraten, Verbesserungsgebot und Zielerreichung sowie der im Wesentlichen auf Chlorid beschränkten Untersuchung (vgl. auch Kriterien gem. Anl.3 OGeV). Sogar bei Retentionsbodenfiltern ist dagegen z. B. nicht sichergestellt, dass die Jahresdurchschnittsqualitätsnorm JD-UQN für Benzo(a)pyren eingehalten wird (Tab. 2, Anl. 8 OGeV). Zudem verschlechtern sich die Chloridwerte erheblich und ist es unzulässig, nicht auch auf temporäre bzw. lokale Verschlechterungen, sondern allein auf eine hinreichend entfernte Messstelle abzustellen, bei der der Grenzwert angeblich nicht mehr unterschritten wird, zumal insoweit auch Summationswirkungen im Zusammenhang mit den benachbarten Planabschnitten und dem übrigen Straßennetz zu berücksichtigen wären. Ohnehin ist die Datengrundlage von Unterlage 18.4/FB WRRL jahrealt und nicht ersichtlich, dass es sich noch um hinreichend geeignete Daten handelt. Auch diesbezüglich verweisen wir ergänzend auf unsere Schriftsätze im Klageverfahren für den Abschnitt PA 6 vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof.

6. Raumordnungsverfahren

Es hätte vor dem Planfeststellungsverfahren zwingend ein förmliches Raumordnungsverfahren für das Gesamtvorhaben B12-Ausbau Buchloe–Kempten gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG bzw. eine Raumverträglichkeitsprüfung nach Art. 22/23 BayLplG durchgeführt werden müssen, weil das Vorhaben erhebliche überörtliche Auswirkungen hat. Das betrifft den Natur- und Landschaftsschutz im gesamten Allgäu, den Klimaschutz, die Siedlungsstruktur, die Verkehrsinfrastruktur und weitere Belange. Eine umfassende Begründung dazu haben wir bereits in der Stellungnahme des BN vom 30.7.2020 zum Planfeststellungsverfahren B12 Abschnitt Buchloe-Untergermaringen abgegeben. Diese Gründe gelten hier entsprechend.

7. Summationsprüfung/Gesamtblick

In der Planung wird keine Summationsprüfung der Eingriffe in den Naturhaushalt und Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter für das Gesamtvorhaben zwischen Buchloe und Kempten auf der Gesamtlänge von über 51 km durchgeführt. Es wird nur der jetzt beantragte kurz Abschnitt betrachtet, obwohl die Ausbaustandards vom Gesamtprojekt abhängig gemacht werden.

Es ist nicht konsistent, dass die verkehrliche Begründung und die Ausbaustandards vom Gesamtprojekt zwischen Buchloe und Kempten abgeleitet werden, die Eingriffe aber nur abschnittsweise betrachtet und bewertet werden.

So fehlt der Gesamtblick auf die erheblichen Auswirkungen auf Natur-, Landschaft, Klima und die anderen Schutzgüter der UVP.

8. Lärm

Durch das Vorhaben kommt es wegen der Geschwindigkeitserhöhung und der Verkehrszunahme zu einer erheblichen Erhöhung des Lärmpegels für Anwohner und Erholungssuchende. Im Einwirkungsbereich der B12 befinden sich nicht nur entsprechende Wohnsiedlungen, sondern auch regional bedeutsame Erholungsgebiete, wie der Georgenberg, der in der Betrachtung aber außenvorgelassen wurden.

Im Sinne eines aktiven Lärmschutzes wurde es versäumt, eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen. Dies ist inzwischen im Rahmen von straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren möglich.

Im Hinblick auf verbleibende Ansprüche auf passiven Lärmschutz und Entschädigung verweist die Vorhabenträgerin auf ein „gesondertes nachgeordnetes Verfahren“ (S. 165, Unterl. 1). Dies ist unzulässig. Vielmehr ist vorliegend zumindest dem Grunde nach zu klären, wem welche Ansprüche zustehen und welche Maßstäbe nachfolgend zu beachten sind.

Noch zu behebbende Mängel der Schalltechnischen Untersuchung/Unterl.17.1:

- Verkehrslärm
 - Ausweislich S. 5 wurden offenbar zu große Entfernungen von Wohnbebauung ab 55 m angenommen, während z. B. Weinhaldeweg 17 und Birkentalweg 28 in Kaufbeuren deutlich näher liegen (vgl. auch S. 9, Unterl. 17.2).
 - Ohne Geschwindigkeitsbegrenzung kann nicht von 130 km/h für Pkw ausgegangen werden.
- Baulärm ab S. 31
 - Der „Erfahrungswert“ von 112 dB(A) erscheint zu niedrig und müsste untersetzt werden.
 - Die Beschränkung auf 8 Stunden Tageszeitraum ist unrealistisch.
 - Es müsste aufgezeigt werden, wie viele Personen von wie hohen Richtwertüberschreitungen in welchen Zeiträumen betroffen sind

9. Luftschadstoffe

- Die Fortschreibung der Messwerte 2019-23 auf 2035 (S. 8, Unterl. 17.2) ist fehlerhaft, weil immer größere/schwerere Kfz die Schadstoffbelastungen erhöhen und auch Elektrofahrzeuge durch erhöhten Gummiabrieb für mehr Feinstaub sorgen.
- Es muss transparent gemacht werden, welche Daten genau mangels LfU-Vorbelastungswerten zugrunde liegen (S. 9 oben, Unterl. 17.2).
- Es ist nicht plausibel, dass bei Abständen von 30/42/125/200 Metern jeweils ähnliche Schadstoffimmissionen vorliegen sollen (Tab. 4, S. 10, Unterl. 17.2).

10. Bodenschutz

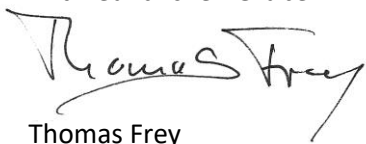
Angesichts der Zuordnungsklassen zwischen Z0 und Z2 (vgl. S.120/121, Unterl. 1) und der Altlastenverdachtsfläche Neugablonz (S. 140/181, Unterl.1) wäre ein differenziertes Bodenmanagement- bzw. Wiederverwertungs-/Entsorgungskonzept erforderlich, das jedoch nicht ersichtlich ist, sodass es offenbar an einem angemessenen Bodenmanagement fehlt. Zudem kritisieren wir die Entnahme von Kies und den Ersatz durch Verfüllmaterial auch abseits des eigentlichen Straßenkörpers. Damit wird zusätzlich der natürliche Bodenaufbau mit seinen Speicher-, Puffer- und Filterfunktionen zerstört.

11. Ergebnis

Im Ergebnis sind sowohl die UVS als auch die saP, der Fachbeitrag zur EU-WRRL sowie die weiteren vorgelegten umweltbezogenen Fachgutachten und Stellungnahmen nicht geeignet, der Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Abwägung zu ermöglichen. Es ist bereits jetzt absehbar, dass die in wesentlichen Teilen fehlerhaften Sachverhaltsermittlungen zu bei Fortsetzung des Verfahrens zu einer fehlerhaften Abwägungsentscheidung im Planfeststellungsverfahren führen werden.

Wir regen zudem an, das Planfeststellungsverfahren vorerst auszusetzen, bis der Bayerische Verwaltungsgerichtshof über unsere Klage zum Abschnitt PA 6 entschieden hat. Sollte das Verfahren mit einem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen werden, kündigen wir bereits jetzt die Einlegung eines Rechtsmittels an.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Frey
BN-Regionalreferent für Schwaben

gez.
Josef Kreuzer
Vorsitzender BN-KG Ostallgäu-
Kaufbeuren
Vorsitzender BN-Ortsgruppe
Germaringen

gez.
Thomas Reichart
stellv. Vorsitzender BN-Kreisgruppe
Ostallgäu-Kaufbeuren

gez.
Martina Wischhöfer
Vorsitzende BN-Ortsgruppe Kaufbeuren