

Regierung von Mittelfranken



BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg

6-streifiger Ausbau im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim (Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815) einschließlich des Neubaus einer PWC-Anlage

Teilplanfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für

den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim (Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815) im Bereich des Marktes Mühlhausen, der Stadt Höchststadt a. d. Aisch, der Gemeinde Gremsdorf, der Gemeinde Heßdorf und der Gemeinde Adelsdorf (ohne Neubau einer PWC-Anlage)

Ansbach, den 15.12.2015

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	7
1. Feststellung des Plans (Teilplanfeststellung)	7
2. Festgestellte Planunterlagen.....	7
3. Nebenbestimmungen.....	14
3.1 Unterrichtungspflichten	14
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	15
3.2.1 Grundwasser- und Bodenschutz	15
3.2.2 Arbeiten im Überschwemmungsgebiet und an Gewässern.....	15
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	16
3.4 Immissionsschutz.....	17
3.5 Denkmalpflege.....	18
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	19
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	19
4.1 Gegenstand / Zweck.....	19
4.2 Plan	21
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.1 erteilten gehobenen Erlaubnis.....	21
4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.2 erteilten beschränkten Erlaubnis.....	27
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	28
6. Entscheidung über Einwendungen.....	29
7. Kosten	29
B. Sachverhalt	29
C. Entscheidungsgründe	31
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	31
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	31
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	32
1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie	33
1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen.....	35
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	36
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	36
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	36
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	37
2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	38
2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen.....	40
2.1.4.1 Schutzgut Mensch	41
2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	43
2.1.4.3 Schutzgut Boden	45
2.1.4.4 Schutzgut Wasser.....	46
2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima	48
2.1.4.6 Schutzgut Landschaft	48
2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	49
2.1.4.8 Wechselwirkungen.....	50
2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	50
2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	50
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	51
2.2.1 Schutzgut Mensch	52
2.2.1.1 Teilbereich Wohnen.....	52
2.2.1.2 Teilbereich Erholung.....	53
2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	54
2.2.3 Schutzgut Boden.....	55

2.2.4	Schutzgut Wasser.....	55
2.2.5	Schutzgut Luft und Klima	57
2.2.6	Schutzgut Landschaft.....	57
2.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	58
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	58
3.1	Ermessensentscheidung.....	58
3.2	Abschnittsbildung / Teilplanfeststellung.....	59
3.2.1	Abschnittsbildung.....	59
3.2.2	Teilplanfeststellung	60
3.3	Planrechtfertigung.....	60
3.3.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	60
3.3.2	Finanzierbarkeit des Vorhabens.....	63
3.3.3	Planungsziel	64
3.4	Öffentliche Belange.....	64
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	64
3.4.2	Planungsvarianten	65
3.4.2.1	Trassenvarianten.....	66
3.4.2.2	Technische Alternativen.....	67
3.4.3	Ausbaustandard.....	68
3.4.3.1	Trassierung.....	69
3.4.3.2	Querschnitt	71
3.4.4	Immissionsschutz.....	72
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	72
3.4.4.2	Schadstoffbelastung	98
3.4.5	Bodenschutz	101
3.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	102
3.4.6.1	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft.....	102
3.4.6.2	Allgemeiner und besonderer Artenschutz	128
3.4.6.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung	146
3.4.6.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	147
3.4.6.5	Abwägung.....	155
3.4.7	Gewässerschutz	156
3.4.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	156
3.4.7.2	Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet der Aisch	156
3.4.7.3	Gewässerausbau.....	159
3.4.7.4	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	160
3.4.7.5	Abwägung.....	164
3.4.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	164
3.4.8.1	Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche	165
3.4.8.2	Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes	167
3.4.8.3	Landwirtschaftliches Wegenetz / Infrastruktur	168
3.4.8.4	Beweissicherung an vorhandenem Wegenetz	170
3.4.8.5	Lärmschutzmaßnahmen	170
3.4.8.6	Für die Bauabwicklung vorübergehend beanspruchte Flächen.....	171
3.4.8.7	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen	172
3.4.8.8	PWC-Anlage.....	172
3.4.8.9	Drainageanlagen	173
3.4.8.10	Schadlose Entwässerung	173
3.4.8.11	Vorhandene Grenzzeichen	174
3.4.8.12	Abwägung.....	174
3.4.9	Wald	175
3.4.10	Fischerei	176
3.4.11	Denkmalpflege.....	179
3.4.12	Kommunale Belange.....	181
3.4.12.1	Landkreis Erlangen-Höchstadt.....	181
3.4.12.2	Stadt Höchststadt a. d. Aisch.....	181

3.4.12.3	Gemeinde Gremsdorf	182
3.4.12.4	Gemeinde Heßdorf	184
3.4.12.5	Gemeinde Adelsdorf	185
3.4.13	Träger von Versorgungsleitungen	186
3.4.14	Sonstige öffentliche Belange.....	187
3.4.14.1	Belange anderer Straßenbaulastträger	187
3.4.14.2	Landesverteidigung	188
3.4.14.3	Polizeiliche Gefahrenabwehr	188
3.4.14.4	Klimaschutz	189
3.4.14.5	Naherholung	189
3.5	Private Einwendungen	190
3.5.1	Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden	190
3.5.2	Einzelne Einwenderinnen und Einwender	197
3.6	Gesamtergebnis der Abwägung.....	219
4.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	219
5.	Kostenentscheidung	219
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	220
E.	Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans	220

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBG	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayLplG	Bayer. Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BV	Bayerische Verfassung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna - Flora - Habitat - Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
Lärmschutz- Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

Leitfaden FFH-VP	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004,
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR 15	Planfeststellungsrichtlinien 2015
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RHB	Regenrückhaltebecken
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
T+R-Anlage	Tank- und Rastanlage
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);
6-streifiger Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim (Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815) einschließlich des Neubaus einer PWC-Anlage;
Teilplanfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim (Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815) im Bereich des Marktes Mühlhausen, der Stadt Höchststadt a. d. Aisch, der Gemeinde Gremsdorf, der Gemeinde Heßdorf und der Gemeinde Adelsdorf (ohne Neubau einer PWC-Anlage)

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Teilplanfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans (Teilplanfeststellung)

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim (Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815) wird mit den sich aus den Ziffern A. 3 und A. 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Über die Teile des Bauvorhabens, die nicht Gegenstand dieses Teilplanfeststellungsbeschlusses sind, wird gesondert entschieden; dies betrifft insbesondere den Neubau der geplanten PWC-Anlage.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Autobahndirektion Nordbayern (Vorhabensträgerin) zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigelegt; sie sind nicht Gegenstand der Teilplanfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 TP1	Erläuterungsbericht vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
2	Übersichtskarte vom 15.07.2014 (nachrichtlich)	1:100.000
3 TP1	Übersichtslageplan vom 15.07.2014 (nachrichtlich) - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:25.000
5 Blatt 1 TP1	Lageplan Bau-km 354+900 - Bau-km 355+670	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
5 Blatt 1-1 TP1	Lageplan Bau-km 355+670 - Bau-km 355+830 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 2 TP1	Lageplan Bau-km 355+670 - Bau-km 356+620 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 3 TP1	Lageplan Bau-km 356+620 - Bau-km 357+560 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 4 TP1	Lageplan Bau-km 357+560 - Bau-km 358+510 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 5	Lageplan Bau-km 358+510 - Bau-km 359+410 vom 15.07.2014	1:1.000
5 Blatt 6 TP1	Lageplan Bau-km 359+410 - Bau-km 360+330 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 7 TP1	Lageplan Bau-km 360+330 - Bau-km 361+260 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 8 TP1	Lageplan Bau-km 361+260 - Bau-km 362+150 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 9 TP1	Lageplan Bau-km 362+150 - Bau-km 363+040 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 10 TP1	Lageplan Bau-km 363+040 - Bau-km 363+940 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 11 TP1	Lageplan Bau-km 363+940 - Bau-km 364+880 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 12 TP1	Lageplan Bau-km 364+880 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
5 Blatt 12-1 TP1	Lageplan Bau-km 365+730 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
6.1 Blatt 1 TP1	Höhenplan Bau-km 354+900 - Bau-km 355+670 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 2 TP1	Höhenplan Bau-km 355+670 - Bau-km 356+620 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.1 Blatt 3 TP1	Höhenplan Bau-km 356+620 - Bau-km 357+560 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 4 TP1	Höhenplan Bau-km 357+560 - Bau-km 358+510 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 5	Höhenplan Bau-km 358+510 - Bau-km 359+410 vom 15.07.2014	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 6 TP1	Höhenplan Bau-km 359+410 - Bau-km 360+330 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 7 TP1	Höhenplan Bau-km 360+330 - Bau-km 361+260 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 8 TP1	Höhenplan Bau-km 361+260 - Bau-km 362+150 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 9 TP1	Höhenplan Bau-km 362+150 - Bau-km 363+040 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 10 TP1	Höhenplan Bau-km 363+040- Bau-km 363+940 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 11 TP1	Höhenplan Bau-km 363+940 - Bau-km 364+880 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.1 Blatt 12 TP1	Höhenplan Bau-km 364+880 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.2 Blatt 1 TP1	Höhenplan Anschlussstelle Pommersfelden vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.2 Blatt 2 TP1	Höhenplan Anschlussstelle Pommersfelden vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.3 Blatt 1 TP1	Höhenplan Anschlussstelle Höchststadt Ost vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.3 Blatt 2 TP1	Höhenplan Anschlussstelle Höchststadt Ost vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.4 Blatt 1	Höhenplan PWC-Anlage Ostseite vom 15.07.2014 (nachrichtlich)	1:1.000/ 100
6.4 Blatt 2	Höhenplan PWC-Anlage Wsetseite vom 15.07.2014 (nachrichtlich)	1:1.000/ 100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.5 Blatt 1	Höhenplan Feld- und Waldweg über die BAB A3 vom 15.07.2014	1:1.000/ 100
6.5 Blatt 2	Höhenplan BAB A3 über einen Fuß- und Radweg vom 15.07.2014	1:1.000/ 100
6.5 Blatt 3 TP1	Höhenplan BAB A3 über B470 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.5 Blatt 4 TP1	Höhenplan GVS über die BAB A3 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
6.5 Blatt 5 TP1	Höhenplan Kreisstraße ERH 16 über die BAB A3 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000/ 100
7 Blatt 1	Lageplan Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 354+900 – 357+930 vom 15.07.2014	1:5.000
7 Blatt 2 TP1	Lageplan Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 357+930 - 361+400 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:5.000
7 Blatt 3 TP1	Lageplan Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 361+400 - 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:5.000
9.1 Blatt 1 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 354+900 - Bau-km 355+670 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 1-1 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 355+670 - Bau-km 355+830 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 2 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 355+670 - Bau-km 356+620 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 3 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 356+620 - Bau-km 357+560 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 357+560 - Bau-km 358+510 vom 15.07.2014	1:1.000
9.1 Blatt 5	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 358+510 - Bau-km 359+410 vom 15.07.2014	1:1.000
9.1 Blatt 6 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 359+410 - Bau-km 360+330 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 7 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 360+330 - Bau-km 361+260 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 8 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 361+260 - Bau-km 362+150 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.1 Blatt 9	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 362+150 - Bau-km 363+040 vom 15.07.2014	1:1.000
9.1 Blatt 10 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 363+040 - Bau-km 363+940 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 11 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 363+940 - Bau-km 364+880 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 12 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 364+880 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 12-1 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+730 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 13 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsmaßnahme A10 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.1 Blatt 14	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsmaßnahme A8 vom 15.07.2014	1:1.000
9.1 Blatt 15 TP1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsmaßnahme A9 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
9.2	Maßnahmenblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
9.3	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
10.1 Blatt 1 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 354+900 - Bau-km 355+670 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 1-1	Grunderwerbsplan Bau-km 355+670 - Bau-km 355+830 vom 15.07.2014	1:1.000
10.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan Bau-km 355+670 - Bau-km 356+620 vom 15.07.2014	1:1.000
10.1 Blatt 3 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 356+620 - Bau-km 357+560 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 4	Grunderwerbsplan Bau-km 357+560 - Bau-km 358+510 vom 15.07.2014	1:1.000
10.1 Blatt 5	Grunderwerbsplan Bau-km 358+510 - Bau-km 359+410 vom 15.07.2014	1:1.000
10.1 Blatt 6	Grunderwerbsplan Bau-km 359+410 - Bau-km 360+330 vom 15.07.2014	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10.1 Blatt 7	Grunderwerbsplan Bau-km 360+330 - Bau-km 361+260 vom 15.07.2014	1:1.000
10.1 Blatt 8 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 361+260 - Bau-km 362+150 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 9 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 362+150 - Bau-km 363+040 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 10 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 363+040 - Bau-km 363+940 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 11 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 363+940 - Bau-km 364+880 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 12 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 364+880 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 12-1 TP1	Grunderwerbsplan Bau-km 365+730 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.1 Blatt 13 TP1	Grunderwerbsplan Landschaftspfleg. Ausgleichsmaßnahmen A8, A9, A10 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:1.000
10.2 TP1	Grunderwerbsverzeichnis vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
11 TP1	Regelungsverzeichnis vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
14.2 Blatt 1 TP1	Regelquerschnitt BAB A3 RQ 36 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:50
14.2 Blatt 2	Regelquerschnitt AS Pommersfelden und AS Höchststadt Ost, Q1 u. Q4, vom 15.07.2014	1:50
14.2 Blatt 3-1	Regelquerschnitt PWC-Anlage Ostseite vom 15.07.2014 (nachrichtlich)	1:50
14.2 Blatt 3-2	Regelquerschnitt PWC-Anlage Westseite vom 15.07.2014 (nachrichtlich)	1:50]
14.2 Blatt 4	Regelquerschnitt B 505 RQ 11.5 vom 15.07.2014	1:50
14.2 Blatt 5	Regelquerschnitt B 470 RQ 11 vom 15.07.2014	1:50
14.2 Blatt 6	Regelquerschnitt ERH 16 RQ 9 mit Geh- und Radweg vom 15.07.2014	1:50
14.2 Blatt 7	Regelquerschnitt GVS SQ 7.5 vom 15.07.2014	1:50
14.2 Blatt 8	Regelquerschnitt Geh- und Radweg Etzelskirchen vom 15.07.2014	1:50
14.2 Blatt 9	Regelquerschnitt öffentl. Feld- und Waldwege	1:50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	Grünwege vom 15.07.2014	
14.3 Blatt 1	Sonderquerschnitte Bau-km 355+100 symmetrischer Ausbau vom 15.07.2014	1:200
14.3 Blatt 2	Sonderquerschnitte Bau-km 357+680 symmetrischer Ausbau, SE 1R, vom 15.07.2014	1:200
14.3 Blatt 3	Sonderquerschnitte Bau-km 360+140 westl. Abrückung Medbach vom 15.07.2014	1:200
14.3 Blatt 4	Sonderquerschnitte Bau-km 361+000 Gew. Gremsdorf, Autohof, vom 15.07.2014	1:200
14.3 Blatt 5	Sonderquerschnitte Bau-km 362+780 westl. Abrückung Buch vom 15.07.2014	1:200
14.3 Blatt 6	Sonderquerschnitte Bau-km 363+000 westl. Abrückung Buch vom 15.07.2014	1:200
14.3 Blatt 7	Sonderquerschnitte Bau-km 364+800 vom 15.07.2014	1:200
17 TP1	Immissionstechnische Untersuchungen vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
17.1 TP1	Ergebnistabelle zum Verkehrslärm vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
18 TP1	Wassertechnische Untersuchungen vom 15.07.2014 (beinhaltet auch Unterlagen 18.1.1 - 18.1.11) - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
18 Blatt 2	Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken vom 15.07.2014	1:500;100
19.1.1	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Anhang saP vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	
19.1.2 Blatt 1 TP1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 354+900 - Bau-km 358+250 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:5.000
19.1.2 Blatt 2 TP1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 357+800 - Bau-km 361+310 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:5.000
19.1.2 Blatt 3 TP1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 361+170 - Bau-km 365+800 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015	1:5.000
19.2.1	Textunterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiet DE 6331-371 „Teiche und Feuchtfleichen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015 (nachrichtlich)	
19.2.2 TP1	Übersichtskarte zur FFH- und VS-Verträglichkeitsprüfung vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015 (nachrichtlich)	1:20.000
19.2.3 TP1	Planunterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung Teilflächen 04, 05, 07 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015 (nachrichtlich)	1:5.000
19.3.1	Textunterlage zur Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung Vogelschutzgebiet DE 6331-471 „Aischgrund“ vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015 (nachrichtlich)	
19.3.2 Blatt 1 TP1	Planunterlage zur VS-Verträglichkeitsprüfung Teilfläche 01 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015 (nachrichtlich)	1:5.000
19.3.2 Blatt 2 TP1	Planunterlage zur VS-Verträglichkeitsprüfung Teilflächen 06, 07, 09, 10 vom 15.07.2014 - Erste Teilplanfeststellung vom 15.09.2015 (nachrichtlich)	1:5.000

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, mindestens sechs Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Dabei sind auch die vorgesehenen Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitzuteilen.

3.1.2 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, spätestens zwei Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

3.1.3 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese ggf. für notwendig gehaltene Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; sie sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Grundwasser- und Bodenschutz

- 3.2.1.1 Bei den Flächen, auf denen eine Seitenentnahme von Erdmassen vorgesehen ist, muss vor der erneuten Oberbodenandeckung die verbleibende Grundwasserüberdeckung mindestens 1 m betragen.
- 3.2.1.2 Für eine ordnungsgemäße Entsorgung, d. h. Beseitigung oder Verwertung, von bei den Baumaßnahmen evtl. anfallenden Erdüberschussmengen sind die Anforderungen der LAGA-Mitteilung 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln“ zu beachten; eine nachteilige Veränderung des Grundwassers darf nicht auftreten. Für eine ordnungsgemäße Entsorgung der bei den Baumaßnahmen evtl. zu verwertenden zugelieferten Erdmengen sind die Anforderungen der LAGA 1997 – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln zu berücksichtigen. Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers darf nicht auftreten
- 3.2.1.3 Bei Seitenablagerungen darf nur Bodenaushub zur Zwischenlagerung gelangen, der die Zuordnungswerte der Kategorie Z1.1 im Eluat und Feststoff gemäß der LAGA-Mitteilung 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln“ einhält sowie organoleptisch bzw. sensorisch unauffällig ist. Organoleptisch bzw. sensorisch auffälliger Erdaushub (z. B. Auffüllungen, verunreinigter Erdaushub) ist grundsätzlich separat zu lagern, zu deklarieren und im Anschluss ordnungsgemäß zu entsorgen. Eine Zwischenlagerung von verdächtigem Erdmaterial bis zum Vorliegen der Deklarationsanalyse darf auf den Seitenflächen nicht erfolgen. Belastetes Material darf keinesfalls mit nicht oder weniger belastetem Material vermischt werden, um die genannten Zuordnungswerte einzuhalten. Eine Zwischenlagerung von Abbruchmaterialien bestehender Gebäude und Anlagen darf auf den Seitenflächen ebenso nicht erfolgen.
- 3.2.1.4 Vor Beginn einer Zwischenlagerung von Erdüberschussmengen ist auf der Zwischenlagerfläche der humose Oberboden abzutragen und ordnungsgemäß für die spätere Rekultivierung zwischenzulagern. Die Zwischenlagerung und Abtragung von Erdüberschussmengen muss so stattfinden, dass die Wiederherstellung der ursprünglichen Bodenfunktion gewährleistet werden kann. Am Deponiefuß anfallendes Oberflächenwasser ist schadlos zu beseitigen
- 3.2.1.5 Auf den besonderen Schutz des Mutterbodens und sonstige Vorgaben zum Umgang mit und zum Schutz von Boden nach DIN 19731 und § 12 BBodSchV ist zu achten. Oberboden ist sachgerecht zwischenzulagern und wieder einzubauen. Bei den nicht versiegelten Flächen soll der Boden wieder seine natürlichen Funktionen erfüllen können, d. h. die Bodenschichten sind wieder so aufzubauen, wie sie natürlicherweise vorhanden waren. Generell ist auf eine bodenschonende Ausführung der Bauarbeiten unter Zuhilfenahme der einschlägigen Regelwerke und Normen, insbesondere der DIN 19371, zu achten.

3.2.2 Arbeiten im Überschwemmungsgebiet und an Gewässern

- 3.2.2.1 Zur teilweisen Verfüllung des Breiten Weihers darf ausschließlich unbedenklicher Bodenaushub gelangen, da der Einbau u. a. ins Grundwasser erfolgt. Unter Bodenaushub wird dabei natürlich anstehendes Locker- und Festgestein verstanden, das bei Baumaßnahmen ausgehoben oder abgetragen wird. Nicht zum Bodenaushub gehört Humus, sog. Mutterboden bzw. Oberboden.

- 3.2.2.2 Sollen während der Bauphase (z. B. beim Neubau der Brücken) der Abflussquerschnitt oder der Hochwasserabfluss der Aisch beeinträchtigt bzw. behindert werden, sind für diese Maßnahmen Berechnungen für den Hochwasserfall durchzuführen. Ggf. ist für diese Maßnahmen eine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen.
- 3.2.2.3 Gegenstände, die während der Bauarbeiten in den Hochwasserbereich gelangen und nicht zum fertigen Bauwerk gehören (Stege, Gerüste usw.) sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder restlos zu entfernen. Treibzeug, das sich an Bauhilfseinrichtungen verfängt, ist laufend ordnungsgemäß, d. h. nicht ins Gewässer, zu beseitigen.
- 3.2.2.4 Im Überschwemmungsgebiet geplante Aufgrabungen sind baldmöglichst mit dem Aushubmaterial wieder lagenweise verdichtet zuzufüllen. Die Verfüllung darf nicht höher als das anstehende Gelände erfolgen.
- 3.2.2.5 Die Vorhabensträgerin hat Vorkehrungen zum Schutz vor Abschwemmungen und Gewässerverunreinigungen zu treffen. Die Baustelleneinrichtung sowie das Aushub- und Baumaterial sind außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu errichten bzw. zu verbringen. Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.2.2.6 Bei drohendem Hochwasser - vorsorglich auch während längerer Arbeitsunterbrechungen (z. B. auch an Wochenenden) – dürfen wassergefährdende Stoffe, Baufahrzeuge, Maschinen und Geräte nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden.
- 3.2.2.7 Beim Lagern und Umgang mit Treibstoffen, Ölen oder anderen wassergefährdenden Stoffen ist darauf zu achten, dass oberirdische Gewässer und das Grundwasser nicht verunreinigt werden.
- 3.2.2.8 Nach der Bauausführung ist weitmöglichst der ursprüngliche Zustand des Vorlandes, der Uferböschungen und der Gewässersohle der betroffenen Gewässer wieder herzustellen.
- 3.2.2.9 Der vorhandene Bewuchs ist bei der Durchführung der Baumaßnahme nach Möglichkeit zu schonen und soll weitgehend erhalten werden. Bei der Bauausführung ggf. entfernter Bewuchs soll durch Neuanpflanzungen ersetzt werden.
- 3.2.2.10 Erforderliche Nachbesserungsarbeiten, die durch ungenügende Wiederinstandsetzung oder durch Hochwasserausspülungen entstehen, sind unverzüglich auszuführen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.3.1 Für die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Kompensations-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen. Sie ist vor Maßnahmenbeginn dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt zu benennen.

Der ökologischen Baubegleitung kommen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und konfliktvermeidenden Maßnahmen;
- Einweisung der ausführenden Baufirmen;

- Kennzeichnung und Abgrenzung der hochwertigen Lebensräume (Tabu-Flächen), die nicht beeinträchtigt werden dürfen, vor Beginn der Kompensationsmaßnahmen und des Eingriffs mittels eines Bauzaunes;
- Abstimmung der Baueinrichtungsflächen;
- Abstimmung der Detailfragen, die im Plan zur Bauausführung nicht geklärt werden können;
- Regelmäßige Kontrolle der Bauarbeiten während der Bauphase des Eingriffs und der Kompensationsmaßnahmen sowie Überprüfung auf die naturschutzfachlichen Inhalte hin;
- Führung eines Protokolls über die örtlichen Einsätze, das jeweils unaufgefordert dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt zuzuleiten ist;
- Anzeige des Beginns der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vor Beginn der Durchführung beim Landratsamt Erlangen-Höchstadt.

- 3.3.2 Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Regierung von Mittelfranken sowie dem Landratsamt-Erlangen-Höchstadt schriftlich anzuzeigen.
- 3.3.3 Sofern die Grünbrücke "Mönau" bis zum Jahr 2020 nicht zur Ausführung kommen sollte, sind in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde ergänzende Kompensationsmaßnahmen mit einem Flächenumfang von 3,529 ha zu leisten. In diesem Fall hat die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die zusätzlich zu erbringenden Kompensationsmaßnahmen vor.
- 3.3.4 Die Ersatzmaßnahme E1 ist baldmöglichst, mindestens aber ein Jahr vor Baubeginn umzusetzen. Die übrigen Kompensationsmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten.
- 3.3.5 Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, sollte auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichtet werden, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.
- 3.3.6 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der eingeführten Meldebögen zu melden.
- 3.3.7 Die Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben der Unterlage 9.2 von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und pflegen, solange die A 3 im plangegenständlichen Bereich besteht.

3.4 Immissionsschutz

- 3.4.1 Die Vorhabensträgerin hat spätestens acht Jahre nach Inbetriebnahme des unter lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11 angeführten lärm mindernden Fahrbahnbelags mit dem Korrekturwert $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ diesen auf seine akustische Wirksamkeit überprüfen. Soweit notwendig, hat sie unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Die Überprüfung ist anschließend im Abstand von jeweils einem Jahr zu wiederholen; auch hier sind bei Notwendigkeit unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu

ergreifen. Das Ergebnis der Überprüfungen sowie die ergriffenen Maßnahmen sind jeweils zu dokumentieren.

- 3.4.2 Für die in Unterlage 17.1 TP1 aufgeführten Geschosse, bei denen in der Spalte „Überschreitung IGW nachts“ eine noch verbleibende Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Der Anspruch besteht nur für in den Unterlagen 7 Blatt 1, 7 Blatt 2 TP1 und 7 Blatt 3 TP1 entsprechend hervorgehobenen Fassadenseiten. Für die im Gewerbepark Gremsdorf liegenden Gebäude besteht kein Anspruch auf Aufwendungsersatz.
- 3.4.3 Bezüglich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.
- 3.4.4 Die im Rahmen der Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind möglichst auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) sind zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.

3.5 Denkmalpflege

- 3.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.5.2 Die Vorhabensträgerin hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. - bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen - die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in den Bauablauf einzubeziehen.
- 3.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorha-

bensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.6.1 Die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen dürfen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat sich die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf / Zulieferung) zu verschaffen.
- 3.6.2 Die Vorhabensträgerin hat den zwischen dem RHB 355-1 R und der Einleitungsstelle E1 auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1059, Gemarkung Schirnsdorf, vorgesehenen offenen Graben auf möglichst großer Länge, mindestens jedoch auf einer Länge von 370 Metern, zu verrohren.
- 3.6.3. Die im Zuge der Tekturplanung nicht tektierten Gestaltungsmaßnahmen G3 und G5 sind an die tektierte Situierung des Regerückhaltebeckens 361-2R bei Bau-km 361+940 so anzupassen, dass sich ein paralleler Verlauf zwischen Beckenlinie und Begrenzungslinie der Gestaltungsflächen ergibt.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zur Benutzung des Grundwassers durch die Versickerung von Niederschlagswasser und zur Benutzung der Birkach, des Kieferndorfer Dorfweihers, der Aisch, die Flutmulde zur Aisch, des Steggrabens und des Klebheimer Sees durch Einleiten gesammelter Niederschlagswässer erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des über Entwässerungsgräben abgeleiteten Regenwassers und dem Versickern des Regenwassers.

Entwässerungsabschnitt 6 (Bau-km 360+565 bis 360+955 links) und Entwässerungsabschnitt 7 (ca. 90 m der Rampen A-E und E-M der AS Höchststadt-Ost):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummern	Benutztes Gewässer
Versickerungsanlage links (Muldenversickerungen)	Gremsdorf	301, 359, 306, 352, 351, 354, 355, 356, 358	Grundwasser
Versickerungsanlage rechts (Muldenversickerungen)	Gremsdorf	297, 296, 295/1, 294, 293, 301	Grundwasser

Entwässerungsabschnitt 10a (Bau-km 364+100 – 364+900 links) und Entwässerungsabschnitt 11a (Bau-km 364+100 – 364+900 rechts):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummern	Benutztes Gewässer
Versickerungsanlage links (Muldenversickerungen)	Buch Hesselberg Neuhaus	300, 1051 736/7 499	Grundwasser
Versickerungsanlage rechts (Muldenversickerungen)	Buch Hesselberg Neuhaus	300, 1051, 736/7, 736/6 499	Grundwasser

Übrige Entwässerungsabschnitte (Einleitung in oberirdische Gewässer):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Zur Einleitung benutztes Gewässer
Regenrückhaltebecken RHB 355 – 1R (E 1) Graben Bau-km 355+720	Schirnsdorf	1120/1	Wegseitengraben
Regenrückhaltebecken RHB 356 - 1R (E 2) Graben Bau-km 356+840	Etzelskirchen	568	Wegseitengraben
Regenrückhaltebecken RHB 358 - 1R (E 3) Graben Bau-km 358+050	Etzelskirchen	892	Wegseitengraben
Regenrückhaltebecken RHB 359 – 1L (E 4) Graben Bau-km 359+980	Etzelskirchen	1751	Graben
Absetzbecken ASB 360 – 1R (E 5) Graben Bau-km 360+340	Gremsdorf	300	Aisch
Regenrückhaltebecken RHB 360 – 1L (E 6a) Mulde Bau-km 360+900	Gremsdorf	305	Flutmulde zur Aisch
Regenrückhaltebecken RHB 361 - 1R (E 8) Graben Bau-km 361+520	Gremsdorf	445	Steggraben (Staffelbach)
Regenrückhaltebecken RHB 361 - 2R (E 9) Graben Bau-km 361+940	Gremsdorf	445	Graben zum Steggraben (Staffelbach)
Absetzbecken ASB 365 – 1L (E 10b) Durchlass Bau-km 365+790	Hannberg	1106	Klebheimer See

Absetzbecken ASB 365 – 1R (E 11b) Durchlass Bau-km 365+790	Hannberg	1106	Klebheimer See
--	----------	------	----------------

4.1.2 Dem Freistaat Bayern wird für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 357b, 360a, 360b, 360c und 360e die beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Entnehmen und Ableiten von Grundwasser sowie dessen Einleitung in die Birkach und die Aisch für die Dauer der Bauzeit erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die unter Ziffer A. 2 aufgeführten Unterlagen zu Grunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.1 erteilten gehobenen Erlaubnis

4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Umfang der Einleitungen von Niederschlagswasser aus den Entwässerungsabschnitten 6 (Bau-km 360+565 bis 360+955 links), 7 (ca. 90 m der Rampen A-E und E-M der AS Höchststadt-Ost), 10a (Bau-km 364+100 – 364+900 links) und 11a (Bau-km 364+100 – 364+900 rechts):

Bezeichnung der Einleitung	Maximal mögliche Versickerungsrate (l/s·ha) beim Bemessungsregen $r_{(D,n)}$, $n = 0,2/a$	ab
Entwässerungsabschnitt 6 (Muldenversickerung) (ca. 335 m Rückseite Lärmschutzwall an der Rampe S-Z der AS Höchststadt Ost)	10,4 (l/s·ha)	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 7 (Muldenversickerung) (ca. 90 m der Rampen A-E und E-M der AS Höchststadt-Ost)	6,9 (l/s·ha)	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 10a (Muldenversickerung) (Bau-km 364+100 – 364+900 links)	11,6 (l/s·ha)	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 11a (Muldenversickerung) (Bau-km 364+100 – 364+900 rechts)	11,6 (l/s·ha)	Inbetriebnahme

4.3.3 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten von Niederschlagswasser aus den Entwässerungsgräben:

Bezeichnung der Einleitung	mittlerer Drosselabfluss Q_{dr} l/s bei $n = 0,2$	ab
Regenrückhaltebecken RHB 355 – 1R (E 1) Bau-km 355+720	75	Inbetriebnahme
Regenrückhaltebecken RHB 356 - 1R (E 2) Bau-km 356+840	67	Inbetriebnahme
Regenrückhaltebecken RHB 358 - 1R (E 3) Bau-km 358+050	21	Inbetriebnahme
Regenrückhaltebecken RHB 359 – 1L (E 4) Bau-km 359+980	75	Inbetriebnahme
Absetzbecken ASB 360 – 1R (E 5) Bau-km 360+340	203	Inbetriebnahme
Regenrückhaltebecken RHB 360 – 1L (E 6a) Bau-km 360+900	27	Inbetriebnahme
Regenrückhaltebecken RHB 361 – 1R (E 8) Bau-km 361+520	25	Inbetriebnahme
Regenrückhaltebecken RHB 361 - 2R (E 9) Bau-km 361+940	75	Inbetriebnahme
Absetzbecken ASB 365 – 1L (E 10b) Bau-km 365+790	146	Inbetriebnahme
Absetzbecken ASB 365 - 1R (E 11b) Bau-km 365+790	146	Inbetriebnahme

4.3.4 Gestaltung der Entwässerungsanlagen

- 4.3.4.1 Der bewachsene Oberboden muss auf den Böschungen, Banketten und Entwässerungsgräben, über die Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Beckenanlagen bzw. Versickerungsmulden abläuft, eine Mächtigkeit von mindestens 20 cm aufweisen. Die Entwässerungsgräben können alternativ auch mit bindigem Boden erstellt werden. Sollte Niederschlagswasser von der Fahrbahn im Bankett-, Böschungs- und Grabenbereich versickern, sind zum Schutz des Grundwassers mindestens 20 cm bewachsener Oberboden erforderlich. Die Bankette können alternativ auch mit wasserundurchlässigem Belag (z.B. Asphalt) ausgeführt werden.

In den Entwässerungsabschnitten 6, 7, 10a und 11a muss der fachgerechte Einbau des Oberbodens in den Versickerungsmulden gewährleistet sein. Hierfür ist Bodenmaterial zu verwenden, das folgende Anforderungen erfüllt:

- Als Oberboden darf nur unbedenkliches und unbelastetes Material eingebaut werden. Bei Verwendung von Boden der Einbauklasse Z 0 gemäß LAGA-Mitteilung 20 darf der Boden nicht aus der Bodenbehandlung oder der Altlastensanierung stammen. Weiterhin darf der Boden nicht aus Recycling-Material bestehen und kein Fremdmaterial beinhalten.
- Hydraulische Leitfähigkeit von ca. $5 \cdot 10^{-5}$ m/s
- pH-Wert von 6 – 8
- Humusgehalt von 1 bis 3 %
- Der Oberboden muss sich für eine dauerhafte Begrünung eignen.

- 4.3.4.2 Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im ASB 355 – 1R mindestens $> 392 \text{ m}^2$ betragen. Der Ablauf bzw. die Tauchrohre des Absetzbeckens sind an den Stirnseiten des Beckens anzuordnen.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss im ASB 356 – 1R bei OK Tauchrohr mindestens $> 204 \text{ m}^2$ betragen.

Im ASB 358 – 1 R muss die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung bei OK Tauchrohr mindestens $> 64 \text{ m}^2$ betragen.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung im ASB 359 – 1L muss bei OK Tauchrohr mindestens $> 235 \text{ m}^2$ betragen. Der Ablauf bzw. die Tauchrohre des Absetzbeckens sind an der Stirnseite des Absetzbeckens anzuordnen.

Im ASB 360-1R muss die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung bei OK Tauchrohr mindestens $> 82 \text{ m}^2$ betragen. Der Zulaufkanal des Absetzbeckens ist an der Stirnseite des Beckens anzuordnen.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss im ASB 361 – 1R bei OK Tauchrohr mindestens $> 78 \text{ m}^2$ betragen. Der Zulaufkanal des Absetzbeckens ist an der Stirnseite des Beckens anzuordnen.

Im ASB 361 – 2R muss die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung bei OK Tauchrohr mindestens $> 322 \text{ m}^2$ betragen. Der Zulaufkanal des Absetzbeckens ist an der Stirnseite des Beckens anzuordnen.

- 4.3.4.3 Im ASB 360 – 1L, im ASB 365 – 1L sowie im ASB 365 – 1R soll die vertikale Fließgeschwindigkeit (v_v) hinter der Abflusstauwand $0,05 \text{ m/s}$ nicht überschreiten. Der Dauerwasserstand in den Absetzbecken muss mindestens $2,00 \text{ m}$ betragen.

Die Berechnungen der Drosselabflüsse nach Arbeitsblatt A 111 für die Entwässerungsabschnitte 1, 2, 3, 4, 8, 9 sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg noch vorzulegen.

- 4.3.4.4 In den Entwässerungsabschnitten 1, 6, 6a, 10b und 11b sind die Abflussleistung der zur Wasserableitung genutzten Entwässerungsgräben bzw. –mulden und der ggf. nachfolgenden Wegseitengräben sowie des Steggrabens zur Prüfung, ob eine schadlose Ableitung des jeweiligen Drosselabflusses möglich ist, noch im Rahmen der Ausführungsplanung zu ermitteln; die übrigen Abwasserzuflüsse sowie die na-

türlichen Einzugsgebiete der betroffenen Gewässer sind zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Ermittlungen sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen; die Planfeststellungsbehörde ist über die Ergebnisse in Kenntnis zu setzen.

Für den Fall, dass die Ermittlungen ergeben, dass die Abflussleistungen der genannten Gräben bzw. Gewässer nicht für eine schadlose Ableitung des eingeleiteten Wassers ausreichen, hat sich die Vorhabensträgerin unverzüglich mit dem Wasserwirtschaftsamt über geeignete Abhilfemaßnahmen abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen, in denen die abgestimmten Abhilfemaßnahmen dargestellt werden (weitere Begrenzung der Drosselabflüsse, Ausbau der betroffenen Gewässer o. ä.). Bei evtl. erforderlichen Maßnahmen am bestehenden Durchlass DN 300 (E 1.1) ist in die Abstimmung zwischen dem Wasserwirtschaftsamt und der Vorhabensträgerin auch die Stadt Höchststadt einzubeziehen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen vor.

- 4.3.4.5 Für das im Zuge der eingebrachten Tekturen verkleinerte RHB 359 – 1L ist die aktualisierte Berechnung des erforderlichen Rückhaltevolumens noch dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen.

Für das ASB/RHB 360 – 1L, das ASB 365 – 1L und das ASB 365 – 1R sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg im Zuge der Ausführungsplanung noch entsprechende Detailpläne vorzulegen.

- 4.3.4.6 Zur Ableitung des Niederschlagswassers von RHB 360 – 1L in die Aisch ist nach näherer Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg ein wasserdichter Kanal zu verlegen, um einen Eintrag von salzhaltigem Niederschlagswasser in das durch den benachbarten Baggersee aufgeschlossene Grundwasser auszuschließen.

- 4.3.5 Gewässerunterhaltung und -ausbau

Die Vorhabensträgerin hat wahlweise die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder alternativ die betroffenen Flussufer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

Be- und Entwässerungsanlagen, die durch die Maßnahme berührt werden, sind wieder so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße Vorflut gegeben ist.

- 4.3.6 Bauausführung, Betrieb, Überwachung und Betriebsvorschrift

Die Entwässerungseinrichtungen sind nach den festgestellten Plänen auszuführen. Die anerkannten Regeln der Baukunst sind zu beachten.

Die Vorhabensträgerin ist für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Überwachung der Entwässerungsanlagen verantwortlich.

Für den Betrieb der Entwässerungsanlagen ist eine Betriebsvorschrift mit einem Alarm- und Benachrichtigungsplan für den Fall von Betriebsstörungen auszuarbeiten, an geeigneter Stelle auszulegen und dem Landratsamt Erlangen-Höchststadt

sowie dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu übersenden. Änderungen der Betriebsvorschrift sind diesen Stellen mitzuteilen.

4.3.7 Betrieb und Unterhaltung

4.3.7.1 Personal

Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Entwässerungsanlagen ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.

4.3.7.2 Eigenüberwachung

Der ordnungsgemäße Betrieb der Entwässerungsanlagen muss gewährleistet werden. Die Vorhabensträgerin ist für den ordnungsgemäßen Betrieb, Unterhalt und Überwachung der Anlagen verantwortlich. Eine Dokumentation hierüber ist zu führen und bei Anfrage dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen.

Die Entwässerungsanlagen (Kanalnetz, Versickerungs-, Absetz-, und Rückhalteanlagen) sind regelmäßig (mindestens jährlich) zu überwachen. Zusätzlich sind die Absetz- und Rückhaltebecken nach jedem außergewöhnlichen Regenereignis zu kontrollieren und von eventuellen Schwimmstoffen und Ölschlieren etc. zu säubern.

Die Absetzbecken sind bei Bedarf zu entschlammen. Der in den Absetzbecken abgeschiedene Schlamm ist ggf. zu konditionieren und auf eventuelle Schadstoffe (z. B. Schwermetalle) zu untersuchen. Je nach dem Ergebnis der Untersuchung der Originalsubstanz und des Eluats sind die Rückstände ordnungsgemäß nach den gültigen abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.

Die Regenrückhaltebecken sind regelmäßig zu warten und zu pflegen. Insbesondere sind die Drosseleinrichtungen in regelmäßigen Abständen auf ihre Funktionstüchtigkeit und auf ihre Drosselleistung hin zu überprüfen.

Für die Überwachung der Versickerungsanlagen (Muldenversickerungen) gelten zusätzlich folgende Intervalle für die Überwachung auf Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit:

Anlagenteile	Maßnahmen	Intervalle
Mulden	Mahd (= Mähgut entfernen)	bei Bedarf; mind. jährlich
	Entfernen von Laub und Störstoffen	im Herbst und bei Bedarf
	Wiederherstellen der Durchlässigkeit (Vertikutieren; Schälen, ggf. Bodenaustausch)	bei Bedarf
	Gärtnerische Pflege	bei Bedarf
	Verhinderung der Auskolkung	beim Bau und bei Bedarf

Bei der gärtnerischen Pflege der Mulden zu beachten, dass hierfür keine wassergefährdenden Stoffe / Herbizide verwendet werden dürfen. Bei der Reinigung der Versickerungsanlagen sind ebenso keine wassergefährdenden Stoffe einzusetzen.

- 4.3.8 Das Abwasser darf keine für die Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.9 Es dürfen keine leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffe und sonstige schadstoffbelastete Abwässer in die Gewässer gelangen.
- 4.3.10 In die Beckenanlagen dürfen nur die abfließenden Straßenoberflächenwässer von den der Bemessung zu Grunde liegenden Flächen abgeleitet werden.
- 4.3.11 An den Beckenabläufen bzw. Auslaufbauwerken sind Absperrvorrichtungen vorzusehen, die bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sofort verschlossen werden können.
- 4.3.12 Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem Landratsamts Erlangen-Höchstadt eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.3.13 Anzeigepflichten
- 4.3.13.1 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Straßenoberflächenwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterlagen zu beantragen.

4.3.13.2 Außerbetriebnahmen (z. B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Entwässerungsanlagen sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung; kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht eingehalten werden, ist vorher ergänzend eine beschränkte Erlaubnis zu beantragen.

4.3.13.3 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in die Gewässer gelangen, ist das Landratsamt Erlangen-Höchstadt, die Polizei sowie das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sofort zu verständigen.

4.3.14 Bauabnahme

Die Entwässerungsanlagen dürfen erst nach der Bauabnahme nach Art. 61 BayWG, vorzunehmen durch einen anerkannten privaten Sachverständigen nach Art. 65 BayWG in der Wasserwirtschaft, in Betrieb genommen werden. Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der private Sachverständige in der Wasserwirtschaft so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann. Bauliche Anlagen des Bundes, der Länder und der Kommunen bedürfen keiner Bauabnahme nach Art. 61, Abs. 1, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.2 erteilten beschränkten Erlaubnis

4.4.1 Folgende Entnahmemengen werden erlaubt:

- Bauwasserhaltung BW 357b: 2,78 l/s , 240 m³/d , 2 x 5 Wochen
Gesamtwasserentnahme ca. 16.800 m³. Ableitung über vorhandenen Graben in die Birkach.
- Bauwasserhaltung BW 360a: 2,78 l/s, 240 m³/d , 2 x 5 Wochen
Gesamtwasserentnahme ca. 16.800 m³. Ableitung über vorhandenen Graben in die Aisch.
- Bauwasserhaltung BW 360b: 5,56 l/s , 480 m³/d , 2 x 5 Wochen
Gesamtwasserentnahme ca. 33.600 m³. Ableitung über vorhandenen Graben in die Aisch.
- Bauwasserhaltung BW 360c: 5,56 l/s, 480 m³/d , 2 x 8 Wochen
Gesamtwasserentnahme ca. 53.760 m³. Ableitung über vorhandenen Graben in die Aisch.
- Bauwasserhaltung BW 360e: 2,78 l/s, 240 m³/d , 2 x 5 Wochen
Gesamtwasserentnahme ca. 16.800 m³. Ableitung über vorhandenen Graben in die Aisch.

4.4.2 Beginn und Beendigung der einzelnen Maßnahmen sind dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt anzuzeigen.

- 4.4.3 Die entnommene Wassermenge ist in l/s und m³/d und nach Tagen getrennt nach Beendigung der einzelnen Maßnahmen dem Landratsamt Erlangen Höchststadt innerhalb eines Monats schriftlich mitzuteilen.
- 4.4.4 Bei der Ausführung sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik und festgestellten Planunterlagen zu beachten.
- 4.4.5 Die Grundwasserentnahme und -einleitung ist auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken.
- 4.4.6 Das entnommene Grundwasser ist vor Ableitung in den jeweiligen Vorfluter über geeignete Absetzanlagen zu führen. Die Absetzanlagen sind so groß zu bemessen, dass Schwebstoffe verlässlich zurückgehalten werden.
- 4.4.7 Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse wieder herzustellen.
- 4.4.8 Im Bereich der Bauwasserhaltung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden.
- 4.4.9 Für wesentliche technische Änderungen an den Benutzungsanlagen sind rechtzeitig zuvor evtl. erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse zu beantragen.
- 4.4.10 Während der Bauphase der Bauwerke 360a bis 360e sind die Grundwassermessstellen (B1 bis B4) des benachbarten Sandabbaubetriebes auf Kosten der Vorhabensträgerin mit Drucksonden auszustatten. Die Aufzeichnung der Grundwasserstände ist zwei Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen aufzunehmen. Die Wasserstände sind bis zum Abschluss der Baumaßnahme viertelstündlich zu messen und aufzuzeichnen. Während der Bauphase sind die Drucksonden wöchentlich auszulesen und die Schwankungen des Wasserstands in Form von Ganglinien darzustellen und auf der Baustelle vorzuhalten. Parallel dazu sind die Wasserstände, die Förderraten sowie die Fördermengen der jeweiligen Bauwasserhaltung zwecks Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse zu dokumentieren. Es ist sicherzustellen, dass auch die Messstelle B4 des Sandabbaus, die sich unmittelbar im Umgriff der Baumaßnahme für das Bauwerk 360c befindet, in ihrer Funktionstüchtigkeit und Aussagekraft erhalten bleibt. Darüber hinaus muss die Zugänglichkeit der Messstelle für künftige Probennahmen im Rahmen des Grundwassermonitorings sowie ausreichend Platz für etwaige Ertüchtigungsmaßnahmen an der Messstelle erhalten bleiben. Sofern die Grundwassermessstelle nach Abschluss der Baumaßnahme in ihrer Funktionstüchtigkeit eingeschränkt sein sollte, ist auf Kosten der Vorhabensträgerin umgehend für Ersatz zu sorgen. Lage und Ausbau der Ersatzmessstelle sind im Vorfeld mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezo-gen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,

- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 TP1) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen, die sich auf die von diesem Teilplanfeststellungsbeschluss umfassten Vorhabensteile beziehen, werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

Über die Einwendungen, die Teile des Bauvorhabens betreffen, die nicht Gegenstand dieses Teilplanfeststellungsbeschluss sind, insbesondere die bzgl. der geplanten PWC-Anlage erhobenen Einwendungen, wird mit diesem Beschluss nicht entschieden.

7. Kosten

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden ebenso nicht erhoben.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Bauvorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang 4-streifigen Bundesautobahn A 3 von Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815, auf einer Länge von etwa 10,9 km. Der Ausbauabschnitt beginnt ca. 500 m östlich der Anschlussstelle Höchststadt-Nord und endet nördlich der Ortschaft Klebheim (Gemeinde Heßdorf) auf Höhe der Klebheimer Seen. Der Ausbauabschnitt stellt einen Teilabschnitt des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth-Erlangen dar. Innerhalb des Ausbauabschnittes liegen die Anschlussstellen Pommersfelden und Höchststadt-Ost, die im Zuge des Vorhabens baulich angepasst werden.

Die bestehenden Kleinparkplätze „Limbacher Leiten“ (Bau-km 355+500), „Vögelsacker“ (Bau-km 358+000), „Steinknuck“ (Bau-km 359+100), „Hummelberg“ (Bau-km 361+500), „Seeleite“ (Bau-km 363+200) und „Brandweiher“ (Bau-km 364+700 und 365+200) werden im Zuge des 6-streifigen Ausbaus zurückgebaut.

Das Vorhaben beinhaltet außerdem den Neubau einer beidseitigen PWC-Anlage etwa 800 m nördlich von Klebheim. Dieser Vorhabensbestandteil ist aber nicht Gegenstand des vorliegenden Teilplanfeststellungsbeschlusses.

Das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird soweit notwendig den neuen Gegebenheiten angepasst. Im Zuge dessen werden mehrere Über- und Unterführungsbauwerke durch Neubauten ersetzt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 26.08.2014 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern, für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim von Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815, das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14.10.2014 bis 13.11.2014 bei der Verwaltungsgemeinschaft Höchststadt a .d. Aisch, der Stadt Höchststadt a .d. Aisch, der Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf und der Gemeinde Adelsdorf nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 27.11.2014 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind.

Die Regierung hat folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben gebeten:

- Markt Mühlhausen
- Gemeinde Gremsdorf
- Stadt Höchststadt a .d. Aisch
- Gemeinde Heßdorf
- Gemeinde Adelsdorf
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Erlangen
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- E.ON Bayern AG (jetzt: Bayernwerk AG)
- Landratsamt Erlangen - Höchststadt
- Planungsverband Region Nürnberg
- PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Vorhabensträgerin schriftlich.

Auf Grund einigen Prüfungs- und ggf. Umplanungsbedarfes, den das Anhörungsverfahren hinsichtlich der in dem Plan enthaltenen Parkplatz- und WC-Anlage ergeben hat, hat die Vorhabensträgerin darum gebeten, im Wege der Teilplanfeststellung zunächst nur über den Streckenausbau, nicht aber über die PWC-Anlage zu entscheiden.

Die Einwendungen und Stellungnahmen, welche sich auf die von diesem Teilplanfeststellungsbeschluss umfassten Vorhabensteile beziehen, wurden am 13.10.2015 in Höchstadt a .d. Aisch erörtert. Die Behörden wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in der örtlichen Tagespresse, im Mittelfränkischen Amtsblatt sowie in den Amtsblättern der Gemeinden, in denen die Planunterlagen zuvor auslagen, bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Mit Schreiben vom 12.11.2015 hat die Vorhabensträgerin Tekturunterlagen vorgelegt, die neben den Anpassungen der Unterlagen an die Teilplanfeststellung auch kleinere Änderungen des Entwässerungssystems, des Ausgleichsflächenkonzeptes und Verbesserungen des Lärmschutzkonzeptes enthalten. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, das Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde) und das Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz) wurden zu den Tekturunterlagen ergänzend angehört.

C. *Entscheidungsgründe*

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. *Verfahrensrechtliche Bewertung*

1.1 *Notwendigkeit der Planfeststellung*

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entschei-

den. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Bauvorhaben ist nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung eines Vorhabens (nämlich einer Bundesautobahn, die eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 darstellt), für das als solches eine UVP-Pflicht besteht (§ 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Eine Vorprüfung im Einzelfall i. S. d. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat ergeben, dass die Änderung bzw. Erweiterung durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (vgl. im Einzelnen die Ausführungen unter C. 2 dieses Beschlusses.)

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, BVerwGE 122, 207-219). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 140-166, m. w. N.).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, BVerwGE 100, 370-388) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die RL 2011/92/EU (Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten), dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass, solange es an solchen Verfahren fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch kein "Suchverfahren", in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssten. Vielmehr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung (lediglich) die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern (vgl. Erwägungsgrund 7 der RL 2011/92/EU).

Die von der Vorhabensträgerin in das Verfahren eingebrachten Tekturen beinhalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so

dass nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG auf eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit verzichtet werden konnte.

1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

In der Umgebung des mit diesem Beschluss zugelassenen Vorhabens liegen die Teilflächen 04, 05 und 07 des FFH-Gebietes DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“, das als solches an die EU-Kommission gemeldet wurde. Mit Entscheidung der EU-Kommission vom 10.01.2011 wurde es in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-RL unter der Bezeichnung DE6331371 - Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof - aufgenommen (vgl. ABI. EU Nr. L 33 vom 08.02.2011, S. 146 ff). Des Weiteren liegen die Teilflächen 01, 06, 07, 09 und 10 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund“ im Umfeld der A 3 im gegenständlichen Ausbauabschnitt (vgl. Anlagen 1 und 2 der VoGEV). Die Teilflächen 06, 07 und 10 des Vogelschutzgebietes sind gleichzeitig auch weitgehend Bestandteil des zuvor genannten FFH-Gebietes.

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes dienen, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, sind auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Natura 2000-Gebiete sind gem. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, also die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommenen Gebiete, auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG), sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

Das Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit eines geplanten Projekts umfasst drei Phasen, denen jeweils unterschiedliche Fragestellungen zugrunde liegen:

Phase 1: FFH-Vorprüfung

Die FFH-Vorprüfung hat die Frage zu beantworten, ob die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist oder nicht. Es kommt im Sinne einer Vorabschätzung hier nur darauf an, ob ein Vorhaben im konkreten Einzelfall überhaupt geeignet ist, ein Natura-2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen zu können (Möglichkeitsmaßstab). Ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung nicht auszuschließen, dann ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. Nr. 4.1 Leitfaden FFH-VP).

Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

Können erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach Durchführung der FFH-Vorprüfung nicht offensichtlich ausgeschlossen werden, ist eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Projekts erforderlich, die mit jeweils hinreichender Wahrscheinlichkeit feststellt, ob das Vorhaben das FFH-Gebiet im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (erheblich) beeinträchtigt (Wahrscheinlichkeitsmaßstab). In der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind eine differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des betroffenen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (vgl. Nrn. 4.1 und 5.1 Leitfaden FFH-VP).

Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Es kann nur dann ausnahmsweise bzw. im Wege einer Befreiung zugelassen werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG), zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG). Werden prioritäre Lebensraumtypen und/oder Arten erheblich beeinträchtigt, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur dann berücksichtigt werden, wenn zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (§ 34 Abs. 4 BNatSchG). Dies festzustellen ist Sache der FFH-Ausnahmeprüfung, die sich an die FFH-Verträglichkeitsprüfung anschließt, wenn dort festgestellt wurde, dass das Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist (vgl. Nr. 6.1 Leitfaden FFH-VP).

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung bzgl. der beiden genannten Gebiete beinhalten folgende Arbeitsschritte, an die sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung anlehnt:

- Beschreibung der Natura-2000-Gebiete sowie der für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile
- Beschreibung des Ausbauvorhabens
- Abgrenzung und Beschreibung des detailliert untersuchten Bereichs
- Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete
- Darstellung der vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung
- Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch andere, mit dem gegenständlichen Projekt zusammenwirkende Pläne oder Projekte
- Zusammenfassung der Ergebnisse.

Im Einzelnen wird auf die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ (Unterlage 19.2.1) sowie zur Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 6331-471 „Aischgrund“ (Unterlage 19.3.1) und auf die Ausführungen unter C. 3.4.6.1.1 Bezug genommen.

Die Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Natura-2000-Gebiete zu rechnen ist. Eine FFH-Ausnahmeprüfung (Phase 3) bzw. die Erteilung einer Befreiung i. S. d. § 34 Abs. 3 BNatSchG war daher nicht notwendig.

1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

- 1.4.1 Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. rügt, er sei am Anhörungsverfahren nicht ordentlich beteiligt worden. Er sieht es als nicht mit Europarecht vereinbar an, dass die Regierung von Mittelfranken das Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes durchführt. Das Anhörungsverfahren sei ohne Beteiligung des Bund Naturschutz eingeleitet worden. Unterlagen seien nicht zur Verfügung gestellt worden. Eine Mitteilung im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken sei nicht erfolgt. Er beantragt deshalb unter Verweis auf die RL 2003/35/EG eine „rechtskonforme Anhörung“ mit entsprechender Frist zur Abgabe einer Stellungnahme „ab Übermittlung der vollständigen Unterlagen“.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wurde den im Jahr 2014 geltenden Rechtsvorschriften entsprechend am Verfahren beteiligt. Die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833, berichtet in BGBl. 2007 I S. 691) geänderten Vorschriften des FStrG waren und sind von der öffentlichen Verwaltung zwingend anzuwenden (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG). Der durch das genannte Gesetz eingefügte § 17a Nr. 2 FStrG bestimmte in der bis 31.05.2015 gültigen - und damit hier insoweit maßgeblichen - Fassung u. a., dass die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie bestimmte sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach Art. 73 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, benachrichtigt werden. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. wurde damit vorliegend durch die ordnungsgemäß erfolgten Bekanntmachungen in den Amtsblättern der Verwaltungsgemeinschaften Höchststadt a. d. Aisch und Heßdorf sowie der Stadt Höchststadt a. d. Aisch und der Gemeinde Adelsdorf der zum Zeitpunkt der Planoffenlegung geltenden Rechtslage entsprechend über die Auslegung der Planunterlagen unterrichtet. Eine darüber hinaus gehende Information bzw. Übersendung von Unterlagen war demgegenüber rechtlich nicht geboten. Es stellt zwar sicherlich eine gewisse Erschwernis dar, dass die Vereinigungen von der Möglichkeit, sich durch Einsichtnahme in die Planunterlagen über das Vorhaben zu informieren, nach der geltenden Rechtslage nicht mehr durch individuelle Benachrichtigung unterrichtet werden. Von den Vereinigungen, die ausweislich der gesetzlichen Anerkennungsvoraussetzungen nach Mitgliederkreis und eigener Leistungsfähigkeit die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bieten müssen (vgl. § 3 UmwRG), kann aber erwartet werden, dass sie auch bei dieser Bekanntmachungsform über ihre regionalen oder örtlichen Untergliederungen sicherstellen, die immerhin einmonatige Auslegungsfrist zur Sichtung und Auswertung der Planunterlagen effektiv ausschöpfen zu können. Insoweit ist die Routine, die sich bei dieser zu den typischen Vereinsaufgaben zählenden Tätigkeit einstellt, ebenso in Rechnung zu stellen, wie die Möglichkeit, sich Kopien der Planunterlagen übersenden zu lassen (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149-178). Daneben bestand vorliegend auch die - vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. nach eigener Einlassung auch genutzte - Möglichkeit, die Planunterlagen während des Auslegungszeitraums über den Internetauftritt der Planfeststellungsbehörde bzw. der Vorhabensträgerin einzusehen.

Im Übrigen ist in den Blick zu nehmen, dass auf die früher in Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen praktizierte Übersendung der Planunterlagen an Vereinigungen schon vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben kein Rechtsanspruch bestand (vgl. bereits BVerwG, Beschluss vom 05.10.1993, DVBl 1994, 341-343). Aus der RL 2003/35/EG ergeben sich insoweit ebenso keine über die zitierten Vorschriften des FStrG hinaus gehenden Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung von Vereinigungen. Gleiches gilt hinsichtlich der vom Bund Naturschutz in Bayern wohl in Bezug ge-

nommenen Entscheidung des EuGH vom 15.10.2009 - Rs. C-263/08. Eine Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen im Amtsblatt der Planfeststellungsbehörde war von Rechts wegen ebenso nicht geboten (vgl. Art. 73 Abs. 5 BayVwVfG).

1.4.2 Verschiedene Einwender forderten einen gemeinsamen Erörterungstermin für das gegenständliche Vorhaben und den südlich angrenzenden Ausbauabschnitt Klebheim - nördlich T+R Aurach für die Einwohner der Gemeinde Heßdorf. Dieser Forderung hat die Planfeststellungsbehörde nicht entsprochen, sondern in beiden Planfeststellungsverfahren separate Erörterungstermine abgehalten. Dies war aber sachangemessen und bot den Einwendern ausreichend Gelegenheit zur substantiellen Erörterung ihrer Einwendungen. Ein gemeinsamer Termin war zur sachgerechten Erörterung der erhobenen Einwendungen, etwa in Bezug auf den Verkehrslärmschutz, nicht notwendig, wie sich nicht zuletzt auch aus dem Verlauf der beiden Erörterungstermine gezeigt hat. Insbesondere war eine Verkürzung der Möglichkeit der Betroffenen, auf das Ergebnis der Verfahren Einfluss zu nehmen, mit der gewählten Handhabung nicht verbunden. Zudem hätte eine gemeinsame Erörterung der beiden Ausbauabschnitte im Hinblick auf den Zeitpunkt, in dem sich die Vorhabensträgerin im gegenständlichen Verfahren erst zu den erhobenen Einwendungen und den eingegangenen Stellungnahmen eingelassen hatte, eine erhebliche Verzögerung in dem den Nachbarabschnitt betreffenden Planfeststellungsverfahren zur Folge gehabt; diese wäre wegen des bereits Gesagten auch sachlich nicht gerechtfertigt gewesen.

1.4.3 Von verschiedener Seite wird gerügt, dass die für die einzelnen Ortschaften im Umfeld der A 3 untersuchten Lärmschutzvarianten sowie deren Kosten nicht in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen dargestellt wurden.

Diese Rüge verfährt nicht. Die von der Vorhabensträgerin im Einzelnen untersuchten Varianten des (potentiellen) aktiven Lärmschutzes und der insoweit jeweils zu erwartenden Kosten mussten von Rechts wegen nicht zum Gegenstand der ausgelegten Unterlagen gemacht werden. Die Auslegung der Planunterlagen dient dem Zweck, die Betroffenen in die Lage zu versetzen, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen dabei aber nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um "als Laie" den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können („Anstoßwirkung“, vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, BVerwGE 139, 150-184). Dem genügten die ausgelegten und im Internet einsehbaren Planunterlagen zum gegenständlichen Vorhaben; die große Anzahl der erhobenen Einwendungen bestätigt dies.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der mit diesem Beschluss festgestellten Planung ist der 6-streifige Ausbau der bislang 4-streifigen Bundesautobahn A 3 Frankfurt – Nürnberg von Abschnitt 580, Station 0,651, bis Abschnitt 620, Station 4,815, auf einer Länge von etwa 10,9 km. Der Ausbauabschnitt beginnt ca. 500 m östlich der Anschlussstelle Höchststadt-Nord und endet nördlich der Ortschaft Klebheim (Gemeinde Heßdorf)

auf Höhe der Klebheimer Seen. Die Kronenbreite des Ausbauquerschnittes einschließlich Mittelstreifen und Bankette beträgt 36 m.

Im Rahmen der Planung, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, werden neben den Flächen, die schon jetzt von der bestehenden A 3 in Anspruch genommen werden, zusätzliche Flächen im Umfang von insgesamt rund 23,16 ha in Anspruch genommen. Davon werden 10,45 ha neu versiegelt und 12,71 ha unbefestigter Flächen werden für Nebenflächen (insbesondere Absetz- und Regenrückhaltebecken) neu benötigt. Zusätzlich zu den genannten 23,16 ha werden 7,9 ha für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen beansprucht.

Im Übrigen wird auf die ins Einzelne gehende Beschreibung des Vorhabens in Unterlage 1TP1 Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Umfeld des antragsgegenständlichen Trassenabschnitts der A 3 in einem etwa ca. 12 km langen und durchschnittlich 800 m breiten Korridor (je ca. 400 m beidseitig der Autobahn). Auf Höhe der naturschutzfachlich besonders bedeutsamen Teilbereiche (insbesondere im Bereich der Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiete) wurde das Untersuchungsgebiet entsprechend ausgedehnt; es endet hier max. 1.200 m von der A 3 entfernt. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte anhand der topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum entsprechend der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Der gegenständliche Autobahnabschnitt liegt innerhalb der naturräumlichen Haupteinheiten „Steigerwald“ und „Mittelfränkisches Becken“. Intensive ackerbauliche Landwirtschaft wird vor allem nördlich des Aischtals im Übergang vom Mittelfränkischen Becken zur Hochfläche des Steigerwalds betrieben. Dort finden sich relativ strukturarme Agrarlandschaften mit nur wenigen landschaftsgliedernden Kleinstrukturen. Naturschutzfachlich wertvolle Bereiche beschränken sich hier auf die Feuchtflächen nordöstlich von Medbach mit Nasswiesen, nassen Hochstaudenfluren und Teichen sowie angrenzendem Bruchwald. Südlich des Aischtals wechseln sich die landwirtschaftlichen Flächen kleinräumig mit Wald-, Wiesen- und zahlreichen Teichflächen (u. a. Bucher Weiher, Brandweiher, Überhangweiher/ Hesselberger Weiher) ab. Im Aischtal und den südlich anschließenden Weihergebieten (v.a. rund um die Bucher Weiher) findet größtenteils extensive Grünlandnutzung statt. Die vorhandenen Teichflächen werden unterschiedlich intensiv bewirtschaftet. Das Bewirtschaftungsspektrum reicht von „brachgefallenen“, verlandeten Weihern bis hin zu im Rahmen der Fischzucht intensiv bewirtschafteten, jährlich abgelassenen Teichen. Im Umfeld der Weiher finden sich wertvolle Feuchtflächen und teilweise auch Feuchtwäldchen. Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes, der den Anstieg zur Steigerwaldhochfläche darstellt, bestehen ausgedehnte Waldbereiche, überwiegend aus Kiefern mit unterschiedlicher Beimischung von Laubholzarten. Im mittleren Teil des Untersuchungsgebietes ist der Waldanteil gering; das Aischtal ist unbewaldet. Naturschutzfachlich wertvoll ist dort der die Aisch begleitende Auwaldsaum; die Aischau wird vorwiegend als Grünland genutzt. Die einzige größere Waldfläche in diesem Bereich ist der Bucher Wald. Daneben bestehen verschiedene kleinere Waldinseln. Am südlichen Ende des Untersuchungsgebietes ist der Waldanteil wieder hoch. Es handelt sich dabei um die für das Mittelfränkische Becken typischen reinen Kiefernwälder. Bedeutendstes Fließgewässer im Untersuchungsgebiet ist die Aisch, ein knapp 68 km langer Nebenfluss der Regnitz. Die Aisch führt in der Regel ein- bis mehrmals jährlich Hochwasser, das in dem flachen Talgrund weithin ausufert.

Das Untersuchungsgebiet umfasst größere Teilflächen des FFH-Gebietes DE 6331- 371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ sowie des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund“, die stellenweise bis an den bestehenden Autobahnkörper heranreichen. Daneben befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Mohrhof“ (LSG-00362.01) innerhalb des Untersuchungsgebietes. Der geringste Abstand zwischen der A3 und dem Schutzgebiet beträgt rund 400 m. Gesetzlich geschützte Biotopflächen sind ebenfalls im Untersuchungsgebiet anzutreffen.

Es kommen zudem zahlreiche besonders bzw. streng geschützte Tierarten im Untersuchungsgebiet vor.

Im Aischtal befindet sich ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet.

Im Untersuchungsgebiet liegen die Ortschaften Medbach und Buch sowie die Medbacher Mühle. Die Ortschaft Medbach reicht bis auf ca. 90 m an die A 3 heran, die Ortschaft Buch bis auf ca. 80 m. Die Medbacher Mühle liegt etwa 220 m von der A 3 entfernt. Die Ortschaften Höchststadt a. d. Aisch, Etzelskirchen, Gremsdorf, Hesselberg, Kieferndorf, Nackendorf, Neuhaus und Saltendorf liegen mehr als 400 m von der A 3 entfernt und damit bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes. Südwestlich der AS Höchststadt-Ost liegt etwa 50 m von der A 3 entfernt der Gewerbepark Gremsdorf.

Die bestehende Autobahntrasse durchschneidet das Untersuchungsgebiet. Der Verkehr auf der A 3 und die mit diesem Verkehr verbundenen Immissionen stellen derzeit die wesentliche Belastungsquelle für das Umfeld der A 3 dar.

Im Übrigen wird auf die detaillierten Beschreibungen in Kapitel 1 der Unterlage 19.1.1 sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Die vollständige Vermeidung bau- und anlagebedingter Wirkungen des Vorhabens ist nicht möglich. Die Planung sieht zur weitestgehenden Vermeidung bzw. Verminderung der auftretenden Vorhabenswirkungen im Wesentlichen folgende Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen vor:

- Verwendung einer offenporigen Asphaltdeckschicht (lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = -5$ dB(A) zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende zur Reduzierung der von der A 3 ausgehenden Schallemissionen. Zwischen dem Bauanfang und der AS Höchststadt-Ost kommt zur Minderung der Lärmbelastung ein lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A) zum Einsatz.
- Neuerrichtung von Lärmschutzwällen und -wänden für die Ortschaften Etzelskirchen, Medbach, Buch und Neuhaus zur zusätzlichen Verringerung der auf diese Ortschaften einwirkenden Verkehrslärmimmissionen.
- Bau von Absetzbecken und Rückhaltebecken, um die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Damit kann auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus dem Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter.

- Beibehaltung bzw. Aufweitung der bestehenden Querungsbauwerke zur Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit.
- Befestigte Flächen, die zukünftig nicht mehr benötigt werden, werden entsiegelt und zusammen mit nicht mehr benötigten Straßennebenflächen entsprechend der naturschutzfachlichen bzw. land- oder forstwirtschaftlichen Eignung rekultiviert. Dies gilt insbesondere für die bestehenden Kleinparkplätze, die aufgelassen und zurückgebaut werden.
- In den Bereichen, in denen naturnahe Lebensräume direkt an die Autobahn angrenzen, wird die bauzeitige Inanspruchnahme möglichst eng begrenzt. Zudem werden im Bereich empfindlicher Biotopflächen zum Schutz vor Befahren, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes Biotopschutzzäune errichtet. Soweit Amphibien-Laichgewässer unmittelbar angrenzen, kommen zusätzlich noch 30 bis 40 cm hohe, glatte Amphibien-Schutzeinrichtungen zum Schutz von Amphibienpopulationen vor Wanderungen in den Baustellenbereich zum Einsatz.
- Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden soweit möglich auf Flächen des bestehenden bzw. geplanten Autobahnkörpers ausgewiesen.
- Bauzeitlich beanspruchte Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen rekultiviert.
- Rodungen von Waldflächen und Gehölzbeständen werden außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, durchgeführt. (Potenzielle) Höhlenbäume als mögliche Winterquartiere von Fledermäusen werden nur im Oktober außerhalb der Winterruhe von Fledermäusen unter Begleitung eines Fledermausfachmanns/ Biologen - zur Gewährleistung einer ggf. notwendigen sachgerechten Bergung und Verbringung von Fledermäusen in Ersatzquartiere - gefällt.
- Die Erdarbeiten für die Seitenentnahme bei Bau-km 357+700 und den Retentionsraumausgleich bei Bau-km 360+800 erfolgen außerhalb der Brutzeit dort potenziell vorkommender bodenbrütender Wiesen- und Ackervögel, d. h. von Oktober bis Februar. Die Erdarbeiten für die Seitenentnahmen bei Bau-km 363+700 bis 363+900 erfolgen erst nach dem Beginn der Laichzeit der Knoblauchkröte, d. h. ab Mai. Gleichzeitig wird am Rand der Seitenentnahmefläche zum Breiten Weiher hin ein Biotopschutzzäun mit bauzeitlicher Amphibien-Schutzeinrichtung errichtet, um eine Rückwanderung in Richtung Seitenentnahmen zu verhindern. Die Geländeauffüllung im Breiten Weiher bei Bau-km 364+100 wird außerhalb der Laichzeit von Amphibien, d. h. ab Juli bis Februar, durchgeführt.
- Rechtzeitig vor Beginn der Abbrucharbeiten werden die Aischbrücke bei Bau-km 360+000 sowie die Flutbrücke im Aischtal bei Bau-km 360+500 jeweils von einer Fledermausfachkraft auf das Vorkommen von Fledermäusen kontrolliert. Evtl. angetroffene Individuen werden in ein geeignetes Ersatzquartier verbracht.
- Auf nächtliche Bauarbeiten und nächtliche Baustellenbeleuchtung wird beim Ersatzneubau der Aischbrücke und der Flutbrücke im Aischtal in den Monaten Mai bis Oktober zur Minimierung von bauzeitigen Irritationen von Fledermäusen verzichtet.

- Der Luftraum unter der Aischbrücke und der Flutbrücke wird während der Bauzeit weitestgehend offen gehalten, um Fledermäusen ein Durchfliegen zu ermöglichen.
- Im Bereich der Stellen, an denen Zauneidechsen angetroffen wurden (bei km 355+750 und 363+900), erfolgen die Rodung von Wurzelstöcken und die Erdarbeiten außerhalb der Winterruhe der Zauneidechse im Zeitraum ab Ende April.
- Die Aischbrücke wird auf der Westseite sowie die Brücke über den Steggraben bei Bau-km 361+610 beidseitig zum Schutz von Fledermäusen und Vögeln mit einer Kollisionsschutzeinrichtung in Form einer 3 m hohen Wand ausgestattet.
- Zur Einbindung der ausgebauten Trasse in die Landschaft bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes und Reduzierung von visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch Fahrbahn, Bauwerke und den fließenden Verkehr sowie zu Zwecken des Erosions- und Bodenschutzes für neu angelegte Böschungen werden auf den Böschungsf lächen und Stra ßennebenfl ächen verschiedene landschaftsgerechte Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen (Pflanzung von Strauch- und Baumhecken, Waldrändern, Einzelb äumen, Baumgruppen und -reihen, Ufergehölzen sowie von Kletterpflanzen an Lärmschutzwänden, Landschaftsrasenansaat, Anlage magerer Grasfluren).

Im Übrigen wird auf die ausführliche Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen in Kapitel 2.2 sowie in den Kapiteln 3.1 – 3.3 der Unterlage 19.1.1 Bezug genommen.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Verkehrsbedingte Auswirkungen sind insbesondere Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken.

2.1.4.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft.

2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

Lärm

In Buch beträgt die kürzeste Distanz der A 3 zur Wohnbebauung ca. 80 m und in Medbach ca. 90 m. Die Medbacher Mühle liegt knapp 220 m von der Autobahn entfernt. Die übrigen Ortschaften im Einwirkungsbereich der A 3 liegen teilweise deutlich über 400 m abseits der A 3. Das gesamte Gebiet entlang der A 3 ist bereits stark durch die vom Autobahnverkehr ausgehenden Emissionen vorbelastet. Die wesentlichen Wirkungen auf das Wohnumfeld der Menschen ergeben sich dabei in erster Linie aus den vom Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen. Hierdurch wird die Wohnqualität in den im Umfeld der Autobahn liegenden Ortschaften beeinträchtigt. Es existieren derzeit noch keine Lärmschutzanlagen für die im Umfeld der A 3 liegenden Siedlungsgebiete.

Laut Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 für das Jahr 2030 kommt es auf der A 3 zwischen der AS Höchststadt-Nord und AS Pommersfelden zu einer Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 60.944 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 74.400 Kfz/24 h im Jahr 2030 beim 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen Würzburg und Nürnberg. Zwischen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt-Ost kommt es unter Zugrundelegung des 6-streifigen Ausbaus nach der Prognose zu einer Verkehrszunahme von 59.951 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 73.800 Kfz/24 h im Jahr 2030, zwischen der der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West nimmt der Verkehr von 66.638 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 77.000 Kfz/24 h im Jahr 2030 zu. An den im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts der A 3 liegenden Gebäuden, die zu Wohnzwecken genutzt werden, kommt es hierdurch zu einer Erhöhung der vom Verkehr auf der A 3 herrührenden Beurteilungspegel um rund 1 dB(A). Diese Beurteilungspegel wurden nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt; hierzu wurde das allgemein anerkannte Rechenprogramm "CadnaA" eingesetzt.

Durch den bestandsnahen 6-streifigen Ausbau der Autobahn wird die Trasse in Lage und Höhe kaum verändert. Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -5$ dB(A) (offenporiger Asphalt) zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende, eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A) auf dem restlichen Teil des Ausbauabschnittes sowie Lärmschutzwällen, -wänden und Wall/Wand-Kombinationen werden sich die Beurteilungspegel in den bebauten Gebieten nach den schalltechnischen Berechnungen im Jahr 2030 gegenüber dem Zustand, der sich in diesem Jahr ohne Ausbau der A 3 ergäbe, teilweise deutlich reduzieren. Zum Teil werden Pegelreduzierungen von bis zu 12 dB(A) nachts erreicht.

Während der Bauzeit kann es – insbesondere in Bereichen von Baustellenzu- und abfahrten – vorübergehend zu einer zusätzlichen Lärmbelastung durch den Baubetrieb kommen.

Luftschadstoffe

Nach dem Ergebnis der von der Vorhabensträgerin für das Prognosejahr 2030 bzgl. des östlichen Ortsrands von Buch vorgenommenen Berechnung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) stellen Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten dar. Der Jahresmittelwert für Partikel PM₁₀ liegt nach dieser Untersuchung im Planfall am ungünstigsten Immissionsort bei rund 23 µg/m³, für Partikel PM_{2,5} bei rund 15 µg/m³ und für NO₂ bei knapp 28 µg/m³. Es ist mit maximal 22 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM₁₀ von 50 µg/m³ sowie mit maximal drei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO₂ von 200 µg/m³ im Kalenderjahr zu rechnen.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzwälle, -wände und Wall/Wand-Kombinationen wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung der bebauten Gebiete im Umfeld der A 3 gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist bei den dargestellten Berechnungsergebnissen der Luftschadstoffe noch nicht berücksichtigt.

Im Rahmen der Baudurchführung wird es zeitweise zu zusätzlichen Abgasemissionen durch Baufahrzeuge und einer vermehrten Staubentwicklung durch Bautätigkeiten kommen.

Visuelle Beeinträchtigungen

Die Entfernung zwischen dem Fahrbahnrand der A 3 und der nächstgelegenen Wohnbebauung verringert sich gegenüber dem bislang gegebenen Zustand nur um wenige Meter. Die vorgesehenen Lärmschutzanlagen führen einerseits zu einer gewissen optischen Abschirmung des Verkehrs auf der A 3. Andererseits wirken sie wegen ihrer Höhe auch selbst beeinträchtigend und unterbrechen die Sichtbeziehung zur Autobahn. Lärmschutzwälle und -wände bzw. Wall/Wand-Kombinationen sind westlich der A 3 im Bereich von Etzelskirchen und Buch sowie ostseitig der Autobahn im Bereich von Medbach und Neuhaus vorgesehen. Derzeit existieren im Ausbauabschnitt noch keine Lärmschutzanlagen entlang der A 3.

Das momentan abschnittsweise vorhandene Straßenbegleitgrün wird zum großen Teil beim Ausbau der A 3 entfernt, so dass diese in die Landschaft einbindenden Elemente entfallen und die Trasse zunächst optisch stärker wahrnehmbar sein wird. Es werden im Zuge des Ausbaus beinahe durchgängig wieder Straßenbegleitgehölze angepflanzt; bis diese eine gewisse Wuchshöhe erreichen und eine ähnliche optische Wirkung wie das entfernte Begleitgrün entfalten, werden aber mehrere Jahre vergehen.

2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Die Freiflächen im Umfeld der A 3 sind durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Autobahn schon derzeit hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt, so dass die trassennahen Bereiche bereits heute kaum von Erholungssuchenden frequentiert werden. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die damit verbundene Minderung der Verkehrslärmimmissionen wird die siedlungsnaher Naherholung im Umfeld der A 3 gegenüber dem jetzigen Zustand sogar wieder etwas attraktiver. Die geplanten Lärmschutzwälle, -wände und Wall/Wand-Kombinationen zeitigen in ihrem Wirkungsbereich zudem auch positive Einflüsse auf die Luftqualität auf den Freiflächen an der A 3, da sie in gewissem Umfang auch

die Ausbreitung der vom Verkehr auf der Autobahn erzeugten Luftschadstoffe hemmen.

In mehreren Teilabschnitten der Ausbaustrecke (östlich von Etzelskirchen, im Aischtal sowie im Aischgrund nördlich von Buch) wird die A 3 wegen ihrer exponierten Lage zumindest anfänglich auch von weither deutlich einsehbar sein. Dies mindert wiederum teilweise die Attraktivität des Umfeldes der A 3 für Naherholungsaktivitäten.

Durch die Autobahn besteht auch bereits momentan ein Trenneffekt zwischen den östlich und westlich davon liegenden Gebieten. Mit dem Ausbau der A 3 wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar etwas verbreitert, die bestehende Durchlässigkeit der A 3 in Bezug auf die Nutzung der Freiräume beidseits der Autobahn bleibt jedoch erhalten, da alle vorhandenen Querungsbauwerke und Wegeverbindungen mit dem Ausbau ebenfalls - angepasst an die größere Breite der ausgebauten A 3 - neu errichtet werden.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit von einzelnen Querungsbauwerken an der A 3 sowie zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung der im Umfeld der Autobahn liegenden Flächen durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Zudem wird auch das Landschaftsbild in dieser Zeit in gewissem Grad vorübergehend durch den Baustellenbetrieb optisch beunruhigt und beeinträchtigt.

2.1.4.2 *Schutzgut Tiere und Pflanzen*

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen von Arten, die gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlich sind, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst. Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht. Die Bestandsbewertung, welche insbesondere auf einer Erfassung der vorhandenen Biotop- und Nutzungsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotopkartierung, der Artenschutzkartierung und des Managementplans zum FFH-Gebiet DE 6331-371 „Teiche und Feuchtwald im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ sowie faunistischen Erhebungen basiert, ist in Unterlage 19.1.1 enthalten, auf die verwiesen wird.

Der Anbau von zwei zusätzlichen Fahrstreifen an die A 3 sowie die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken und dgl. führen zu dauerhaften Flächenverlusten, wodurch Lebensräume für Tiere und Pflanzen im Nahbereich der Autobahn verloren gehen. Dies betrifft neben fortwirtschaftlich geprägten Wäldern auch Wald mit naturnahen Elementen (z. B. mit Eichen bestockte Waldränder) sowie an einzelnen Stellen Biotopwald (Auwald / Feuchtwald). Daneben wird vor allem auch in Lebensräumen in Offenlandbereichen, hauptsächlich naturnahe Hecken, Straßenbegleitgrün, Gräben mit Gewässerbegleitgehölzen, naturnahe Fließgewässer, seggen- oder binsenreiche Nasswiesen und Stillgewässer eingegriffen. Die vom Eingriff betroffenen Biotope liegen zumeist innerhalb der Beeinträchtigungszone der bestehenden Autobahn. Die Eingriffe sind nach den einschlägigen Maßstäben in der Regel als ausgleichbar zu bewerten. Allein die Inanspruchnahme von

Feuchtwald wird als nicht ausgleichbar eingestuft, da eine Wiederherstellung innerhalb von 30 bis 50 Jahren nicht möglich ist.

Der mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau der A 3 entsprechend breiter bzw. verlagert. Vor allem südlich der AS Höchststadt-Ost ist mit der Achsverschiebung der A 3 um ca. 11 m eine Verschiebung des Wirkkorridors nach Westen verbunden. In dem Bereich, in dem die A 3 symmetrisch verbreitert wird, erweitert sich der Beeinträchtigungskorridor beidseitig nur in relativ geringem Maß. Wegen der vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbeläge steigt trotz der prognostizierten Zunahme der Verkehrsbelastung auf der A 3 die Lärmbelastung im Umfeld der Autobahntrasse nicht an. Im Zusammenwirken der lärmindernden Fahrbahnbeläge mit den entlang der A 3 geplanten Lärmschutzanlagen kommt es sogar zu einer deutlichen Verringerung im Wirkungsbereich der Anlagen, was in gewissem Maß auch die Lebensräume von Tieren entlastet.

In der Umgebung der A 3 im gegenständlichen Ausbauabschnitt liegen die Teilflächen 04, 05 und 07 des FFH-Gebietes DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“. Die Teilfläche 04 reicht bis auf etwa 40 m an die A 3 heran, wegen des asymmetrischen Ausbaus der A 3 in Richtung Westen im Bereich der Teilfläche rückt der Fahrbahnrand der Autobahn nicht näher an das FFH-Gebiet heran. Die beiden anderen Teilflächen des Gebietes liegen mindestens 200 m von der Autobahn entfernt. Innerhalb des FFH-Gebietes werden vom Vorhaben keine Flächen beansprucht. Daneben liegen die Teilflächen 01, 06, 07, 09 und 10 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund im Umfeld der A 3 im gegenständlichen Ausbauabschnitt. Die Teilfläche 01 des Vogelschutzgebietes reicht beidseits der A 3 unmittelbar bis zum bestehenden Autobahnkörper und verläuft unter der bestehenden Aischbrücke der A 3 hindurch. Von der Teilfläche 01 werden Flächen im Umfang von etwa 0,6 ha auf Dauer beansprucht, während der Bauzeit werden in kleinem Umfang noch weitere Flächen zeitweilig in Anspruch genommen. Die Teilfläche 09 des Gebietes reicht ebenso direkt an die bestehende Autobahntrasse heran. Im Bereich dieser Teilfläche wird die A 3 auch in Richtung Westen asymmetrisch verbreitert, so dass Flächen innerhalb der Teilfläche nicht beansprucht werden. Die Teilflächen 06, 07 und 10 des Vogelschutzgebietes sind weitgehend (auch) Bestandteil der vorgenannten Teilflächen des FFH-Gebietes DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“, die diesbzgl. Aussagen gelten deshalb auch insoweit. Die Flächenverluste im Vogelschutzgebiet beschränken sich auf stark vorbelastete Bereiche unmittelbar an der bestehenden Autobahntrasse.

Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Naturparke, Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile sind vom 6-streifigen Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt nicht betroffen. Der geringste Abstand zwischen dem in der Umgebung der A 3 liegenden Landschaftsschutzgebiet „Mohrhof“ (LSG-00362.01) und der A 3 beträgt rund 400 m.

Mit dem Autobahnausbau wird in mehrere gesetzlich geschützte Biotope eingegriffen. Die betroffenen Biotope sowie der Umfang der jeweiligen Eingriffe bzw. Beeinträchtigungen sind in Unterlage 19.1.2 Blätter 1-3 TP1 dargestellt; hierauf wird an dieser Stelle aus Gründen der Übersichtlichkeit Bezug genommen.

In Bezug auf die besonders bzw. streng geschützten Arten Zauneidechse, Knoblauchkröte, Laubfrosch und Moorfrosch ist nicht auszuschließen, dass Einzelindividuen oder Entwicklungsformen der Arten während des Bauablaufs getötet oder verletzt werden.

Die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere sind durch die bestehende Autobahntrasse bereits jetzt sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind bereits mit dem Bau der Autobahn komplett durchtrennt worden. Die A 3 stellt schon jetzt eine Barriere für flugunfähige, aber auch für manche flugfähige Arten dar. Tendenziell verstärkt sich dieser Effekt mit dem Ausbau der Autobahn noch etwas, da das Überqueren der verbreiterten Autobahn für Wildtiere noch etwas schwieriger wird. Die Durchlässe der die A 3 querenden Fließgewässer werden im Rahmen des Ausbaus in etwa in den bestehenden Abmessungen beibehalten. Der vergleichsweise kleine Durchlass des Steggrabens wird durch ein Bauwerk mit deutlich größerer lichter Weite und Höhe ersetzt, wodurch Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Populationen zu beiden Seiten der A 3 hier gefördert werden.

Während der Bauabwicklung sind die autobahnnahen Lebensräume zusätzlich baubedingten Auswirkungen wie visuellen Störreizen, Verlärmung, Schadstoffeinträgen, Erschütterungen und Licht ausgesetzt.

2.1.4.3 *Schutzgut Boden*

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten.

Das Schutzgut Boden ist hier in erster Linie durch Beeinträchtigungen der Speicher- und Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), der Produktions- und Lebensraumfunktionen, durch Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs sowie durch Bodenverdichtungen und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung betroffen. Durch die im Zuge des Trassenausbaus zusätzlich versiegelten Flächen entsteht zudem im Vergleich zur derzeitigen Situation ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss.

Der 6-streifige Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt ist mit einer Neuversiegelung von rund 10,45 ha Fläche verbunden. Auf dieser Fläche kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Boden mit allen Bodenfunktionen. Waldflächen werden in einem Umfang von knapp 3 ha dauerhaft beseitigt.

Das Umfeld der Autobahn unterliegt daneben verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen (Abgase, Tausalzlösung, Brems- und Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.). Außerdem besteht hier auch die Gefahr von Schadstoffeinträgen mit wassergefährdenden Stoffen durch Unfälle (Tanklastzüge, Gefahrguttransporte) auf der A 3. Durch Erweiterung der Verkehrsflächen und die prognostizierte Verkehrssteigerung erhöht sich auch die Luftschadstoff- und Spritzwasserbelastung des an der A 3 liegenden Geländes. Zudem verschiebt sich durch den Autobahnausbau der Bereich, innerhalb dessen luftgetragene Schadstoffe sowie die im Spritzwasser enthaltenen Stoffe (u. a. auch Tausalz) zu Beeinträchtigungen der Bodeneigenschaften im Randbereich der Straße führen können und innerhalb dessen eine Aufnahme dieser Stoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände nicht auszuschließen ist (in etwa 5 – 10 m neben dem Fahrbahnrand), tiefer in die an die Trasse angrenzenden Flächen hinein. Die im Bereich von Etzelskirchen, Medbach, Buch und Neuhaus an den diesen Ortschaften zugewandten Seiten des Autobahnkörpers vorgesehenen Lärmschutzanlagen verringern allerdings dort die

Einwirkung von Schadstoffen und aufgewirbeltem Fahrbahnwasser auf die an die Autobahn angrenzenden Flächen.

Im Bereich des Baufeldes kommt es während der Bauabwicklung zu vorübergehenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch Bodenverdichtungen, welche durch das Befahren mit Baufahrzeugen, das Anlegen von Baustraßen, Arbeits- und Lagerbereichen sowie durch Leitungsbauarbeiten entstehen. Daneben besteht auch die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb. Die nur während der Bauzeit beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten rekultiviert.

2.1.4.4 *Schutzgut Wasser*

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung.

2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Der Breite Weiher bei Bau-km 364+100 wird in einem etwa 10 m breiten Streifen überbaut. Durch die mit dem Ausbau verbundene teilweise Annäherung der Autobahn an im unmittelbaren Umfeld der Autobahn liegende Weiher sowie durch die prognostizierte Verkehrssteigerung sind in der Nähe der A 3 liegende Weiher in gewissem Umfang stärker als bislang von betriebsbedingten Schadstoffeinträgen betroffen. Den in der Umgebung der A 3 vorhandenen Weihern fließt aber in Zukunft nicht mehr das bislang von der Fahrbahn der A 3 abfließende Oberflächenwasser zu, was der Wasserqualität in den betroffenen Weihern zu Gute kommt, allerdings auch zu einer verringerten Bespeisung dieser Weiher mit Wasser führt.

Durch die mit dem Autobahnausbau einher gehende zusätzliche Flächenversiegelung kommt es zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Zudem führen der veränderte Oberflächenwasserabfluss und die Anlegung von Absetz- und Rückhaltebecken zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem.

Die durch den Kfz-Verkehr auf der A 3 erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe werden als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. In den geplanten Absetzbecken wird das auf den Fahrbahnflächen der Autobahn im Einzugsgebiet der Beckenanlagen anfallende Wasser gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten - ebenso wie Leichtflüssigkeiten. Die Vorfluter werden damit gegenüber der jetzigen Situation trotz der prognostizierten höheren Verkehrsbelastung von Schadstofffrachten deutlich entlastet. Bislang wurde das anfallende Niederschlagswasser ohne vorherige Behandlung in den Böschungsbereichen versickert bzw. über Vorfluter abgeleitet. Die im Winter vom Fahrbahnwasser mitgeführte Tausalzfracht wird durch die Absetz- und Rückhaltebecken allerdings nicht ausgereinigt; doch schon jetzt werden die im von der A 3 abfließenden Niederschlagswasser gelösten Tausalze in die betroffenen Gewässer eingetragen. Die vorgesehenen Rückhaltebecken geben das gereinigte Wasser zudem gedrosselt an die Vorfluter ab, damit diese insbesondere bei Starkregeneignissen nicht überlastet werden. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen kann der Wasserabfluss mit den unter A. 4.3.11 angeordneten Absperreinrichtungen aus den Beckenanlagen komplett unterbunden werden, so dass die ausgelaufenen Stoffe nicht in die Vorfluter gelangen können.

Durch die für die Erweiterung der Verkehrsflächen notwendigen Verbreiterungen des Autobahndammes, die vorgesehenen Lärmschutzwälle und Absetzbecken

sowie die Umgestaltung der AS Höchststadt Ost werden Flächen innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Aisch überbaut. Hierdurch geht Hochwasserrückhalteraum im Umfang von etwa 10.750 m³ verloren. Hierfür erfolgt im Zuge des Autobahnausbaus ein entsprechender Ausgleich durch Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum westlich der AS Höchststadt-Ost. Zu diesem Zweck wird auf den dafür vorgesehenen Flächen in geringem Umfang Boden abgetragen und hierdurch das Erdniveau etwas abgesenkt. Hierdurch wird in der Summe zusätzlicher Rückhalteraum im Umfang von 11.300 m³ geschaffen.

Die bestehende Aischbrücke sowie die Brücke über die Flutmulde der Aisch im Zuge der A 3 werden durch neue Brückenbauwerke ersetzt. Diese neuen Bauwerke werden mit größerer bzw. in etwa gleicher lichter Weite wie die bestehenden Bauwerke ausgeführt, so dass der zur Verfügung stehende Abflussquerschnitt gleich bleibt.

Im Rahmen des Baubetriebs besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Einträgen durch Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer. Während der Brückenbauarbeiten im Überschwemmungsgebiet der Aisch kann es zu vorüber gehenden Einengungen des Abflussquerschnitts kommen.

2.1.4.4.2 Grundwasser

Die mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 verbundene Neuversiegelung von rund 10,45 ha Fläche führt zu einer quantitativen Verringerung der Grundwasserneubildung. Dieser negative Einfluss verringert sich nur in einem geringem Umfang dadurch, dass in kleineren Teilbereichen des Ausbauabschnitts zukünftig eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Böschungen bzw. über Sickermulden erfolgt und dadurch zumindest die dort anfallenden Wassermengen zur Grundwasserneubildung beitragen können. Während der Bodenpassage wird das Oberflächenwasser unter die Ausnutzung der Filterwirkung des Bodens sowie durch physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge in den über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten gereinigt. Der Eintrag von aus dem Autobahnverkehr herrührenden Schadstoffen in das Grundwasser wird dadurch minimiert.

Die für den größten Teil der Ausbaustrecke geplanten Absetz- und Rückhaltebecken sorgen in ihren Einzugsgebieten ebenso für eine Reinigung des von der A 3 abfließenden Oberflächenwassers. Hierdurch werden gleichermaßen Stoffeinträge ins Grundwasser - beispielsweise über hydraulische Verbindungen zu Oberflächengewässern - reduziert. Bei diesen Beckenanlagen kann im Havariefall mit Hilfe der unter A. 4.3.11 angeordneten Absperreinrichtungen auch der Wasserabfluss aus diesen Anlagen unterbunden werden, so dass im Einzugsbereich dieser Beckenanlagen Beeinträchtigungen des Grundwassers bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen praktisch vollständig verhindert werden können. Derzeit sind keine derartigen Vorkehrungen bzw. Schutzmechanismen vorhanden.

Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist im Zuge des Autobahnausbaus nicht vorgesehen. Die bestehenden Grundwasserverhältnisse werden nicht nennenswert beeinflusst.

Während der Bauabwicklung ist örtlich wegen des teilweise hoch anstehenden Grundwasserspiegels eine vorübergehende Absenkung des Grundwasserspiegels für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 357b, 360a, 360b, 360c und 360e notwendig. Die Auswirkungen dieser zeitweisen Absenkung sind lokal begrenzt. Es ist zu erwarten, dass sich nach Ende der Absenkung innerhalb

vergleichsweise kurzer Zeit wieder Grundwasserverhältnisse wie vor dem Eingriff einstellen werden.

2.1.4.5 *Schutzgut Luft und Klima*

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich. Wesentlich erscheinen der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen, insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft.

Bereits jetzt gehen erhebliche Luftschadstoffemissionen vom starken Verkehr auf der A 3 aus und beeinträchtigen die Luftqualität im Nahbereich der Autobahn. Die Erweiterung der Autobahn führt zu einer Verlagerung des Beeinträchtigungskorridors tiefer in die an die Trasse angrenzenden Flächen hinein. Die vorgesehenen Lärmschutzanlagen im Bereich der trassennahen Siedlungen schirmen diese aber in gewissem Umfang gegen Schadstoffemissionen aus dem Autobahnverkehr ab. Die bereichsweise Pflanzung von Straßenbegleitgehölzen auf den durch den Ausbau entstehenden neuen Straßenböschungen trägt ebenso zur Abschirmung sowie zur Deposition von Schadstoffen bei.

Durch die Überbauung und Versiegelung filternder und bioklimatisch wirksamer Waldbestände (Rodung von knapp 3 ha Wald) verringern sich in gewissem Umfang die Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich. Mit der Versiegelung von Offenland in der landwirtschaftlichen Flur reduziert sich zudem der Anteil an Flächen, denen eine Funktion für die Kaltluftentstehung zukommt. Die Höhenlage der A 3 ändert sich gegenüber der Bestandstrasse kaum (max. Anhebung/Absenkung um weniger als 1 m), so dass sich hieraus in Bezug auf die luftklimatische Situation keine nachhaltigen Veränderungen ergeben. Luftklimatisch wirksame Austausch- und Leitbahnen werden mit dem Ausbau der A 3 nicht verändert. Der Luftabfluss ist in den Bereichen, in denen die A 3 in Dammlage verläuft, schon jetzt eingeschränkt.

Während der Bauphase werden vorübergehende zusätzliche Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Emissionen der Baufahrzeuge sowie durch Staubemissionen entstehen.

2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung oder Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zwischen optisch wirksamen Leitpunkten.

Das Landschaftsbild im betroffenen Raum ist vor allem durch die bestehende Autobahntrasse sowie durch Siedlungsentwicklungen vorbelastet. Die Trasse der A 3

ist zwar immer wieder durch Hecken- und Gehölzbestände an den Böschungen eingegrünt, teilweise aber auch beinahe ungehindert einsehbar. Zum Teil entfalten Böschungslagen optische Barrierewirkungen.

Die Höhenlage der A 3 wird im Zuge des Ausbaus weitgehend beibehalten. Nennenswerte zusätzliche Reliefveränderungen und / oder Landschaftszerschneidungen ergeben sich nicht. Durch die Erweiterung des Autobahnkörpers, die Errichtung von Lärmschutzanlagen und Absetz- und Rückhaltebecken entstehen allerdings optische Störungen im Umfeld der A 3. Die geplanten Lärmschutzanlagen tragen einerseits zur optischen Abschirmung des Verkehrs auf der Autobahn bei, wirken allerdings wegen ihrer Höhe selbst beeinträchtigend auf das Landschaftsbild ein. Am Beginn und am Ende des Ausbauabschnittes ist die A 3 wegen ihres Verlaufs innerhalb von Waldbereichen nicht einsehbar, so dass in diesen Bereichen durch den Ausbau kaum Auswirkungen auf das Landschaftsbild entstehen. In mehreren Teilabschnitten, nämlich östlich von Etzelskirchen, im Aischtal sowie im Aischgrund nördlich von Buch wird die A 3 wegen der dortigen exponierten Lage zumindest anfänglich auch aus der Ferne deutlich einsehbar sein. Dabei spielt der Umstand, dass das Straßenbegleitgrün, das momentan abschnittsweise entlang der Autobahn als Einbindungselement vorhanden ist, zu einem gewissen Teil durch den Ausbau verloren geht, eine große Rolle. Auf den entstehenden Straßenebenenflächen werden zwar beinahe durchgängig wieder Straßenbegleitgehölze gepflanzt. Da diese Neupflanzungen aber eine gewisse Wuchszeit benötigen, bis sie optisch ähnlich wie die bestehenden Begleitgehölze wirken, kommt es im direkten Umfeld der Autobahn trotz der Pflanzungen zu temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds. Erst nach mehreren Jahren bewirken die neu gepflanzten Gehölze wieder eine landschaftsgerechte Einbindung der Autobahntrasse. Südlich der AS Höchststadt-Ost können auf der Ostseite der A 3 die vorhandenen Gehölzbestände wegen des dort vorgesehenen asymmetrischen Ausbaus größtenteils erhalten werden.

Während der Baudurchführung ist mit zusätzlichen vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die einsehbaren Baustellenbereiche sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen. Die Baustellenbereiche unterliegen zudem einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Baufahrzeuge und den Baubetrieb, ebenso die an die Zu- und Abfahrten für den Baustellenverkehr angrenzenden Bereiche.

2.1.4.7 *Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*

Ziele sind der Erhalt von schützenswerten Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Im Bereich der in Anspruch genommenen Flächen liegen zwei bekannte Bodendenkmäler (D-5-6231-0033 und D-5-6231-0064) sowie mehrere Verdachtsflächen (V-5-6231-0001, V-5-6231-0002, V-5-6231-0003 und V-5-6231-0004). Hier besteht die Gefahr, dass vor- oder frühgeschichtliche menschliche Hinterlassenschaften zerstört werden. Um dem so weit wie möglich entgegen zu wirken, wurden der Vorhabensträgerin unter A. 3.5 Maßgaben auferlegt, um den Erhalt des archäologischen Erbes so weit wie möglich zu gewährleisten, notfalls durch fachgerechte Ausgrabung, damit die betroffenen Bodendenkmäler zumindest als Archivquelle erhalten bleiben.

Bau- bzw. Kunstdenkmäler sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Auswirkungen auf andere Kultur- und sonstige Sachgüter sind ebenso nicht zu erwarten.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser sowie Luft und Klima. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge - sog. Wechselwirkungen - werden direkt oder indirekt über die Auswirkungen des Autobahnausbaus auf die einzelnen Schutzgüter erfasst. Darüber hinaus gehende Beeinträchtigungen durch Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.

2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in großem Umfang. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen für mehrere der betroffenen Biotoptypen, die einen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen auslösen. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Offenlandbereiche ein funktioneller Ausgleich durch Umwandlung von Ackerfläche in Extensivgrünland, Extensivierung vorhandener Grünlandnutzung sowie durch Anlegung von Feuchtflächen auf einer Fläche von insgesamt rund 4,45 ha vorgesehen. Zur Kompensation von Wald- und Gehölzverlusten beinhaltet die Planung außerdem auf vier Flächen verteilte Neubegründungen von standortheimischen Laubwäldern mit Waldmantelpflanzung, teilweise auch mit Anlegung eines Waldsaumes, auf einer Fläche von insgesamt rund 2,64 ha (nördlich bzw. nordöstlich von Nackendorf, nordöstlich von Etzelskirchen sowie nordwestlich von Neuhaus, jeweils im Nahbereich der A 3). Daneben wird auf einem 0,818 ha großen Areal, welches direkt an eine der genannten Fläche angrenzt, u. a. durch die Anlegung von mageren Altgrasfluren und blütenreichen Staudenfluren sowie die Pflanzung von Heckenstrukturen und Streuobstbäumen eine weitere Kompensation von Eingriffen in Wald bzw. Waldrandbereiche erbracht.

Zum Schutz von empfindlichen Biotopflächen im Baustellenbereich vor Befahren, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes ist die Errichtung von temporären Biotopschutzzäunen vorgesehen. Diese werden dort, wo Amphibien-Laichgewässer in der Nähe liegen, zusätzlich mit 30 bis 40 cm hohen, glatten Amphibien-Schutzeinrichtung ausgebildet. An der Aischbrücke sowie der Brücke über den Steggraben werden zum Schutz von Fledermäusen und Vögeln Kollisionsschutzeinrichtungen in Form von 3 m hohen Wänden installiert.

Die Einzelheiten der vorgesehenen Maßnahmen sind in den Unterlagen 9.1 Blätter 1-15 TP1, 9.2 und 19.1.1 beschrieben bzw. dargestellt.]

2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Das Bauvorhaben beinhaltet den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten bestehende A 3. Der geplante Ausbau führt zu keinen Neuzerschneidungen von bzw. Immissionseinwirkungen auf bislang von der A 3 nicht vorbelastete Gebiete. Es ist offensichtlich, dass bei einer derartigen Erweiterung einer vorhandenen Trasse gegenüber einem - kompletten oder auch nur teilweisen - Trassenneubau deutlich geringere Eingriffe und Belastungen bzgl. der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter eintreten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde zwangsläufig zu Beeinträchtigungen von bislang nicht im Einwirkungsbereich der A 3 befindlichen Bereichen führen. Derartige denkbare Alternativtrassierungen stellen sich deshalb

auch ohne detaillierte Untersuchung hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit deutlich schlechter als ein Ausbau der bereits bestehenden Autobahntrasse dar; bei solchen alternativen Trassenführungen müssten schon alleine noch deutlich größere Flächen als für einen bestandsnahen Ausbau neu versiegelt werden. Alternativen zu dem geplanten Ausbau mit geringeren Umweltauswirkungen als dieser sind nicht ansatzweise ersichtlich.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umwelanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelanforderungen auf Grund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikobewertung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" - "hoch" - "sehr hoch". Dabei sind der Stufe „mittel“ Auswirkungen zugeordnet, die den Einstieg in die Beeinträchtigung der Schutzgüter und damit u. U. in eine schleichende Umweltbelastung kennzeichnen. Die Stufe „hoch“ ist vor allem durch Gefährdungen rechtlich geschützter Güter gekennzeichnet, die auch bei Fehlen eines konkreten überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind; u. U. werden unter Vorsorgegesichtspunkten anzusetzende Schwellenwerte überschritten. In dieser Stufe sind auch Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu verorten. Auf der Stufe „sehr hoch“ sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind. Es findet eine Überschreitung von rechtlich normierten Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die gar nicht oder nur durch Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören beispielsweise nach Naturschutzrecht weder ausgleich- noch ersetzbare Eingriffstatbestände, die im Einzelfall nur durch die Nachrangigkeit der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gerechtfertigt werden können (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) oder erhebliche unvermeidbare, aber kompensierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, die allenfalls durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) zu rechtfertigen sind. Überschreitungen der in der höchstrichterlichen Rechtsprechung bzgl. Verkehrslärmimmissionen entwickelten enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle gehören ebenso hierher.

Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

2.2.1 Schutzgut Mensch

2.2.1.1 Teilbereich Wohnen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch stellen sich im Teilbereich Wohnen insgesamt - vor allem wegen der mit dem Vorhaben einher gehenden Lärmimmissionen - als Beeinträchtigungen von hoher Intensität dar.

Lärm

Die vom Verkehrslärm der A 3 herrührenden Beurteilungspegel werden nach dem Ausbau wegen des Einbaus eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -5$ dB(A) zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende bzw. eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A) auf dem restlichen Teil des Ausbauabschnittes und der Errichtung von bis zu 11 m hohen Wall-/Wandkombinationen im Jahr 2030 zum Teil erheblich geringer sein als ohne einen Ausbau der A 3. Die prognostizierte, vergleichsweise geringe Verkehrszunahme und das kleinräumige Heranrücken der A 3 etwa an Buch sind hierbei bereits berücksichtigt; diese Umstände fallen nicht ins Gewicht. Die einschlägigen Taggrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden nach Verwirklichung des Vorhabens an allen Wohnanwesen im Umfeld der A 3 eingehalten. Die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV werden an einigen wenigen Wohngebäuden durch die Lärmimmissionen der A 3 im Prognosehorizont 2030 überschritten. Die nächtlichen Beurteilungspegel an den betroffenen Anwesen liegen aber noch in etwa im Bereich des für Dorf- und Mischgebiete geltenden Nachtgrenzwertes von 54 dB(A), so dass hier auch noch von gesunden Wohnverhältnissen ausgegangen werden kann. Von den Nachtgrenzwertüberschreitungen sind insgesamt acht Anwesen betroffen (ein Anwesen in Medbach, sieben Anwesen in Buch). Für diese Anwesen besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach näherer Maßgabe der Regelungen der 24. BImSchV (vgl. Nebenbestimmungen A. 3.4.2 und 3.4.3); zu diesen passiven Schutzmaßnahmen zählen z. B. Schallschutzfenster.

Die während des Baubetriebs entstehende zusätzliche Lärmbelastung ist nur vorübergehender Natur und wird vorwiegend in einiger Entfernung zu Siedlungsflächen auftreten. Zudem birgt diese Zusatzbelastung im Hinblick auf die bestehende Vorbelastung durch den Verkehrslärm der A 3 nur vergleichsweise geringes Störpotential.

Luftschadstoffe

Durch die zum Jahr 2030 prognostizierte Verkehrssteigerung führt in gewissem Umfang zu höheren Luftschadstoffemissionen auf der A 3. Es kommt aber zu keinen unzulässigen Überschreitungen der lufthygienischen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV; das zulässige Maß der Überschreitungen des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie des über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für NO_2 von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird nicht ausgeschöpft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die berechnete Luftschadstoffbelastung auf den autobahnnahe Ortsrand von Buch bezieht; in bebauten Gebieten, die weiter von der A 3 entfernt liegen, werden die von der Autobahn herführende Luftschadstoffimmissionen noch niedriger sein. Darüber hinaus werden

durch die in der Planung enthaltenen Lärmschutzwälle und -wände entlang der A 3 die Siedlungen im Untersuchungsraum zusätzlich gegen die Luftschadstoffemissionen von der A 3 abgeschirmt, so dass die Belastung, die sich in den bewohnten Gebieten einstellen wird, erst recht auf noch niedrigerem Niveau als prognostiziert liegen wird, zumal in Zukunft wegen des zu erwartenden technischen Fortschrittes auch mit einer Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes zu rechnen ist. Dies gilt auch in Ansehung des aktuellen sog. „Abgasskandals“ einiger Automobilhersteller, da zum einen keineswegs alle Hersteller und Modellreihen von diesem Skandal betroffen sind und zum anderen davon ausgegangen werden kann, dass das regelwidrige Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge jedenfalls bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des vorliegenden Bauvorhabens im Wege von (freiwilligen oder behördlich angeordneten) Rückrufaktionen korrigiert worden sein wird.

Visuelle Beeinträchtigungen

Die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwälle, -wände bzw. Wall/Wand-Kombinationen wirkt ambivalent. Sie führt einerseits zu optischen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes der Ortschaften entlang der A 3 und unterbricht vorhandene Sichtbeziehungen. Andererseits entfallen zukünftig dadurch aber auch die durch die hohe Verkehrsbelastung erzeugten visuellen Störreize und die damit einher gehende optische Beunruhigung im Bereich dieser Lärmschutzanlagen.

Das Beseitigen des abschnittsweise vorhandenen Straßenbegleitgrüns wirkt sich optisch negativ auf die in der Nähe liegenden Siedlungen aus. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur vorübergehender Natur. Nach absehbarer Zeit sorgen die neu gepflanzten Gehölze wieder für eine landschaftsgerechte Einbindung der Autobahntrasse.

2.2.1.2 Teilbereich Erholung

Die siedlungsnaher Naherholung wird durch das Vorhaben nur für absehbare Zeit in geringem Maß beeinträchtigt. Die in mehreren Streckenbereichen anfänglich gegebene Einsehbarkeit der A 3 auf die Ferne wird sich innerhalb von wenigen Jahren, wenn das neu gepflanzte Straßenbegleitgrün wieder für eine optische Abschirmung der Autobahntrasse sorgt, wieder deutlich verringern und dann keine spürbaren Auswirkungen auf die Naherholungseignung des Umfeldes der A 3 mehr haben. Die geplanten Lärmschutzvorkehrungen führen durch die einher gehende Immissionsminderung und optische Abschirmung tendenziell sogar zu einer Steigerung der Attraktivität der im Umfeld der A 3 liegenden Freiflächen für Erholungszwecke. Die durch die vorhandene Autobahntrasse bereits gegebene Trennung der Freiflächen östlich und westlich der A 3 wird im Zuge des Ausbaus nicht merklich verstärkt; die Durchlässigkeit der A 3 bleibt durch die Aufrechterhaltung aller querenden Wegeverbindungen erhalten.

Die im Rahmen der Baudurchführung eintretenden Einschränkungen bzw. Unterbrechungen von Wegeverbindungen bestehen nur für einen begrenzten Zeitraum, ebenso die zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Immissionen und visuelle Einflüsse aus dem Baubetrieb. Diese zeitweisen Zusatzimmissionen mindern zudem im Hinblick auf die gegebene Immissionsbelastung durch starken Verkehr auf der A 3 die Erholungseignung der autobahnnahen Freiflächen kaum noch weiter.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch werden im Teilbereich Erholung deshalb als mittlere Beeinträchtigungen angesehen.

2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen entstehen durch mit dem Vorhaben einher gehende Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von fortwirtschaftlich geprägten Wäldern, Wald mit naturnahen Elementen, Biotopwald, von Offenland-Biotopflächen, naturnahen Hecken, Feldgehölzen, Gräben mit Gewässerbegleitgehölzen, naturnahen Fließgewässern, seggen- oder binsenreiche Nasswiesen, Stillgewässern, Straßenbegleitgehölzen, von landwirtschaftlichen Flächen, Ruderalflächen und Säumen erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft. Die Erweiterung und teilweise Verschiebung des mittelbaren Beeinträchtigungskorridors für die Tier- und Pflanzenwelt durch den Ausbau der A 3 verstärkt dies noch. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass auf gesamter Länge des Ausbauabschnittes lärmindernde Fahrbahnbeläge vorgesehen sind - von der AS Höchststadt-Ost bis zum Bauende sogar eine besonders lärmindernde offenporige Asphaltdeckschicht -, welche im Bereich mehrerer Ortslagen noch zusätzlich durch Lärmschutzwälle und -wände flankiert werden, wodurch die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere durch von der A 3 herrührende Immissionen teilweise erheblich gemindert werden. Daneben ist auch in die Bewertung einzustellen, dass die vom Vorhaben berührten Lebensräume zum großen Teil bereits jetzt 50 m oder weniger von der A 3 entfernt liegen und damit erheblich vorbelastet sind; ihr Wert ist deshalb schon jetzt herabgesetzt. Die Zunahme von Luftschadstoffemissionen durch die prognostizierte Verkehrserhöhung von bis zu etwa 23 % ist - auch im Hinblick auf die bis zum Jahr 2030 zu erwartenden verringerten Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen - vergleichsweise gering und für das Schutzgut Tiere und Pflanzen nicht von großer Bedeutung. Die Populationsaustauschmöglichkeiten für Pflanzen und Tiere werden durch den Ausbau der A 3 im Hinblick auf die gegebene Trenn- und Barrierewirkung der bereits jetzt stark befahrenen A 3 nicht spürbar weiter eingeschränkt; die plangegenständliche Aufweitung des Durchlasses des Steggrabens zeitigt in dieser Hinsicht sogar positive Effekte.

Die dargestellten Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Planung nach den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a Bay-NatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben der Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 kompensiert. Zu diesem Zweck sind in den Planunterlagen für den im landschaftspflegerischen Begleitplan errechneten Kompensationsbedarf Kompensationsmaßnahmen vorgesehen; auf die Beschreibung bzw. Darstellung der Maßnahmen in den Unterlagen 9.1 Blätter 1-15 TP1, 9.2 und 19.1.1 wird Bezug genommen.

Das FFH-Gebiet DE 6331-371 „Teiche und Feuchtfleichen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ wie auch das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6331-471 „Aischgrund“ werden in den für ihre Schutzzwecke oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen im Ergebnis durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt (siehe hierzu im Einzelnen unter C. 3.4.6.1.1). Das Landschaftsschutzgebiet „Mohrhof“ (LSG-00362.01) liegt mindestens 400 m von der A 3 entfernt, so dass negative Auswirkungen auf das Gebiet oder Gebietsbestandteile ausgeschlossen werden können. Die vom Autobahnausbau betroffenen gesetzlich geschützten Biotope sind durch die vorhandene Autobahn bereits erheblich vorbelastet. Die Auswirkungen der Erweiterung der A 3 auf diese Biotope sind auch nur von relativ geringer räumlicher Ausdehnung.

In Bezug auf die besonders bzw. streng geschützten Arten Zauneidechse, Knoblauchkröte, Laubfrosch und Moorfrosch kann ein vorhabensbedingtes Töten bzw. Verletzen von Tieren oder Entwicklungsformen der Arten nicht mit vollkommener Sicherheit ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustan-

des der lokalen Populationen dieser Arten ist aber dennoch nicht zu erwarten, da lediglich eine Tötung von Einzelindividuen während der Bauzeit nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Es ist auch für die Zukunft gesichert, dass sich weder der Erhaltungszustand der Populationen der genannten Arten in ihrem Verbreitungsgebiet weiter verschlechtert noch das Vorhaben der Wiederherstellung eines günstigeren Erhaltungszustandes im Wege steht.

Die während der Baudurchführung zusätzlich zu erwartenden Störungen und Immissionseinträge in autobahnahe Lebensräume sind im Hinblick auf die hier gegebene Vorbelastung und die vorübergehende Natur dieser Vorhabenswirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen insgesamt nur von untergeordneter Bedeutung.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden insgesamt - insbesondere wegen der möglichen Tötungen von Tieren besonders bzw. streng geschützter Arten und des Eingriffs in gesetzlich geschützte Biotope - dennoch als sehr hoch eingestuft.

2.2.3 Schutzgut Boden

Für das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in einer Größenordnung von rund 10,45 ha trotz der hier anthropogen teilweise stark beeinflussten Böden die hauptsächliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist aber in größerem Umfang, als er in der Planung vorgesehen ist, nicht möglich.

Mit der Erweiterung der A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrszunahme werden sich verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in die autobahnnahen Bodenflächen in gewissem Umfang erhöhen bzw. verlagern. Da diese Bodenflächen aber auch heute schon durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 3 vorbelastet sind, fällt diese Zusatzbelastung nicht besonders ins Gewicht, zumal durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen auf gewisser Länge des Ausbauabschnittes die an die Autobahn angrenzenden Flächen besser als momentan vor luftgetragenen Schadstoffen und aufgewirbeltem Fahrbahnwasser abgeschirmt werden. Dass in Zukunft durch technische Entwicklungen eine Verringerung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen erwarten ist, ist hier ebenso zu berücksichtigen. Dies gilt auch in Ansehung des aktuellen sog. „Abgasskandals“ einiger Automobilhersteller, da zum einen keineswegs alle Hersteller und Modellreihen von diesem Skandal betroffen sind und zum anderen davon ausgegangen werden kann, dass das regelwidrige Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge jedenfalls bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des vorliegenden Bauvorhabens im Wege von (freiwilligen oder behördlich angeordneten) Rückrufaktionen korrigiert worden sein wird.

Die während des Baubetriebes für das Schutzgut Boden zusätzlich entstehenden Beeinträchtigungen zeitigen keine dauerhaften Wirkungen, da die nur während der Baudurchführung beanspruchten Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden auf Grund der Flächenversiegelung als hohe Beeinträchtigung eingestuft.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Mit den in der Planung vorgesehenen Absetzbecken wird das auf der Fahrbahn der A 3 anfallende Wasser im Einzugsgebiet der Beckenanlagen gereinigt und die

dabei mitgeführten Schmutzstoffe werden einschl. Leichtflüssigkeiten weitgehend zurückgehalten. Danach wird das Wasser dort, wo neben den Absetzbecken auch Regenrückhaltebecken geplant sind, von diesen Becken gedrosselt an die Vorfluter abgegeben; Abflussspitzen treten auch bei starken Regenereignissen nicht auf. Dort, wo keine Rückhaltebecken geplant sind, ist eine Drosselung des Wasserabflusses wegen der Leistungsfähigkeit der Vorfluter nicht notwendig. Bei Unfällen mit Austreten wassergefährdender Stoffen kann der Abfluss aus den Beckenanlagen unterbunden und das Gelangen der ausgelaufenen Stoffe in den Wasserhaushalt verhindert werden. Im Hinblick darauf führt das Vorhaben zu einer deutlichen Minderbelastung der Vorfluter und des Wasserhaushalts gegenüber der derzeitigen Situation, in der das Autobahnabwasser unbehandelt versickert bzw. abgeleitet wird. In den kleinen Teilbereichen außerhalb der Einzugsgebiete der Absetz- und Rückhaltebecken wird das Oberflächenwasser der A 3 flächig versickert. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser wird das Straßenabwasser während der Bodenpassage gereinigt. Eine darüber hinaus gehende Vorreinigung des Wassers findet auch heute nicht statt. Einträge von Sedimenten und Schadstoffen aus dem Baubetrieb in Oberflächengewässer werden durch entsprechende Maßnahmen in der Bauabwicklung vermieden bzw. weitest möglich reduziert.

Den in der Umgebung der A 3 liegenden Weihern fließt nicht mehr das bislang von der Fahrbahn der A 3 abfließende Oberflächenwasser zu. Dies entlastet die betroffenen Weiher von entsprechendem Schadstoffeintrag. Gleichzeitig steht diesen allerdings auch weniger Wasser zur Verfügung, was Erschwernisse und Einschränkungen für die teichwirtschaftliche Nutzung dieser Weiher mit sich bringen kann. Eine weitere Abmilderung dieser mit dem gewählten Entwässerungskonzept verbundenen Folge, beispielsweise durch Zuleitung von in den vorgesehenen Beckenanlagen gereinigtem Wasser, ist jedoch wegen der gegebenen topographischen Verhältnisse nicht oder nur mit sehr hohem technischen Aufwand möglich. Den Weihern fließt weiterhin das Wasser aus ihren jeweiligen sonstigen, natürlichen Einzugsgebieten zu. Drainageleitungen, die bislang Wasser von der einen Seite der A 3 zur anderen geleitet haben, werden in der Planung soweit wie möglich aufrecht erhalten bzw. wieder hergestellt.

Der im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Aisch entstehende Verlust von Retentionsraum wird im Zuge des Autobahnausbaus durch die vorgesehene Schaffung von neuem Hochwasserrückhalteraum im Bereich der AS Höchststadt-Ost volumenmäßig vollständig kompensiert. Die Abflussquerschnitte der Aischbrücke sowie der Brücke über die Flutmulde der Aisch werden im Zuge des Ersatzneubaus dieser Bauwerke nicht verringert. Während der Brückenbauarbeiten im Überschwemmungsgebiet der Aisch kann es temporär zu einer Verringerung des zur Verfügung stehenden Abflussquerschnitts kommen. Dies kann im Hochwasser zu einem Wasseraufstau vor den Brückenbauwerken führen. Diese Auswirkungen sind allerdings auf den Zeitraum der Brückenbauarbeiten begrenzt, außerdem wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.2.2.2 aufgegeben, noch entsprechende Berechnungen für den Hochwasserfall durchzuführen, um aufzuzeigen, inwieweit hier nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind, und evtl. im Rahmen einer gesondert einzuholenden wasserrechtlichen Genehmigung notwendige Gegen- bzw. Abhilfemaßnahmen festlegen zu können.

Die quantitative Verringerung der Grundwasserneubildung beschränkt sich auf eine Fläche von knapp 10,45 ha und reduziert sich in geringem Maß durch die teilweise vorgesehene Versickerung des Straßenoberflächenwassers. Die Gefahr von Stoffeinträgen in das Grundwasser bei Unfällen besteht auch bereits derzeit. Diese wird durch die vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken mit der schon beschriebenen Möglichkeit der Abflussunterbindung aber erheblich reduziert.

Die im Zuge der Baudurchführung notwendige vorübergehende Absenkung des Grundwasserspiegels im Bereich der Bauwerke 357b, 360a, 360b, 360c und 360e ist nur vorübergehender Natur und wirkt sich nur eng begrenzt aus. Irreversible Grundwassereingriffe stehen nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden insgesamt als von hoher Intensität angesehen. In diese Bewertung ist auch der Umstand eingeflossen, dass der Breite Weiher in gewisser Tiefe überbaut wird und er sowie die in der Umgebung vorhandenen Weiheranlagen noch dazu in gewissem Umfang stärker als bislang von betriebsbedingten Schadstoffeinträgen betroffen sind, auch wenn diese Teiche schon derzeit auf Grund ihrer Nähe zur A 3 von dort herrührenden Immissionseinträgen unterliegen und eine grundlegend veränderte Belastungssituation durch den Ausbau der A 3 nicht entsteht.

2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen durch die prognostizierte Verkehrszunahme führen nicht zu einer spürbaren Verschlechterung der lufthygienischen Situation für die Ortschaften im Umfeld der A 3, insbesondere da das Umfeld der A 3 durch die von dort stammenden Emissionen bereits jetzt erheblich durch Luftschadstoffe vorbelastet ist. Unzulässige Überschreitungen der lufthygienischen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV treten im Jahr 2030 durch den Verkehr auf der Autobahn nicht auf. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass im Hinblick auf den technischen Fortschritt in Zukunft auch mit einer Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes zu rechnen ist. Dies gilt auch in Ansehung des aktuellen sog. „Abgasskandals“ einiger Automobilhersteller, da zum einen keineswegs alle Hersteller und Modellreihen von diesem Skandal betroffen sind und zum anderen davon ausgegangen werden kann, dass das regelwidrige Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge jedenfalls bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des vorliegenden Bauvorhabens im Wege von (freiwilligen oder behördlich angeordneten) Rückrufaktionen korrigiert worden sein wird. Daneben sorgen auch die geplanten Lärmschutzwände im Bereich der Ortschaften sowie die vorgesehene Anpflanzung von Straßenbegleitgehölzen für eine gewisse Abschirmung gegen luftgetragene Schadstoffe.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Verluste von Flächen mit Funktion für die Kaltluftentstehung sowie die vorhabensbedingte Verringerung der Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich sind geringfügig und fallen nicht ins Gewicht. Auf luftklimatisch wirksame Austausch- und Leitbahnen hat das Vorhaben keinen Einfluss.

Hinsichtlich der während der Bauabwicklung auftretenden zusätzlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut gilt auch hier, dass diese Beeinträchtigungen nur über einen absehbaren Zeitraum auftreten und keine dauerhaften Auswirkungen dadurch zu erwarten sind. Zudem fallen diese baubedingten Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die durch erhebliche Vorbelastung gekennzeichnete lufthygienische Situation im Umfeld der A 3 nicht groß ins Gewicht.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft und Klima stellen sich deshalb als Beeinträchtigung von mittlerer Intensität dar.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die gegebene Höhenlage der A 3 weitgehend unverändert bleibt und Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft nicht in mehr als vernachlässigbarem Umfang

auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Autobahn und der Errichtung der geplanten Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen verbunden. Die Lärmschutzanlagen wirken dabei auch auf das Schutzgut Landschaft ambivalent. Sie führen auch hier auf der einen Seite zu optischen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zu Unterbrechungen von Sichtbeziehungen. Auf der anderen Seite sorgen sie aber für eine Abschirmung gegenüber dem Verkehr auf der A 3 und den davon erzeugten Störreizen und Beunruhigungen.

Im Bereich des Bauanfangs und des Bauendes ist die A 3 wegen ihres Verlaufs innerhalb von Waldbereichen von außen nicht einsehbar, so dass hier keine spürbaren Auswirkungen auf das Landschaftsbild entstehen. In mehreren Teilbereichen dazwischen wird der Autobahnkörper bedingt durch die exponierte Lage der A 3 und die Beseitigung von vorhandenem Straßenbegleitgrün zumindest direkt nach erfolgtem Ausbau auch aus einiger Entfernung deutlich optisch wahrnehmbar sein. Der Verlust von Straßenbegleitgrün ist allerdings nur vorübergehender Natur, da auf den entstehenden Straßennebenflächen beinahe durchgängig wieder Gehölzanpflanzungen erfolgen und diese nach entsprechender Aufwuchszeit für eine adäquate Einbindung der Autobahn in die Landschaft sorgen. Der betroffene Landschaftsraum ist schon jetzt teilweise durch menschliche Bautätigkeiten überprägt.

Die während der Baudurchführung zu erwartenden baubedingten Immissions- und visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft sind auf den Zeitraum der Bauabwicklung beschränkt. Überdies kann diesen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die bestehende Vorbelastung des Landschaftsbildes kein signifikanter Einfluss auf das Schutzgut zugeschrieben werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft wegen der optischen Wirkungen der Lärmschutzanlagen und der Entfernung der Straßenbegleitgehölze dennoch als hohe Beeinträchtigung angesehen.

2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Dieses Schutzgut ist hier hauptsächlich wegen der im Trassenbereich bzw. im unmittelbaren Umfeld der A 3 liegenden Bodendenkmäler und Verdachtsflächen betroffen. Beeinträchtigungen durch den Autobahnausbau sind wegen der Lage und Ausdehnung dieser Flächen hier nicht zu vermeiden. Diese werden aber durch die hinsichtlich der Denkmalpflege in diesem Beschluss verfügten Maßnahmen erheblich gemindert, da hierdurch angetroffene Hinterlassenschaften - wenn auch nicht am Fundort und in der vorgefundenen Situation - erhalten bleiben und nicht unwiederbringlich zerstört werden. Andere Kultur- und sonstige Sachgüter werden durch das Vorhaben nicht erkennbar beeinträchtigt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter werden insgesamt als von hoher Intensität eingestuft.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung

Das Vorhaben, soweit es Gegenstand dieses Beschlusses ist, wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung ge-

rechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Abschnittsbildung / Teilplanfeststellung

3.2.1 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, NVwZ 1992, 1093).

Der 6-streifige Ausbau der A 3 vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/Erlangen ist in mehrere Ausbauabschnitte unterteilt, damit die Verfahren überschaubar und handhabbar bleiben. Dies ist zulässig, denn die vorliegende Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen, und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572-578). Im Hinblick auf die Länge des Abschnittes AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen von etwa 79 km ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern sogar unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber hier als gering zu bewerten. Zum einen sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Realisierung des Vorhabens in anderen Ausbauabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird. Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart "parzelliert", dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, DVBl. 1981, 936-940). Der gegenständliche Bauabschnitt weist auch eine eigenständige Verkehrsfunktion auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten und zum Teil bereits in Realisierung begriffenen Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37, m. w. N.); hierzu wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.1 verwiesen. Aus diesen Ausführungen ergibt sich auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, der planfestgestellte Bauabschnitt dennoch sinnvoll ist. Denn er ist bereits für sich genommen verkehrswirksam, selbst wenn an beiden Enden des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden müssten. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, da lediglich eine Verbreiterung der bestehenden A 3 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene in anderen Abschnitten tritt durch die Abschnittsbildung ebenfalls nicht ein. Bereits früher planfestgestellte Planungsabschnitte - insbesondere für den Ausbau der A 3 in den am Bauanfang und Bauende angrenzenden Abschnitten, die mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 16.09.2015, Gz. RMF-SG32-4354-1-10, bzw. vom 30.10.2015, Gz. RMF-SG32-4354-1-8, planfestgestellt wurden - können nicht unbeachtet bleiben, denn hoheitliche Planung ist in einem dicht besiedelten Land zahlreichen faktischen und rechtlichen Bindungen unterworfen (BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, NJW 1981, 2592-2595). Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Frage nach einer besseren Projektalternative oder Variante nur im Rahmen des auf das erste Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen

werden könnte (BVerwG, Beschluss vom 02.11.1992, NVwZ 1993, 884-887), sondern eine - im Nachhinein als verfehlt erkannte - Planung darf nicht allein deswegen fortgesetzt werden, weil sie sich an die vorangegangenen Teilabschnitte anschließt. Die Anlieger der noch fehlenden Teilstücke haben ebenso Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung. Die Gesamtkonzeption der Straße wird deshalb, soweit hier von Belang, in die Abwägung mit eingestellt.

3.2.2 Teilplanfeststellung

Über die Zulässigkeit des gegenständlichen Bauvorhabens wird vorliegend nicht insgesamt entschieden. Dies beruht darauf, dass bzgl. des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im hiesigen Abschnitt einerseits bereits zum jetzigen Zeitpunkt entschieden werden kann, während für den vorgesehenen Neubau einer PWC-Anlage einschließlich damit zusammen hängender Fragen andererseits noch ergänzende Untersuchungen anzustellen sind. Bedingt dadurch wird mit diesem Teilplanfeststellungsbeschluss nur die Erweiterung der Autobahn auf sechs Fahrstreifen einschl. damit verbundener Folgefragen im Ausbauabschnitt geregelt, bzgl. der PWC-Anlage werden - wie auch aus den Darstellungen in den Planunterlagen eindeutig erkennbar ist - hier keine Regelungen getroffen.

Eine derartige Teilplanfeststellung, bei der mit ihrem Wesen nach abtrennbare Vorhabensbestandteile einer ergänzenden Planentscheidung vorbehalten werden, ist auch unter den unter C. 3.2.1 dargestellten rechtlichen Voraussetzungen zulässig (vgl. auch Numberger in Zeitler, Art. 38 Rdnr. 31). Diese sind hier auch gegeben. Insbesondere ist auch die festgestellte Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung; sie beinhaltet bereits einen Großteil des Gesamtvorhabens und klammert nur einen relativ kleinen, separat betrachtbaren Teil aus. Eine sachgerechte Abwägung der jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange ist im Rahmen beider Teilplanungen möglich. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene ist mit der Teilung der Planung nicht verbunden. Die mit diesem Beschluss verbindliche gemachte Planung zwingt nicht zum Bau der geplanten PWC-Anlage. Sie schafft zudem auch keine Zwangspunkte für die Situierung einer solchen Anlage noch beinhaltet sie sonstige diesbzgl. Vorfestlegungen, welche die Standortwahl beeinflussen könnten.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 3 in den Abschnitten AS Schlüsselfeld – AS Pommersfelden und AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, innerhalb derer das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (st. Rspr., siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 96, 907-914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die Unterteilung des im Bedarfsplan enthaltenen Vorhabens in selbst-

ständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.02.2004 - 4 B 101.03 – juris).

Unabhängig davon ist der 6-streifige Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt aus Gründen des Gemeinwohls auch tatsächlich objektiv notwendig. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass das Vorhaben unausweichlich ist, sondern es genügt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, weil gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, der das Vorhaben notwendig macht (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325, m. w. N.). Im Hinblick darauf, dass Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG) und nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind, ist hier ein solcher Bedarf für das Vorhaben anzuerkennen:

Die A 3 ist eine hoch belastete Fernverkehrsverbindung, über die der Verkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Raum um Frankfurt am Main in den Ballungsraum Nürnberg und weiter über Regensburg nach Österreich und Ungarn bzw. über die A 9 in Richtung München und weiter nach Süden geführt wird. Sie ist Bestandteil der Europastraßen 34, 35, 41, 42, 44, 45 und 56 und muss neben dem starken Wirtschaftsverkehr auch hohe Wochenend- und Urlauberverkehrsspitzen bewältigen.

Nach der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der A 3 gegenüber den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2030 zwischen der AS Höchststadt-Nord und AS Pommersfelden von 60.944 Kfz/24 h auf 74.400 Kfz/24 h bei einem 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen Würzburg und Nürnberg. Zwischen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt-Ost ergibt sich eine Steigerung von 59.951 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 73.800 Kfz/24 h im Jahr 2030, zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West kommt es unter Zugrundelegung des 6-streifigen Ausbaus zu einer Erhöhung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 66.638 Kfz/24 h auf 77.000 Kfz/ 24 h. Dies stellt eine Verkehrszunahme um ca. 22,1 % (Abschnitt AS Höchststadt-Nord – AS Pommersfelden), 23,1 % (Abschnitt AS Pommersfelden – AS Höchststadt-Ost) bzw. 15,5 % (Abschnitt AS Höchststadt-Ost – AS Erlangen-West) dar. Der Schwerverkehrsanteil wird im Jahr 2030 auf den genannten Streckenabschnitten bei 20,5 %, 19,6 % bzw. 18,9 % liegen. Zwischen der AS Höchststadt-Nord - AS Pommersfelden sinkt er damit ganz geringfügig gegenüber dem Jahr 2010, wo dieser bei 20,9 % lag. Auch zwischen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt- Ost verringert sich der Schwerverkehrsanteil von 20,2 % geringfügig. Zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West tritt dagegen eine Erhöhung des Schwerverkehrsanteils von 17,3 % im Jahr 2010 ein. Die von der AS Höchststadt-Nord zur AS Höchststadt-Ost eintretende geringe Abnahme des Schwerverkehrsanteils am Gesamtverkehr ist nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung damit zu erklären, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 diese für den Pkw-Verkehr wieder attraktiver wird, der derzeit die mit Schwerverkehr schon hochbelastete Strecke in gewissem Umfang meidet. Zwischen der AS Höchststadt-Nord und der AS Pommersfelden liegen die Lkw-Anteile nach den Ergebnissen der Untersuchung im Jahr 2030 tags bei 17,2 % und nachts bei 41,9 %. Im Abschnitt AS Pommersfelden - AS Höchststadt-Ost betragen die Anteile dann 16,3 % tags und 40,6 % nachts, im Abschnitt AS Höchststadt-Ost – AS Erlangen-West 15,9 % tags und 38,2 % nachts.

Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise er-

arbeitet worden sein könnte, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig. Die pauschale Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V., der die Prognoseergebnisse bzgl. des zukünftigen Kfz-Verkehrs für überholt hält, teilt die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht. Soweit der Bund Naturschutz in diesem Zusammenhang vorbringt, angesichts der Verknappung der Ölressourcen und der Notwendigkeit des Klimaschutzes sei zukünftig mit veränderten Rahmenbedingungen zu rechnen, verfängt dies ebenso nicht. Reinen Spekulationen kann im Rahmen einer Verkehrsprognose, die wissenschaftlichen Grundsätzen standhalten muss, nicht Rechnung getragen werden. Dabei ist u. a. auch zu berücksichtigen, dass auf der Grundlage früherer Erfahrungen mit zum Teil erheblichen Benzinpreissteigerungen auch nicht ohne weiteres von einem Zusammenhang zwischen Benzinpreis und Verkehrsmenge ausgegangen werden kann (so BVerwG, Urteil vom 26.10.2005 - 9 A 33.04 - juris). Ob eine weitere Steigerung der Treibstoffpreise eintreten wird, die zu einer signifikanten Verringerung des Verkehrsaufkommens führen wird, kann vorliegend nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit prognostiziert werden und in eine Verkehrsprognose einfließen. Gleiches gilt in Bezug auf evtl. zukünftige, auf Klimaschutzgesichtspunkten beruhenden gesetzlichen Änderungen von Umweltstandards, zumal die Gesellschaft unabhängig davon auch weiterhin auf Mobilität angewiesen sein wird. Überdies gibt es mittlerweile alternative Antriebsmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, welche sich in Zukunft sicherlich noch fortentwickeln und einen größeren Marktanteil einnehmen werden, wodurch die Entwicklung der Kraftstoffpreise für die zukünftige Verkehrsentwicklung noch weiter an Relevanz verlieren wird. Darüber hinaus ist auch abzusehen, dass auch die Verbräuche der mit konventionellen Kraftstoffarten betriebenen Kraftfahrzeuge durch den technologischen Fortschritt in Zukunft noch weiter sinken werden.

Die Verkehrsverhältnisse sind im gesamten Bereich vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/Erlangen derzeit schon durch regelmäßig wiederkehrende Überlastungserscheinungen mit stockendem Verkehr bis hin zu punktuellen Stauungen gekennzeichnet, wobei diese Überlastungserscheinungen hauptsächlich zu den Spitzenverkehrszeiten im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr auftreten. Diese Überlastungszustände werden u. a. auch durch die großen Fahrtgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw beim bestehenden 4-streifigen Fahrbahnquerschnitt begünstigt. Die Überprüfung der Verkehrsqualität der bestehenden A 3 anhand der einschlägigen Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) hat ergeben, dass schon bei der jetzt gegebenen Verkehrsbelastung nur die (zweitschlechteste) Verkehrsqualitätsstufe E erreicht wird. Dies belegt deutlich, dass der vorhandene Querschnitt bereits momentan überlastet ist. Dieser Befund wird zudem auch von den Vorgaben der RAA gestützt. In Bild 4 sind dort die Einsatzbereiche von Regelquerschnitten für Fernautobahnen dargestellt. Danach endet der vertretbare Einsatzbereich eines 4-streifigen Querschnittes bei etwas weniger als 70.000 Kfz/24 h. Unweigerliche Folge der beschriebenen Überlastungserscheinungen sind insbesondere auch Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Unabhängig davon ist auch in Teilbereichen des gegenständlichen Streckenabschnittes die derzeit gegebene Längsneigung zu gering, so dass hier entwässerungsschwache Zonen - und damit wegen der Gefahr von Aquaplaning im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritische Stellen - bestehen. Zudem ist direkt an der AS Höchststadt-Ost sowie in dem unmittelbar anschließenden Streckenbereich in Fahrtrichtung Nürnberg auch eine Unfallhäufung festzustellen. Als Ursache hierfür lassen sich großen Fahrtgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw in den Verflechtungsbereich der Ein- und Ausfahrtspuren der Anschlussstelle identifizieren, welche gegenüber den in nördlicher bzw. nordwestlicher Richtung folgenden Anschlussstellen eine deutliche höhere Verkehrsbelastung aufweist.

Im Hinblick auf die oben dargestellte prognostizierte Verkehrsentwicklung wird die Verkehrsqualität auf der A 3 bis zum Jahr 2030 wegen der dann bei weitem nicht mehr gegebenen Fähigkeit des vorhandenen Autobahnquerschnittes zur zufrieden stellenden Abwicklung des Verkehrs noch weiter sinken. Noch deutlich mehr und häufigere Überlastungserscheinungen - und damit einher gehend noch stärkere Verkehrsbehinderungen und –sicherheitseinbußen – sowie vermehrte Unfälle sind zwangsläufig die Folge. Es muss daher festgehalten werden, dass der bestehende Ausbauzustand der A 3 jetzt und erst recht in Zukunft nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht und auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht wird.

Mit der Erweiterung der A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen wird dem entgegen gewirkt. Die Leistungsfähigkeit der A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt wird durch den Ausbau deutlich erhöht, der Verkehrsfluss wird verstetigt. Die überlastungsbedingten Verkehrsbehinderungen werden zumindest deutlich zurückgehen, wodurch sich gleichzeitig auch die erzielbare Reisegeschwindigkeit wieder erhöht. Das Konfliktpotential, das mit den Fahrtgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw verbunden ist, wird durch den zusätzlichen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ebenso spürbar entschärft. Die Verkehrssicherheit auf der A 3 sowie an den im Ausbauabschnitt liegenden Anschlussstellen wird dadurch sowie durch die im Rahmen des Ausbaus erfolgende Beseitigung von trassierungstechnischen Mängeln nachhaltig gesteigert. Daneben wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auch die Wohnbevölkerung erheblich von Verkehrslärmimmissionen entlastet; diese Maßnahmen bewirken Pegelminderungen von bis zu 12 dB(A) nachts gegenüber dem Zustand, der sich im Prognosehorizont ohne Ausbau der A 3 ergäbe.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben („Null-Variante“) ist nicht vertretbar. Hierauf wird noch näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

3.3.2 Finanzierbarkeit des Vorhabens

Der Umstand, dass das Vorhaben im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen „nur“ als weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft ist, nimmt ihm nicht die Planrechtfertigung. Im Rahmen der gebotenen vorausschauenden Beurteilung, ob dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen, die eine Realisierung innerhalb eines Zeitrahmens von zehn Jahren aus finanziellen Gründen ausschließen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, UPR 1999, 355-356), vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass der gegenständliche Ausbau der A 3 aus finanziellen Gründen scheitern wird. Es sind keine zureichenden Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass für das Vorhaben aus Haushaltsgründen keinerlei Verwirklichungsmöglichkeit innerhalb der nächsten zehn Jahre besteht:

Nach den Gesetzgebungsmaterialien zum Fernstraßenausbaubesetz dürfen auch bei Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht in begründeten Fällen die Planung aufgenommen bzw. weiter betrieben werden, wobei dies nach den dortigen Ausführungen auf Grund der netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Projekten des vordringlichen Bedarfs zulässig sein soll (BT-Drs. 15/1657, S. 21). Ein solcher Zusammenhang mit benachbarten Projekten des vordringlichen Bedarfs besteht hier. Der 6-streifige Ausbau der A 3 ist aus Richtung Würzburg bis zur AS Schlüsselfeld im vordringlichen Bedarf eingereiht; zwischen der AS Schlüsselfeld und dem AK Fürth/Erlangen ist der Ausbau als weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Um insbesondere die bestehen-

de und in Zukunft noch weiter zunehmenden Verkehrsbelastung der A 3 in Richtung Nürnberg in den hochbelasteten Sommermonaten aufzunehmen, ist ein durchgehend 6-streifiger Querschnitt zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen jedoch unabdingbar; erst dann sind alle bestehenden verkehrlichen Engpässe auf der A 3 beseitigt. Hieraus folgt zugleich, dass dem gegenständlichen Vorhaben auch eine netzkonzeptionelle Bedeutung beizumessen ist und spricht auch deutlich für eine Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel zur Realisierung des Vorhabens innerhalb der Zehnjahresfrist. Zudem wurde das Vorhaben auch für die derzeit laufende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, die voraussichtlich 2016 abgeschlossen wird, vorgeschlagen, was ebenso als Indiz dafür zu werten ist, dass seine Verwirklichung weiterhin als dringend geboten erachtet wird und weiter verfolgt werden soll. Zudem hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur am 26.06.2015 im Rahmen des „Zukunftsforum Infrastruktur“ in Berlin den offiziellen Startschuss für eine „Neue Generation“ von ÖPP-Projekten gegeben, zu welchen auch der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen zählt; die Vorhabensträgerin hat mit der Referenzplanung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bereits die Vorbereitung für dieses ÖPP-Projekt aufgenommen. Dies darf als weiteres Indiz gegen eine Unrealisierbarkeit des Vorhabens im relevanten Zeitraum aufgefasst werden, da die damit in die Wege geleitete Privatfinanzierung auch des gegenständlichen Vorhabens erfahrungsgemäß die Vorhabensumsetzung gegenüber einer Finanzierung aus allgemeinen Straßenbaumitteln noch beschleunigen dürfte.

3.3.3 Planungsziel

Das Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 3 - insbesondere auch in den Spitzenstunden - zu steigern sowie die Verkehrssicherheit auf der A 3 zu erhöhen, die bestehenden trassierungstechnischen Mängel zu beseitigen und die Lärmsituation in den im Umfeld der A 3 liegenden Ortschaften zu verbessern. Es ist - wie sich aus den Darlegungen unter C. 3.3.1 ergibt - erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz notwendig werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Insbesondere sind mehrere unter- bzw. überführte Straßen und Wege an veränderte Über- und Unterführungsbauwerke anzupassen (vgl. hierzu Ziffer 4.7.2 der Unterlage 1 TP1).

3.4 Öffentliche Belange

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes notwendig. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen erreichen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist laut Kapitel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach der Begründung zu Kapitel 4.1.1 haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrsnetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. In Kapitel B V 1.4.2.1 des Regionalplans der Region Nürnberg (RP 7) wird gefordert, die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr solle verbessert werden. In der Begründung zu diesem Kapitel wird dargelegt, dass die A 3 die bedeutendste großräumige Straßenverbin-

derung nach Nord- und Westdeutschland ist und eine entscheidende verkehrliche Verbesserung nur durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 nördlich von Erlangen erreicht werden kann. Zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen vom Fern- und Durchgangsverkehr soll auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden (Kapitel B V 1.4.2.4 des RP 7). Nach der Begründung zu dem genannten Kapitel muss das Netz der überregionalen Straßenverbindungen auch im Zusammenhang mit den nicht in der Region gelegenen Verkehrswegen gesehen werden; weiterhin ist danach für die überregionale Anbindung der Region insbesondere der 6-streifige Ausbau der A 3 als großräumige Straßenverbindung von größter Bedeutung. Diese Ausführungen belegen deutlich, dass auch aus landes- und regionalplanerischer Sicht die grundsätzliche Notwendigkeit des Vorhabens anerkannt wird.

Ein Teil des vom Vorhaben betroffenen Gebietes gehört zum landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Aischtal und Weihergebiet des Aischgrundes im Mittelfränkischen Becken“. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (Kapitel B I 1.3.1 des RP 7). Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind allerdings keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts und haben auch keine vergleichbaren Funktionen. Ihre Bedeutung soll insbesondere bei der Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Raum gewürdigt werden (Begründung zu Kapitel B I 1.3.1). Diese Würdigung führt hier zur Zulassung des 6-streifigen Ausbaus und der damit verbundenen Eingriffe in das Vorbehaltsgebiet. Das Vorhaben ist - wie sich aus den diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.1 ergibt - dringend geboten, was vom Regionalplan auch selbst anerkannt wird (s. o.). Eine das Vorbehaltsgebiet noch schonendere Ausbauvariante besteht nicht (vgl. hierzu die Ausführungen C. 3.4.2); die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen sind soweit möglich verringert und in dem aus den Planunterlagen ersichtlichen Umfang unvermeidbar. Im Hinblick darauf muss trotz des dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet beizumessenden besonderen Gewichts das hieran bestehende Integritätsinteresse zurücktreten, zumal der Eingriff in Bezug auf die Gesamtgröße des Gebietes zu vernachlässigen ist und deshalb auch die Erhaltung der dortigen ökologisch wertvollen Feuchtgebiete nicht endgültig vereitelt wird. Die für Natur und Landschaft entstehenden Beeinträchtigungen werden im Übrigen auch vollumfänglich funktionell kompensiert (siehe hierzu unter C. 3.4.6.4.10). Gegen die zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen haben auch die höhere Naturschutzbehörde sowie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach keine Bedenken geäußert.

Es kann daher festgehalten werden, dass das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans der Region Nürnberg entspricht; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Planungsverband der Region Nürnberg haben im Übrigen keine Einwendungen gegen die Teile des Vorhabens, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, erhoben. Die Behandlung der Forderung des Planungsverbandes, den Standort und die Dimensionierung der PWC-Anlage nochmals zu überprüfen, bleibt der Entscheidung über die nicht vom vorliegenden Teilplanfeststellungsbeschluss umfassten Vorhabensteile vorbehalten.

3.4.2 Planungsvarianten

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom

24.04.2009, NuR 2009, 480-481). Die Planfeststellungsbehörde ist dabei aber nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen ist der Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, BVerwGE 100, 238-256, und vom 20. Mai 1999, UPR 1999, 355-356; Beschluss vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435-1437). Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausläuft, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (vgl. Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1-29).

Im Hinblick darauf brauchte die Planfeststellungsbehörde auch dem Ansinnen des Bund Naturschutz in Bayern e. V., „Alternativen“ zu prüfen, um zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden sowie die Belastung der anliegenden Siedlungsgebiete zu minimieren - wobei derartige „Alternativen“ nach Auffassung des Bund Naturschutz insbesondere in der der Vermeidung unnötigen Verkehrs, dem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn und der Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bestehen - nicht näher treten. Die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. als solche verstandene Projektalternativen sind zum einen ausnahmslos rein verkehrspolitischer Natur und liegen jenseits des rechtlichen Rahmens der Planfeststellung. Zum anderen sind alle diese „Alternativen“ nicht dazu geeignet, das unter C. 3.3.3 genannte Planungsziel zu erreichen, da sie eben keinerlei Verbesserungen oder bauliche Änderungen an der bestehenden Trasse der A 3 beinhalten (vgl. dazu auch die nachfolgenden Ausführungen zur „Null-Variante“ unter C. 3.4.2.1).

3.4.2.1 *Trassenvarianten*

Wie unter C. 3.3.1 bereits dargelegt, genügt der jetzt gegebene Ausbauzustand der A 3 schon derzeit - und erst recht im Prognosehorizont 2030 - nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und wird auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht gerecht. Bei einem Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) würden die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse perpetuiert und damit - im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung - auch deren weitere Verschlechterung vorgegeben. Die unter C. 3.3.3 dargestellten Planungsziele würden dadurch vollkommen verfehlt. Auf Grund dessen scheidet die „Null-Variante“ als Alternative aus, zumal ohne einen Ausbau auch das Gesamtkonzept der 6-streifigen Ausbaus der A 3 vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/Erlangen und die dahinter stehende Absicht eines bedarfsgerechten Ausbaus dieses Straßenzugs nicht mehr verwirklicht werden würde.

Die gegenständliche Planung hat den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten an Ort und Stelle verlaufende A 3 zum Gegenstand. Die bauliche Entwicklung von Gewerbegebieten hat sich zwischenzeitlich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete gewissem Abstand zur Autobahn festgesetzt. Auf Grund dessen ist der vorhandene Korridor des bisherigen Straßenzuges für die Planung des 6-streifigen Ausbaus naheliegend; durch die weitgehende Beibehaltung der vorhandenen Trasse können neue Eingriffe und Belastungen zum großen Teil vermieden werden. Es sind keinerlei Gründe erkennbar, die ein vollständiges Ver-

lassen der bestehenden Autobahntrasse rechtfertigen könnten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde erhebliche Nachteile mit sich bringen (z.B. für die Belange von Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Kosten); solche denkbaren Alternativtrassierungen scheiden deshalb ebenso aus.

3.4.2.2 Technische Alternativen

Vertieft zu betrachten ist hier deshalb nur noch, in welcher Form die beiden zusätzlichen Fahrstreifen an die A 3 angebaut werden. Es besteht zum einen die Möglichkeit einer einseitigen Verbreiterung der A 3 (vgl. Abbildung 5 der Unterlage 1 TP1), zum anderen kann die Verbreiterung symmetrisch erfolgen (vgl. dazu Abbildung 6 der Unterlage 1 TP1). Bei der Wahl der Ausbauweise sind verschiedene Randbedingungen und Gegebenheiten zu beachten: So muss am Bauanfang (Bau-km 354+900) ein nahtloser Übergang an die bereits planfestgestellte Trassierung des westlich angrenzenden Ausbauabschnittes hergestellt werden. Von Bau-km 354+900 bis Bau-km 357+600 befinden sich beidseitig der A 3 Waldflächen. Die bestehende A 3 verläuft zudem bereichsweise sehr nahe bzw. unmittelbar am Rand von Teilflächen des FFH-Gebietes DE 6331-371 „Teiche und Feuchtf Flächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ bzw. des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund“. Daneben liegen von Bau-km 361+500 bis Bau-km 365+000 unmittelbar östlich der bestehenden Autobahntrasse noch weitere Weiheranlagen außerhalb dieser Gebiete. Zwangspunkte für die Planung stellen zudem die Anschlussstellen Pommersfelden und Höchststadt-Ost dar. Am Bauende muss ebenso ein nahtloser Anschluss in Lage und Höhe an den planfestgestellten südöstlichen Nachbarabschnitt erfolgen.

Im Hinblick auf diese Gegebenheiten sieht die mit diesem Beschluss festgestellte Planung vom Beginn des gegenständlichen Abschnittes bis Bau-km 356+500 etwas westlich der AS Pommersfelden eine symmetrische Verbreiterung der A 3 vor. Dies ist sachangemessen; hierdurch kann die Lage- und Höhenrassierung der Planung des 6-streifigen Ausbaus im westlich angrenzenden Bauabschnitt übernommen und ein bruchloser Anschluss gewährleistet werden. Zudem ist die Eingriffstiefe in Flächen beidseits der Autobahn vergleichsweise gering.

Von Bau-km 356+500 bis Bau-km 361+600 (gut 0,5 km südlich der AS Höchststadt Ost) ist eine asymmetrische Verbreiterung in Richtung Westen mit einer geringen Achsabrückung um ca. 4 m geplant. Diese ergibt sich u. a. daraus, dass die bestehende Flutbrücke Aisch aus zwei getrennten Überbauten besteht. Bei der Erneuerung solcher getrennter Bauwerke wird zuerst der gesamte Verkehr der Straße auf einem der beiden Bauwerke geführt, gleichzeitig das andere Bauwerk abgebrochen und leicht vom Bestand abgerückt neu errichtet. Anschließend wird der Verkehr der Straße auf das neue Bauwerk umgelegt und das zweite alte Bauwerk abgebrochen und neben dem neuen Bauwerk neu errichtet. Die Abrückung beim Neubau des ersten Bauwerks erfolgt dabei üblicherweise zur Innenseite der Kurve hin, so dass der Kurvenradius etwas vergrößert wird, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit der Trassenführung auswirkt. Bei der Flutbrücke befindet sich diese Kurveninnenseite auf der Westseite der A 3. Daneben sprechen aber auch die nahe gelegene Ortschaft Medbach und die Lage mehrerer gesetzlich geschützter Biotope unweit des östlichen Fahrbahnrandes für eine asymmetrische Verbreiterung Richtung Westen.

Von Bau-km 361+600 bis zum Bauende (Bau-km 365+800) ist eine asymmetrische Verbreiterung in Richtung Westen mit einer Achsabrückung um ca. 11 m vorgesehen. Hierdurch werden Beeinträchtigungen des östlich der A 3 liegenden Bucher Waldes vermieden, welcher auf Höhe von ca. Bau-km 361+700 bis 362+100 direkt an die Bestandstrasse der A 3 heranreicht, und - mit Ausnahme ei-

nes rund 40 m breiten Streifens entlang der A 3 - Teilfläche des FFH-Gebietes DE 6331- 371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ ist. Ebenso minimiert diese Trassierung vorhabensbedingte Flächenverluste im Bereich der ca. auf Höhe von Bau-km 364+300 bis 365+000 ostseitig liegenden Brandweiher, welche als Teilfläche 09 zum Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund“ gehören. Zudem werden keine Eingriffe in die naturnahen Strukturen der Teichkette Kirchenweiher – Steinweiher notwendig, welche ebenso östlich der A 3 auf Höhe von ca. Bau-km 363+000 bis 363+400 teilweise nahe an den bestehenden Autobahnkörper heranreichen. Diese gewichtigen Gesichtspunkte rechtfertigen die gewählte einseitige Verbreiterung der A 3 auch in diesem Bereich insbesondere, weil diese einseitige Verbreiterung keine spürbaren nachteiligen Auswirkungen auf die Lärmbelastung in den angrenzenden Ortschaften hat. Insbesondere in dem Ortsteil Buch, der vergleichsweise sehr nahe an der A 3 situiert ist, führt die gewählte Ausbauphase gegenüber einem symmetrischen Ausbau der A 3 in diesem Bereich nur zu Pegelerhöhungen in der Größenordnung von 0,1 dB(A), was weit unter Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A) und am Rande der erzielbaren Rechengenauigkeit liegt. Gleiches gilt hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter C. 3.4.4.2.1). Auch dem einwenderseitig sinngemäß vorgetragenen Argument, der asymmetrische Ausbau bei Buch sei unzumutbar, weil die geplanten Lärmschutzanlagen durch ihn zu nahe an Buch heranrückten, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Dabei orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den - insoweit nicht direkt anwendbaren - Vorschriften über Abstandsflächen bei Gebäuden aus Art. 6 Abs. 4 und 5 BayBO: die Lärmschutzanlagen reichen wegen des Verlaufs der A 3 in Einschnittslage bei Buch etwa 7 m über das derzeit bestehende Geländeniveau hinaus (vgl. Unterlage 14.3 Blatt 5). Von einem Gebäude im Sinne der Bayerischen Bauordnung wäre folglich eine Abstandsfläche von 7 Metern einzuhalten. Die Hinterkante der Lärmschutzanlagen ist aber mindestens rund 25 m von den nächstliegenden Gebäuden entfernt. Von einer unzumutbaren Nähe der Lärmschutzanlagen kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde deshalb keine Rede sein.

Die bestehende Höhenlage der Autobahn wird insbesondere auch wegen des bereichsweise hoch anstehenden Grundwassers beibehalten bzw. um weniger als 1 m verändert, um Eingriff in das Grundwasser oder die überdeckenden Bodenschichten zu umgehen. Im Ergebnis stellt sich auch die in der Planung gewählte Höhenrassierung als sachgerecht dar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die gewählte Ausbauphase sich als sachangemessene und schonende Lösung erweist. Eine öffentliche und private Belange insgesamt noch schonendere Alternative ist nicht erkennbar; eine solche drängt sich keinesfalls auf (vgl. zu diesem Maßstab BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480-481, m. w. N.)

3.4.3 Ausbaustandard

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung der planfestgestellten Vorhabensteile sowie der Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA“, den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL“ sowie den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“. Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungs-

gebot (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, DVBl 2003, 1069-1074). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor.

3.4.3.1 *Trassierung*

Die festgestellte Planung stellt im verfahrensgegenständlichen Abschnitt der A 3 zutreffend auf eine Fahrgeschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe als Bemessungsgrundlage für die Linienführung ab (vgl. Ziffer 3.4 der RAA). Die gewählten Trassierungselemente halten die einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte, die die RAA für die hier zutreffend zu Grunde gelegte Entwurfsklasse EKA 1 A vorsieht, ein oder unter-/überschreiten die Trassierungsgrenzwerte nicht in unzulässiger Weise.

Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf die gewählte Trassierung der Anschlussstellenrampen der AS Höchststadt-Ost. Verbindungsrampen in Anschlussstellen, also Rampen, die an einer Ausfahrt beginnen und in einem plangleichen Teilknotenpunkt an der nachgeordneten Straße enden oder umgekehrt gehören nach den RAA zur Rampengruppe II (plangleich – planfrei). Nach Bild 52 und Tabelle 21 der RAA muss daher vorliegend der Radius einer indirekten Rampe bei einer Radiengeschwindigkeit von 40 km/h mindestens 50 m und der Radius einer direkten Rampe bei einer Radiengeschwindigkeit von 60 km/h mindestens 125 m betragen. Diesen Anforderungen genügt die bestehende AS Höchststadt-Ost derzeit auf der Westseite nicht. Die Bestandsradien sind mit einem Einfahrtsradius von 35 m und einem Ausfahrtsradius von 100 m deutlich zu gering, so dass hier nicht unerhebliche Sicherheitsdefizite bestehen. Für Rampen mit kleinen Radien konnte allgemein festgestellt werden, dass die Unfallhäufigkeit im Vergleich zu Rampen mit größeren Radien deutlich erhöht ist. Insbesondere bei Abnahme der Griffbarkeit der Fahrbahndeckschicht kann es bei kleineren Radien zu unvermittelt auftretenden Unfallhäufigkeiten kommen. Auch ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebener Forschungsbericht des Instituts für Straßen- und Eisenbahnwesen Karlsruhe befürwortet größere Radien, mindestens jedoch 50 m für den Einfahrtsradius, da Radien kleiner 50 m nur Rampengeschwindigkeiten von weniger als 40 km/h zulassen, die in der Realität allerdings von einem Großteil der Fahrzeuge auch bei kleineren Radien stark überschritten werden. Die derzeit auf Grund der Trassierung gegebenen Sicherheitsdefizite werden mit der festgestellten Planung beseitigt. Die Planung hält die genannten Trassierungsvorgaben der RAA ein. Eine Verringerung der plangegegenständlichen Radien, insbesondere des Radius der indirekten Rampe, der ohnehin nur die mindestens notwendigen 50 m beträgt, ist aus Verkehrssicherheitsgründen hier als nicht vertretbar anzusehen. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass wegen des in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle liegenden Autohofs sowie des Gewerbeparks Gremsdorf die Anschlussstelle mit einem vergleichsweise hohen Anteil an Schwerverkehr belastet ist. Die gewählten Radien fördern deshalb auch nicht unerheblich die Leichtigkeit des Verkehrs und den Verkehrsablauf innerhalb der Anschlussstellenrampen. Eine Verkleinerung der Radien in den Rampen wäre auch insoweit kontraproduktiv.

Die direkte Rampe der AS Höchststadt-Ost auf der Ostseite weist allerdings nach der Planung nur einen Radius von 100 m und unterschreitet den von den RAA hier vorgegebenen Mindestradius von 125 m. Dies ist jedoch an dieser Stelle aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht noch als vertretbar anzusehen. Bei der betroffenen direkten Rampe handelt es sich um eine Einfahrtsrampe, die auf eine relativ enge Kurve mit einem Radius von 50 m folgt. Die Rampengeschwindigkeit wird deshalb in diesem Bereich nicht besonders hoch sein, zudem ist der Einfahrtsradius immer noch deutlich größer als 50 m. Insofern liegen auch besondere, ein Un-

terschreiten der Trassierungsvorgaben der RAA rechtfertigende Umstände vor. Auf der Westseite der Anschlussstelle wäre eine Unterschreitung des vorgegebenen Mindestradius dagegen nicht akzeptabel, da dort die direkte Rampe im Ausfahrtsbereich der Autobahn liegt, wo naturgemäß mit deutlich höherer Geschwindigkeit gefahren wird.

Die Trassierung der Anschlussstellenrampen der AS Pommersfelden stellt sich ebenso als sachgerecht dar. Die Verbindungsrampen der AS Pommersfelden sind nach den RAA der Rampengruppe I (planfrei - planfrei) zuzuordnen. In dieser Rampengruppe sind nach Bild 52 der RAA für die Rampentypen direkt, halbdirekt und indirekt folgende Bemessungsgeschwindigkeiten der Rampentrassierung für eine Autobahn der Entwurfsklasse EKA 1 A zu Grunde zu legen:

- Direkt: $60 \text{ km/h} \leq v_{\text{Rampe}} \leq 80 \text{ km/h}$
- Halbdirekt: $60 \text{ km/h} \leq v_{\text{Rampe}} \leq 70 \text{ km/h}$
- Indirekt: $40 \text{ km/h} \leq v_{\text{Rampe}} \leq 50 \text{ km/h}$

Die Dimensionierung der Entwurfs Elemente für die jeweilige Rampe folgt nach Tabelle 21 der RAA mit der für die Rampe gewählten Bemessungsgeschwindigkeit. Bei Zugrundelegung (nur) der Mindestbemessungsgeschwindigkeit sind für die indirekte Rampe Mindestradien von 50 m (Bemessungsgeschwindigkeit 40 km/h) bzw. 125 m (Bemessungsgeschwindigkeit 60 km/h) für die Halbdirekte Rampe zu wählen. Diesen Vorgaben genügt die festgestellte Planung; lediglich der für die halbdirekte Rampe gewählte Radius von 120 m ist geringfügig zu klein. Nachdem jedoch die bestehende halbdirekte Rampe einen im Vergleich zur Planung sogar geringfügig kleineren Radius aufweist und die Unfallsituation im Bereich der Rampe unauffällig ist, ist diese ganz geringfügige Unterschreitung des Mindestradius aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht hier noch vertretbar. Der Radius für die indirekte Rampe ist mit 60 m etwas größer als der erforderliche Mindestradius von 50 m; dies ist ebenso sachgerecht.

Die Grundsätze der Relationstrassierung sind in der festgestellten Planung berücksichtigt, fahrdynamische Unstetigkeiten treten nicht auf.

Die nach den RAA erforderlichen Haltesichtweiten sind auf der A 3 auf ganzer Länge des Ausbauabschnittes uneingeschränkt gewährleistet. Zusätzliche Aufweitungen im Bereich des Mittelstreifens bzw. des Fahrbahnaußenrandes sind deshalb nicht notwendig. Die notwendigen Einfahrsichtweiten im Einmündungsbereich der Rampen der AS Pommersfelden sind sowohl in die A 3 als auch in die B 505 gewährleistet, Sichtbehinderungen sind nicht festzustellen. Die erforderlichen Haltesichtweiten sind hier ebenso gewährleistet. Die notwendigen Einfahrsichtweiten im Einmündungsbereich der Rampen der AS Höchststadt-Ost in die A 3 sind ebenso mit der Planung sichergestellt, auch hier sind keine Sichtbehinderungen vorzufinden. Im Einmündungs- bzw. Kreuzungsbereich mit der B 470 werden im Rahmen der Planung die Bauwerkswiderlager des Bauwerks 360e so angeordnet, dass die erforderliche Annäherungssichtweite in die B 470 gewährleistet wird. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden durch die festgestellte Planung ebenso sichergestellt; an der direkten Rampe auf der Ostseite der A 3 wird der Lärmschutzwall so situiert, dass er nicht sichtbehindernd wirkt. Auch bei den in Lage bzw. Höhe angepassten sonstigen kreuzenden Straßen sind die notwendigen Haltesichtweiten gegeben.

Die von der festgestellten Planung umfassten Anpassungsmaßnahmen an den die A 3 kreuzenden Straßen entsprechen den Trassierungsvorgaben der RAL, insbesondere werden auch die insoweit einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte eingehalten. Um ein nahtloses Einfügen der geänderten Straßenteilstücke in die

jeweils gegebene Streckencharakteristik sicherzustellen und fahrdynamisch bedenklichen Unstetigkeiten zu vermeiden, hat die Vorhabensträgerin insoweit mindestens gleich große Entwurfselemente wie im Bestand gewählt. Diese Ausgestaltung der angesprochenen Anpassungsmaßnahmen ist ebenso als sachgerecht anzusehen.

Zu erwähnen ist allerdings, dass mit der gewählten Trassierung der GVS Neuhaus - Buch - trotz der damit gegenüber der derzeitigen Situation erzielten verkehrssichereren Straßenführung - ein verdeckter Kurvenbeginn am Ortsrand von Buch noch immer nicht zu vermeiden ist. Dies stellt aber kein im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigendes Defizit dar. Dieses ist vielmehr heute schon gegeben und nicht auf die festgestellte Planung zurückzuführen. Unabhängig davon ist diese Unzulänglichkeit im Hinblick auf die im weiteren Straßenverlauf innerhalb von Buch gegebene Streckenführung, die hinsichtlich ihres Verkehrssicherheitsniveaus deutlich hinter dem des angepassten Abschnittes der genannten GVS zurückbleibt, auch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht - nicht zuletzt mit Blick auf die nur örtliche Verkehrsbedeutung der Straße - noch als vertretbar anzusehen. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass mit den nach den einschlägigen technischen Regelwerken im betroffenen Streckenbereich anzubringenden Leiteinrichtungen auch die optische Führung der Kraftfahrer gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert wird. Auch auf dem westlich der A 3 liegenden kurzen Teilstück der ERH 16 ist trotz der mit der Planung im Vergleich zum Bestand bewirkten verkehrssichereren Straßenführung noch immer ein verdeckter Kurvenbeginn vor der Einmündung in die St 2240 gegeben. Diesbezüglich gilt aber ebenso, dass diese Unzulänglichkeit kein im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigendes Defizit darstellt, da es momentan schon besteht und nicht auf der festgestellten Planung beruht. Aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ist die nach dem planmäßigen Ausbau der A 3 vorzufindende Situation ebenso noch vertretbar, zumal auf dem betroffenen Streckenabschnitt schon jetzt ein Überholverbot gilt. Zudem ist der Verkehr auf der St 2240 ohnehin vorfahrtsberechtigt, so dass Fahrzeuge, die auf der ERH 16 auf die Einmündung zufahren, ihr Tempo ohnehin deutlich verlangsamen oder sogar anhalten müssen. In Blick zu nehmen ist zusätzlich, dass auch die nach den einschlägigen technischen Regelwerken in diesem Bereich anzubringenden Leiteinrichtungen die optische Führung der Kraftfahrer gegenüber der bestehenden Situation verbessern werden.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten bzgl. der Lage- und Höhentrassierung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.3 der Unterlage 1 TP1 verwiesen.

3.4.3.2 Querschnitt

Die zum Jahr 2030 prognostizierte Zunahme des Verkehrs (zwischen der AS Höchststadt-Nord und AS Pommersfelden auf 74.400 Kfz/24 h, zwischen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt-Ost auf 73.800 Kfz/24 h sowie zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West auf 77.000 Kfz/ 24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 20,5 %, 19,6 % bzw. 18,9 %) macht einen 6-streifigen Querschnitt der A 3 erforderlich. Dies gibt zum einen bereits der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen für die Planfeststellung verbindlich vor (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 96, 907-914), zum anderen lässt sich diese Notwendigkeit aber auch aus Bild 4 der RAA ableiten. Diesem Bild entsprechend wurde dem Ausbau im vorliegenden Abschnitt der Regelquerschnitt RQ 36 der RAA mit einer Kronenbreite von 36 m zu Grunde gelegt (siehe Unterlagen 11 TP1 und 14.2 Blatt 1 TP1). Diese Querschnittswahl ist sachgerecht und gerechtfertigt.

Im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung sieht die Planung einen Fahrbahnaufbau nach der Bauklasse (Bk) 100 der RStO mit einer Mindestdicke

des frostsicheren Oberbaues von 75 cm für die A 3 vor. Für die Rampen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt Ost ist ein Ausbau nach Bk 10 bei einer Mindeststärke des Oberbaues von 75 cm geplant. Wegen weiterer diesbzgl. Einzelheiten wird auf Unterlage 14.2 Blatt 1 TP1 verwiesen.

Die Querschnitte der Ein- und Ausfahrrampen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt-Ost wurden auch nach den insoweit maßgeblichen RAA gewählt. Es kommen hier der 1-streifige Querschnitt Q 1 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6 m sowie der 2-streifige Q 4 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 8 m zur Anwendung (siehe Unterlage 14.2 Blatt 2).

Hinsichtlich der geplanten Querschnitte sowie der Fahrbahnbefestigungen und Oberbaustärken der Straßen- und Wegeabschnitte, die wegen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 verlegt bzw. abgeändert werden müssen, wird auf die tabellarischen Darstellungen unter Ziffer 4.2.1 und 4.2.2 der Unterlage 1 TP1 sowie die Unterlagen 11 TP1 und 14.2 Blatt 4 ff Bezug genommen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die für die A 3, die im Ausbauabschnitt liegenden Anschlussstellen und die anzupassenden sonstigen Straßen und Wege vorgesehenen Querschnitte den einschlägigen Straßenbaurichtlinien entsprechen bzw. den Fortbestand des derzeitigen Ausbaustandards der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege gewährleisten. Damit wurde auch eine jeweils im Detail ausgewogene und sachgerechte Lösung gewählt. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar; Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange sind mit der Planung bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

3.4.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der einschlägigen Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt in verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließ-

lich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen - wie vorliegend - ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der nach § 41 Abs. 2 BImSchG insoweit anzustellenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Aktiver Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Lärmschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, BVerwGE 134, 45-59, m. w. N.).

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die im Einzelfall einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 43/08 – juris). Auch das Verhältnis der Kosten des aktiven Vollschatzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, wenn aktiver Vollschutz auf Grund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, NVwZ 2010, 1151-1156); ansonsten stellt dieses Verhältnis regelmäßig kein taugliches Kriterium bei der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung dar.

Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene

Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG stellt allerdings kein zwingendes Gebot dar, sondern nur eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Der Rechtsprechung zu § 50 BImSchG ist nicht zu entnehmen, dass eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei wäre, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht "zwingend" geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände. (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325).

Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG).

Die Planung für den 6-streifigen Ausbau einer Bundesautobahn auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG. Es ist infolge dessen eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Verkehrslärm, auf in § 50 Satz 1 BImSchG genannte Gebiete so weit als möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind dabei nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Bzgl. des Lärmschutzes durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht. Aus § 50 BImSchG folgt vielmehr, dass diese weitmöglichst unterschritten werden sollen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie unter C. 3.4.2.1 dargelegt, scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange aus. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden. Zwar rückt durch die einseitige Verbreiterung der A 3 von Bau-km 356+500 bis zum Bauende in Richtung Westen (zwischen Bau-km 356+500 bis Bau-km 361+600 mit einer Achsabrückung um ca. 4 m und von Bau-km 361+600 bis Bauende mit einer Achsabrückung um ca. 11 m die Autobahntrasse etwas näher an Etzelskirchen und Buch heran. Aus den unter C. 3.4.2.2 bereits genannten gewichtigen Gründen ist dies aber auch Hinblick auf die Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG gerechtfertigt, das Gebot der Trennung unverträglicher Raumnutzungen muss insoweit zurück stehen, zumal selbst in Buch die Achsabrückung nur zu einer zusätzlichen (vernachlässigbaren) Lärmbelastung in der Größenordnung von 0,1 d(BA) führt.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren. Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden vorliegend auch nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2030 ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben.

Der nach der 16. BImSchV ermittelte Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, UPR 1997, 107-108). Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums beinhaltet (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Für eine derart hohe Verkehrslärmgesamtbelastung sind hier aber keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Soweit im Anhörungsverfahren die Regelungen der 16. BImSchV angezweifelt bzw. in Frage gestellt werden, kann dem nicht gefolgt werden. Die in diesem Zusammenhang angeführten Vorschriften bzw. Regelwerke, wie etwa die TA Lärm, die DIN 18005 oder Richtlinien der WHO, sind vorliegend nicht anwendbar (vgl. nur Nr. 1 der TA Lärm sowie Nr. 1 der DIN 18 005 Teil 1). Überdies steht dem Verordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.) Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879). Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, auch nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit bzw. Schutzwürdigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Die letztgenannte Regelung lehnt sich damit an § 34 BauGB an. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 der 16. BImSchV in offenkundiger Parallele zu der Baugebietseinteilung der BauNVO aufgezählt sind, so sind für das Schutzniveau grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte maßgeblich, die in dieser Vorschrift - nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit gestaffelt - bestimmten Gebietsarten zugeordnet sind. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass es für den Lärmschutz keinen Unterschied macht, ob sich das betroffene Grundstück in einem Gebiet befindet, das seine besondere Eigenart bauleitplanerischer Festsetzung oder den tatsächlichen baulichen Verhältnissen verdankt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1008-1010)

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbepannter Innenbereich i. S. v. § 34 BauGB schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rah-

men des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, NVwZ 1996, 1008-1010). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht demnach grundsätzlich kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre. Allerdings muss es möglich bleiben, den notwendigen Lärmschutz mit den Mitteln der Bauleitplanung sicherzustellen.

Zur Klarstellung ist darauf hinzuweisen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i. S. d. Immissionsschutzrechtes fallen. Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 - 11 A 24.98 - juris).

3.4.4.1.3 Schutzbedürftigkeit der im Einwirkungsbereich der A 3 liegenden Siedlungsgebiete

Im Umfeld des gegenständlichen Ausbauabschnittes liegen mehrere Siedlungen, auf die von der A 3 herrührende Lärmimmissionen einwirken. Insbesondere sind die Ortschaften Nackendorf, Etzelskirchen, Höchststadt a. d. Aisch, Saltendorf, Kiefernberg, Medbach, Gremsdorf, Buch, Neuhaus, Hesselberg, Klebheim sowie die Medbacher Mühle vom Lärm der A 3 betroffen.

Die Vorhabensträgerin hat im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen eine Bewertung der Schutzbedürftigkeit dieser Ortschaften auf Basis der Flächennutzungs- und Bebauungspläne der jeweiligen Gemeinden sowie ggf. einer Ortseinsicht vorgenommen. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist in Unterlage 7 der ausgelegten Planunterlagen dokumentiert.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde teilweise eine fehlerhafte Einstufung der Schutzwürdigkeit der genannten Ortschaften geltend gemacht. Im Hinblick darauf hat die Planfeststellungsbehörde das Sachgebiet 34 der Regierung von Mittelfranken (Städtebau) gebeten, hinsichtlich der Teile von Nackendorf, Medbach, Buch und Neuhaus, die nicht jenseits der in ausgelegten Unterlage 7 eingezeichneten 49 dB(A)-Nacht-Isophone liegen, zu prüfen, ob hier tatsächlich (noch) Dorf- bzw. Mischgebiete (im Sinn der BauNVO) vorliegen. Bezüglich der übrigen Ortschaften bzw. Teile von Ortschaften war keine Untersuchung der bauplanungsrechtlichen Einstufung erforderlich, weil diese schon nach dem ursprünglichen Lärmschutzkonzept jenseits der 49 dB(A)-Nacht-Isophone belegen waren, also dort ohnehin die Wohngebietsvorsorgewerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden.

Das Sachgebiet 34 hat nach einer Prüfung vor Ort die Beurteilung der Vorhabensträgerin zum großen Teil bestätigt. In Bezug auf Neuhaus und Buch hat das Sachgebiet 34 allerdings eine von der Einschätzung der Vorhabensträgerin

abweichende Gebietseigenart festgestellt. Dies betrifft ein Areal am nordwestlichen Ortsrand von Neuhaus, die Bebauung am südlichen Ortsrand von Buch sowie ein kleineres Areal im nördlichen Teil von Buch. Diese Bereiche weisen nach der Einschätzung des Sachgebiets 34 die Eigenart eines allgemeinen Wohngebiets auf (vgl. dazu im Detail die der Stellungnahme des Sachgebiets 34 vom 21.09.2015 beigefügten Lageplanausschnitte). Der Einschätzung des Sachgebietes 34 schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an. Diese Bewertung hat im Übrigen auch die Vorhabensträgerin in die festgestellte Unterlage 7 übernommen und infolge dessen das der ausgelegten Planung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept überarbeitet.

Hinsichtlich derjenigen Bereiche, die auch nach Auffassung des Sachgebietes 34 (weiterhin) als Dorf- bzw. Mischgebiete anzusehen sind, gilt folgendes:

Für diese Areale bestehen keine Bebauungspläne, so dass sie jeweils als unbeplanter Innenbereich i. S. v. § 34 BauGB zu qualifizieren sind. Zur Bestimmung des maßgeblichen Charakters der näheren Umgebung dürfen hier aber nicht lediglich die baulichen Verhältnisse auf einem einzelnen Grundstück und den angrenzenden Grundstücken in den Blick genommen werden. In die Betrachtung mit einzubeziehen ist vielmehr die gesamte Umgebung, auf die sich die bauliche Nutzung, die auf dem Grundstück ausgeübt wird, auswirken kann und die ihrerseits den bodenrechtlichen Charakter dieses Grundstücks prägt. Diese wechselseitige Prägung beurteilt sich nicht allein danach, welche Bebauung in der unmittelbaren Nachbarschaft überwiegt. Reicht die prägende Wirkung entsprechend weit, so ist dem bei dem räumlichen Umgriff Rechnung zu tragen (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.1978, BVerwGE 55, 369, vom 19.09.1986, BVerwGE 75, 34, und vom 11.02.1993 - 4 C 15.92 - juris).

Bei den insoweit in Rede stehenden Arealen von Buch handelt es sich im Wesentlichen um den ursprünglichen Ortskern der Ortschaft. Hier befinden sich u. a. auch noch landwirtschaftliche Betriebe sowie Gebäude, die für Wirtschaftsstellen landwirtschaftlicher Betriebe typisch sind (Scheune, Ställe). Das betroffene Areal wird insgesamt, auch mit Blick auf die sonst vorhandene Bausubstanz, durch diese Betriebe noch mit geprägt, so dass dieses noch die Charakteristik eines Dorfgebietes i. S. v. § 5 BauNVO aufweist.

Die Ortschaft Medbach wird im Kern auch noch von der landwirtschaftlichen Nutzung geprägt und weist ebenso die typischen Merkmale eines Dorfgebietes nach § 5 BauNVO auf. Ein am nordwestlichen Ortsrand liegendes Areal wird zwar durch Wohnnutzung geprägt. Wegen der geringen Flächenausdehnung dieses Areals kann ihm aber kein eigenständiger Gebietscharakter zuerkannt werden. Es ist funktional noch dem Ortskern zuzuordnen und teilt dessen Eigenart als Dorfgebiet. Für die am nördlichen Ortsrand von Medbach liegende unbebaute Fläche, die im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt ist, existiert kein Bebauungsplan, sie ist auch nicht durch sonstige städtebauliche Satzungen in den in Zusammenhang bebauten Ortsteil einbezogen worden. Die Fläche hat auf Grund dessen keinen Einfluss auf die Beurteilung der Gebietseigenart.

Die Ortschaft Nackendorf ist im Kern ebenso noch landwirtschaftlich geprägt. In Randbereichen hat sich allerdings verstärkt Wohnbebauung entwickelt. Auf dem Areal am nördlichen Ortsrand jenseits des von Bebauung weitgehend freien Talbereichs wurden bislang ausschließlich Wohngebäude errichtet. Ein Teil dieses Bereichs ist mit dem Bebauungsplan „An der Limbacher Leite“ als Mischgebiet festgesetzt worden, für den östlichen Teil des Gebietes existiert kein Bebauungsplan, er ist im Flächennutzungsplan ebenso wie der Geltungsbereich des genannten Bebauungsplans aber als gemischte Baufläche dargestellt. Im Hinblick darauf

erweist sich die in den ausgelegten Unterlagen vorgenommene Darstellung als gemischte Baufläche als nicht zu beanstanden. Ob der Bebauungsplan hier rechtmäßig ein Mischgebiet festsetzen durfte, ist in diesem Zusammenhang unerheblich. Der Bebauungsplan ist insoweit für die Beurteilung der Schutzbedürftigkeit der Bebauung verbindlich, eine Inzidentkontrolle o. ä. findet insoweit nicht statt.

In Bezug auf die übrigen Areale im Umfeld der A 3, für die im Anhörungsverfahren eine falsche Beurteilung der Schutzbedürftigkeit geltend gemacht wurde, - insbesondere auch hinsichtlich der Ortschaft Neuhaus - kann die Frage offen bleiben, ob die in der Unterlage 7 TP1 jeweils dargestellte Schutzbedürftigkeit auch für die von der Autobahndirektion Nordbayern als gemischte Baufläche („M“) angenommenen Bereiche zutrifft. Denn in diesen Arealen werden die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV - jedenfalls unter Berücksichtigung des im Rahmen der eingebrachten Tekturen vorgesehenen Einbaus einer besonders lärmindernden offenporigen Asphaltdeckschicht zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende - nicht überschritten.

3.4.4.1.4 Verkehrslärberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von der Vorhabensträgerin mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage dieser Berechnung ist die in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 ermittelte Verkehrsbelastung. Diese Untersuchung prognostiziert u. a. zwischen der AS Höchststadt-Nord und AS Pommersfelden eine Verkehrsmenge von 74.400 Kfz/24 h, zwischen der AS Pommersfelden und der AS Höchststadt-Ost eine solche von 73.800 Kfz/24 h sowie zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West eine Verkehrsmenge von 77.000 Kfz/24 h im Jahr 2030. An Schwerverkehr sind danach in den in genannten Streckenbereichen 15.280 Lkw/24 h, 14.460 Lkw/24 h bzw. 14.540 Lkw/24 h zu erwarten. Hinsichtlich der weiteren Ausgangsdaten der Lärmberechnung, insbesondere der Lkw-Anteile Tag/Nacht, wird auf Ziffer 1.1.3 der Unterlage 17 TP1 verwiesen. Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden wäre, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile.

Im Anhörungsverfahren wird verschiedentlich auf einen (vermeintlichen) Widerspruch zwischen den in den Planfeststellungsunterlagen zu dem gegenständlichen Vorhaben enthaltenen Angaben zur zukünftigen Schwerverkehrsbelastung auf der A 3 und den diesbzgl. Angaben in den Planfeststellungsunterlagen zur Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Steigerwald an der A 3 hingewiesen. In den letztgenannten Unterlagen werde für das Jahr 2025 eine Verkehrsmenge von 17.695 Lkw/24 h zwischen der AS Schlüsselfeld und dem AK Nürnberg prognostiziert. Die vorliegend angestellte Verkehrsprognose sei deshalb nicht logisch nachvollziehbar und stelle eine zu niedrige Verkehrsbelastung als Ausgangspunkt für die lärmtechnischen Berechnungen dar.

Dem kann nicht gefolgt werden. Bei der aus den Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Steigerwald zitierten durchschnittlichen täglichen Lkw-Belastung zum Jahr 2025 ($DT_{sv} 2025$) handelt es sich um einen streckenbezogenen Mittelwert für den Abschnitt von der AS Schlüsselfeld bis zum AK Nürnberg. Dieser setzt sich aus den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Lkw-Verkehrsaufkommen für die in diesem Streckenzug

gelegenen Teilabschnitte zusammen, aus denen das arithmetische Mittel gebildet wurde. Dem liegen folgende prognostizierte Verkehrsbelastungen zu Grunde:

Abschnitt	DT_{sv} 2025
AS Schlüsselfeld - AS Höchststadt-Nord	15.120
AS Höchststadt-Nord - AS Pommersfelden	15.280
AS Pommersfelden - AS Höchststadt-Ost	14.460
AS Höchststadt-Ost - AS Erlangen-West	14.540
AS Erlangen-West - AS Erlangen-Frauenaurach	14.640
AS Erlangen-Frauenaurach - AK Fürth/Erlangen	15.760
AK Fürth/Erlangen - AS Tennenlohe	21.400
AS Tennenlohe - AS Nürnberg-Nord	20.330
AS Nürnberg-Nord - AS Nürnberg-Behringersdorf	21.280
AS Nürnberg-Behringersdorf - AS Nürnberg-Mögeldorf	21.850
AS Nürnberg-Mögeldorf - AK Nürnberg	19.980

Arithmetisches Mittel:

17.695

Dieser Mittelwert ist auf Grund dessen, dass er die innerhalb der einzelnen Planfeststellungsabschnitte auftretenden Verkehrsbelastungen und –belastungsunterschiede nur unzureichend abbildet, für Zwecke der Verkehrslärberechnung nicht heranzuziehen, sondern die für die jeweiligen Streckenabschnitte prognostizierten (genaueren) Verkehrsmengen. Dies ist vorliegend auch geschehen. Der angegebene Mittelwert ist lediglich für die Bestimmung der im Abschnitt AS Schlüsselfeld - AK Nürnberg notwendigen Anzahl an LKW-Stellplätzen relevant; nur in diesem Zusammenhang wurde der Mittelwert in den ausgelegten Unterlagen genannt. Im Übrigen verweist Prof. Kurzak in der bereits genannten Verkehrsuntersuchung von vom 17.03.2014 darauf, dass bzgl. der bundesweiten Jahresfahrleistung im Zeitraum 2020 – 2025 aufgrund der demografischen Entwicklung kein Zuwachs mehr zu erwarten ist und im anschließenden Zeitraum sogar eine beginnende Abnahme. Dies erklärt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend, warum zwischen 2025 und 2030 nur noch allenfalls geringfügige Verkehrssteigerungen auf der A 3 prognostiziert wurden. Diese sind nach Aussage von Prof. Kurzak aufgrund der Wirtschaftskrise ab 2008 für den Abschnitt AK Biebelried bis AS Erlangen-West dennoch als deutlich auf der sicheren Seite liegend anzusehen. Die Einwände bzgl. der fehlenden Transparenz der Verkehrsuntersuchung teilt die Planfeststellungsbehörde deshalb im Ergebnis nicht; eine nochmalige Erstellung einer (neuen) Verkehrsprognose o. ä. ist nicht geboten.

Bei der Lärmberechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke vom Bauanfang bis zur AS Höchststadt-Ost ein Belag vorgesehen ist, für den bei der Berechnung ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und der Tabelle 4 der RLS-90 angesetzt werden darf (vgl. lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11). Von der AS Höchststadt-Ost bis zum Bauende wird gemäß den planfestgestellten, tektierten Unterlagen ein Belag eingebaut, für den bei der Berechnung sogar ein Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) nach den genannten Vorschriften angesetzt werden darf (vgl. ebenso lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11). Die letztgenannte Anforderung erfüllen derzeit nur offenporige Asphaltdeckschichten. Da diese mit der Zeit ihre Wirkung teilweise einbüßen können, wurden der Vorhabenträgerin mit

der Nebenbestimmung unter A 3.4.1 Kontroll- und Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung der akustischen Wirksamkeit des Fahrbahnbelages aufgegeben. Auf Basis der aktuell vorliegenden gesicherten Erkenntnisse darf davon ausgegangen werden, dass offenporige Asphaltdeckschichten für mindestens acht Jahre die angesetzte Lärminderungswirkung aufweisen (vgl. dazu das Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009, dem ARS Nr. 3/2009, Gz. S 13/7144.2/02-09/1005908, als Anlage beigelegt). Dementsprechend wurde auch die Frist zur erstmaligen Wirksamkeitskontrolle bemessen. Soweit sich hierbei oder den anschließend im jährlichen Turnus zu wiederholenden Kontrollen die Notwendigkeit von Abhilfemaßnahmen ergibt, so hat die Vorhabensträgerin solche - wie festgelegt - unverzüglich zu ergreifen. Dies beinhaltet u. U. auch Deckschichterneuerungen. Im Hinblick darauf begegnet der Ansatz des genannten Korrekturwertes in den schalltechnischen Berechnungen keinen Bedenken (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 645-648). Lediglich der Vollständigkeit halber wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auch ein zweischichtiger offenporiger Asphalt keine gesicherte höhere Lärminderungswirkung als ein einschichtiger offenporiger Belag aufweist (vgl. genanntes Statuspapier); einen Fahrbahnbelag, der wissenschaftlich hinreichend abgesichert eine dauerhafte Lärminderungswirkung von - 8 dB(A) erbringt, gibt es derzeit noch nicht.

Soweit im Anhörungsverfahren kritisiert wird, dass in den schalltechnischen Berechnungen Fahrtgeschwindigkeiten von (nur) 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW angesetzt wurden, vermag die Planfeststellungsbehörde dem nicht zu folgen.

Nach Anlage 1 der 16. BImSchV und den RLS- 90 ist die Stärke der Schallimmissionen von einer Straße oder einem Fahrstreifen u. a. grundsätzlich unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu berechnen – hier also 80 km/h bei LKW. Dass die Geschwindigkeitsbeschränkung von einigen Verkehrsteilnehmern verletzt wird, spielt keine Rolle, weil die Algorithmen der RLS-90 auf umfangreichen Praxismessungen beruhen und unterstellt werden kann, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen auch während der Praxismessungen in repräsentativer Weise verübt worden sind, so dass sich der Einfluss von Geschwindigkeitsüberschreitungen in den Algorithmen niederschlägt.

Bei Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung - wie vorliegend für PKW - ist gemäß Nr. 4.4.1.1.2 der RLS-90 für PKW eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h in Ansatz zu bringen (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003 - 4 B 76/03 - juris). Wenngleich eine Reihe von Fahrzeugen sicherlich erheblich schneller als 130 km/h fahren werden, gilt ebenso, dass viele Fahrzeuge deutlich langsamer unterwegs sind. Auch hier kann unterstellt werden, dass die auf umfangreichen Praxismessungen beruhenden Algorithmen der RLS-90 das tatsächliche Fahrverhalten der PKW-Lenkerinnen und -lenker repräsentativ abbilden, d.h. dass sich die PKW auf einer unbeschränkten Straße in der Mittelung hinsichtlich der Lärmimmissionen so verhalten, als würden alle PKW 130 km/h fahren.

Die Regelungen der 16. BImSchV und der RLS- 90 sind im Übrigen auch mit höherrangigem Recht vereinbar. Der Ordnungsgeber kann zwar grundsätzlich gehalten sein, erheblichen Veränderungen durch entsprechende Anpassungen Rechnung zu tragen. Ein solcher Anpassungsbedarf besteht hier aber nicht; denn die in der RLS-90 festgelegten Höchstwerte beruhen nicht auf rechtlich festgelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, sondern auf gemessenen Durchschnittswerten (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154-1160). Eine Wiederholung der schalltechnischen Berechnungen unter Zugrundelegung höherer Fahrzeuggeschwindigkeiten ist demnach nicht geboten.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft, ohne dass die Berechnungen zu Beanstandungen Anlass gegeben hätten. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit im Anhörungsverfahren auch nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgestellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nämlich u. a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich. Soweit im Anhörungsverfahren moniert wurde, dass für bestimmte Anwesen keine Lärmberechnungen durchgeführt wurden, ist auf die vom Sachgebiet 50 der Regierung nicht beanstandete Aussage in Unterlage 17 TP1 zu verweisen, wonach das Areal, für das Berechnungen durchgeführt wurden, soweit ausgedehnt wurde, dass mit Sicherheit für alle nicht einzeln berechneten Gebäude, auch unter Berücksichtigung ungünstiger topographischer Lage und/oder ungünstigen Reflexionsverhältnissen, eine Immissionsgrenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann.

Lärmmessungen - wie sie z. T. im Anhörungsverfahren gefordert wurden - sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite. Der Einfluss von Straßennässe wird - ebenso wie zeitweise auftretende Verhältnisse mit höheren Windgeschwindigkeiten oder ähnliche vorübergehende Erscheinungen - nicht gesondert berücksichtigt, da repräsentative Mittelungspegel notwendig sind. Zudem überdecken u. a. bei stärkerem Wind die dadurch selbst in der Nähe der jeweiligen Immissionspunkte verursachten Geräusche die durch den Verkehr auf der Autobahn verursachten stärker als bei den der RLS-90 zu Grunde liegenden Wetterannahmen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 18.02.2009 - 7 KS 75/06 - juris). Zudem sind Messungen für das Prognosejahr 2030 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d. h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind überdies auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen und der gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Einzelmessungen führen damit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen - nicht wiederholbaren - Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die

Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

3.4.4.1.5 Beurteilung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Einzelnen in den Unterlagen 1 TP1, 7 TP1 und 11 TP1 beschrieben bzw. dargestellt. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 17.1 TP1 aufgeführt und in Unterlage 7 der festgestellten Planunterlagen zeichnerisch dargestellt. Mit diesen Maßnahmen werden an allen untersuchten Gebäuden in den im Umfeld der A 3 liegenden Ortschaften die jeweils maßgeblichen Taggrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass für den Zeitraum „Tag“ aktiver Vollschutz erreicht wird. In Nackendorf, Saltendorf, Kieferndorf, Höchststadt a. d. Aisch und Hesselberg werden auch die jeweils einschlägigen Nachtgrenzwerte eingehalten, so in diesen Ortschaften auch für den Zeitraum „Nacht“ aktiver Vollschutz gewährleistet wird. Gleiches gilt für Neuhaus; hier wird durch die nunmehr zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende vorgesehene offenporige Asphaltdeckschicht nun ebenso auch nachts aktiver Vollschutz erreicht.

Trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es aber zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte an einigen Immissionsorten in Medbach und Buch. Wie nachfolgend im Einzelnen dargelegt, entsprechen die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen dennoch auch insoweit dem Verhältnismäßigkeitsgebot des § 41 Abs. 2 BImSchG (zur Vorgehensweise bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.4.1). Soweit dabei konkrete Geldbeträge angegeben werden, sind diese der Übersichtlichkeit halber kaufmännisch gerundet. Der Ermittlung dieser Beträge wurden folgende Kostenansätze zu Grunde gelegt:

- Lärmschutzwände:
375 €/m² brutto für absorbierende Wände
520 €/m² brutto für transparente Wände
- Lärmschutzwälle:
400 €/m brutto für 4 m hohe Wälle
840 €/m brutto für 6 m hohe Wälle
1460 €/m brutto für 8 m hohe Wälle
- Steilwälle: 360 €/m² brutto
- Offenporiger Asphalt: 7 €/m² brutto (reine Baukosten)
- Fahrbahnbelag mit D_{StrO}-2 dB(A): 5,50 €/m² (reine Baukosten)

Diese Kostenansätze sind sachgerecht und angemessen. Die für absorbierende Lärmschutzwände - welche im Regelfall eingesetzt werden - angesetzten Kosten entsprechen exakt den in der Broschüre "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2013", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, für das Jahr 2013 angegebenen Durchschnittskosten von Lärmschutzwänden (vgl. Tabelle 8 der Broschüre).

Für transparente Wände werden dort keine Durchschnittskosten genannt. Im Hinblick auf die bei dieser Art von Wänden zu stellenden konstruktiven Anforderungen und der hierfür notwendigen Materialien kann die Planfeststellungsbehörde aber nicht erkennen, dass der zu Grunde gelegte Kostenansatz übermäßig hoch wäre.

Die Kostenansätze für Lärmschutzwälle sind ebenso nicht zu beanstanden. In der genannten Broschüre wird für 1 m² wirksamer Abschirmfläche bei einer Wallhöhe von 4 m ein durchschnittlicher Preis von 98 €, bei einer Wallhöhe von 6 m ein Preis 140 € und bei einer Wallhöhe von 8 m ein Durchschnittspreis von 182 € angegeben. Die Umrechnung dieser Durchschnittskosten auf einen laufenden Meter Erdwall ergibt, dass ein solcher bei einer Wallhöhe von 4 m durchschnittlich 392 €, bei einer Wallhöhe von 6 m durchschnittlich 840 € und bei der Wallhöhe von 8 m durchschnittlich 1456 € kostet. Damit entsprechen auch die für Erdwälle angesetzten Kosten exakt bzw. beinahe exakt den in der genannten Broschüre angegebenen Durchschnittskosten für Erdwälle. Soweit die angesetzten Kosten diese Durchschnittskosten um wenige Euro überschreiten, lässt sich daraus keineswegs schließen, dass insoweit überhöhte Kosten in Rechnung gestellt worden wären. Insbesondere muss in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden, dass die Kosten für derartige Wälle infolge örtlicher Besonderheiten stark streuen können und hier verschiedene Faktoren eine Rolle (Transportwege, Erdmassenpreise usw.) spielen. Die Planfeststellungsbehörde hält deshalb im Ergebnis auch die für Erdwälle zu Grunde gelegten Kostenansätze nicht für zu hoch.

Die für Steilwälle in Ansatz gebrachten Kosten von 360 €/m² liegen etwas über den in der Broschüre des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hierfür genannten Durchschnittskosten 323 €/m². Für Steilwälle gilt aber gleichermaßen wie für mit Regelneigung geböschte Lärmschutzwälle, dass die Kosten aus verschiedenen Gründen nicht unerheblich streuen können, so dass unter Berücksichtigung der Gesamtumstände der Kostenansatz für Steilwälle noch nicht als unangemessen hoch angesehen werden kann.

Für offenporigen Asphalt werden in der genannten Broschüre auf Grund der durch örtliche Besonderheiten möglichen starken Streuung der Kosten keine Durchschnittspreise pro m² angegeben (vgl. S. 24 der Broschüre). Setzt man ungeachtet dessen die für das Jahr 2013 in Tabelle 10 genannte Fläche zu den dort angeführten Kosten in Beziehung, so ergibt sich daraus ein weit höherer Wert für die Einbaukosten pro m² (rund 26 €), als er vorliegend angesetzt wurde.

Für lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) (typischerweise Splittmastixasphalt) werden in der Broschüre auch keine Durchschnittskosten genannt. Die hierfür angesetzten Kosten erscheinen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der bekannten Erfahrungswerte aber ebenso nicht als überhöht.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. fordert, zum Schutz des Bodens generell Lärmschutzwände vorzuziehen und zum Erhalt des Landschaftsbildes einzugrünen, kann dem in dieser Allgemeinheit nicht gefolgt werden. Lärmschutzwälle fügen sich gegenüber Lärmschutzwänden grundsätzlich besser in das Landschaftsbild ein und bewirken bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles, wie auch die höhere Naturschutzbehörde in anderem Zusammenhang bestätigt hat. Zudem sind Lärmschutzwälle (bezogen auf die Projektionsfläche) auch erheblich günstiger als Lärmschutzwände zu errichten; derartige Wände kosten ein Mehrfaches vergleichbar wirksamer Lärmschutzwände, was sich auch deutlich aus den vorstehenden Ausführungen ablesen lässt. Demgegenüber fällt der mit Lärmschutzwällen verbundene zusätzliche Landverbrauch jedenfalls nicht so stark ins Gewicht, als dass generell nur Lärmschutzwände in Betracht zu ziehen wären. Es kommt insoweit vielmehr auf die konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalles an, wobei außerhalb großstädtischer Bereiche wegen der genannten Gesichtspunkte in der Regel aber Lärm-

schutzwälle bzw. bei größeren Konstruktionshöhen Wall/Wand-Kombinationen das Mittel der Wahl sind.

3.4.4.1.6 Lärmschutzkonzept Medbach

Die Vorhabensträgerin hat bzgl. Medbach folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

- a) 6-streifiger Ausbau der A 3 nur mit lärminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$)

Länge des lärmindernden Fahrbahnbelages:	3.700 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	12
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	41
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	26
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	11 dB(A)

- b) Variante mit lärminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$) und Lärmschutzwänden, -wällen und Wall/Wand-Kombination (Vorzugsvariante Vorhabensträgerin)

Länge des lärmindernden Fahrbahnbelages:	3.700 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 359+860 – 360+050:	190 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 359+860 – 360+050:	6 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau- km 360+050+360+245:	195 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau- km 360+050+360+245:	6 m / 4 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 360+245 – 360+600:	355 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 360+245 – 360+600:	6 m
Länge des Lärmschutzwalls Bau-km 360+600 – 360+920:	320 m
Höhe der Lärmschutzwalls Bau-km 360+600 – 360+920:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	1
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	1 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	2.750.000 €
Kosten je Schutzfall:	68.649 €

- c) Variante mit offenporigem Asphalt und Lärmschutzwänden, -wällen und Wall/Wand-Kombination

Länge des offenporigen Asphalts:	3.700 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 359+860 – 360+050:	190 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 359+860 – 360+050:	6 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau- km 360+050+360+245:	195 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau- km 360+050+360+245:	6 m / 4 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 360+245 – 360+600:	355 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 360+245 – 360+600:	6 m
Länge des Lärmschutzwalls Bau-km 360+600 – 360+920:	320 m
Höhe der Lärmschutzwalls Bau-km 360+600 – 360+920:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0

Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	2.910.000 €
Kosten je Schutzfall:	70.900 €

Variante a) scheidet aus, da schon die Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin (Variante b) ein deutliches „mehr“ an aktivem Schallschutz liefert. Zu prüfen ist deshalb hier nur, ob die Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin als verhältnismäßig erscheint oder ob die Vorhabensträgerin auf die Variante c) zu verweisen ist.

Die Variante c) würde Vollschutz in Medbach sicherstellen. Die Baukosten für diese Variante sind 160.950 € - und damit rund 6 % - höher als bei der (Vorzugs-) Variante b). Die Variante c) schützt dabei aber nur ein einziges Anwesen mehr als die Variante b) voll. Bei der letztgenannten Variante treten an diesem Anwesen Grenzwertüberschreitungen von weniger als 1 dB(A) auf; sie schützt aber bereits 40 Anwesen vor Grenzwertüberschreitungen bei Kosten je Schutzfall von 68.649 €. Bei Umsetzung der Variante c) ergäbe sich damit ein deutlicher Kostensprung im Verhältnis zu dem damit erzielbaren zusätzlichen Schutz. Für den Schutz des bei der Variante b) noch von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Anwesens müsste der genannte Unterschiedsbetrag der Baukosten aufgewendet werden, welcher wohl einen nicht erheblichen Teil des Verkehrswertes des betroffenen Anwesens ausmachen dürfte. Zu berücksichtigen ist zudem, dass in Medbach ohne Ausbau der A 3 bereits bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 bei 41 Gebäuden die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden würden, davon bei 36 Anwesen um mehr als 3 dB(A), sogar am Tag würden an 18 Gebäuden Grenzwertüberschreitungen auf treten. Es besteht somit hier eine erhebliche tatsächliche Vorbelastung der Ortschaft, welche sich in der Abwägung schutzmindernd auswirkt. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden (st. Rspr.; z. B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 42.97 - juris). Bereits mit der (Vorzugs-) Variante b) werden zudem durchgängig erhebliche Pegelminderungen von bis zu 13 dB(A) erzielt. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen bei dieser Variante bewegen sich überdies deutlich unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A). In die Betrachtung einzustellen ist auch, dass der bei der Variante c) vorgesehene offenporige Asphalt wegen seines schnelleren Verschleißes und die dadurch bedingten kürzeren Sanierungsintervalle im Unterhalt deutlich teurer ist als der bei der (Vorzugs-) Variante b) vorgesehene Fahrbahnbelag. Kapitalisiert betragen die Unterhaltungsmehraufwendungen für den offenporigen Asphalt ein Mehrfaches der angesetzten Baukosten pro m² (nach den vorliegenden Erfahrungen zumindest 43 €/m²), was in die zu Grunde gelegten Baukostenansätze noch gar nicht eingerechnet wurde. Die Berücksichtigung dieser Unterhaltungsmehrkosten in die Betrachtung ist zulässig und auch geboten, da zu den Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen neben den Baukosten explizit auch die Unterhaltungskosten zählen (BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, UPR 1999, 451). Dies schlägt sich ebenso zu Lasten der Variante c) nieder. Im Ergebnis stellt sich der für den Vollschutz zusätzlich notwendige Aufwand damit als wirtschaftlich unverhältnismäßig dar. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes wird mit der von der Vorhabensträgerin gewählten Variante b) dennoch in ausgewogener Weise Rechnung getragen. Mit dieser können knapp 98 % der insgesamt zu lösenden Schutzfälle bewältigt werden, Grenzwertüberschreitungen in einer vom menschlichen Ohr wahrnehmbaren Größenordnung sind nicht anzutreffen. Die Kosten der von der Vorhabensträgerin gewählten Variante b) stehen in angemessenem Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau.

Die in der von der Vorhabensträgerin gewählten Variante b) beinhalteten Lärmschutzwälle bzw. -wände wirken nur für die östlich der A 3 liegende Bebauung von Medbach. Für die westlich der A 3 liegende Medbacher Mühle entfalten sie keine schallmindernde Wirkung. Im Hinblick auf die abgeschiedene Lage dieses Einzel-

anwesens und die auch hier bestehende erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärmimmissionen stellen sich allerdings aktive Lärmschutzmaßnahmen, die über den ohnehin für Medbach vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag hinaus gehen, wegen der für eine schalltechnische Wirksamkeit mindestens notwendigen Länge als außer Verhältnis zum Schutzzweck dar, ohne dass es hierzu einer vertieften Betrachtung bedürfte. Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass wegen des Maßes der Grenzwertüberschreitungen an der Medbach Mühle (max. rund 7 dB(A)) auch der Einsatz von offenporigem Asphalt hier keinen Vollschutz bewirken würde.

Insgesamt erscheint die von der Vorhabensträgerin gewählte Variante b) deshalb als verhältnismäßig und angemessen; von der Vorhabensträgerin ist kein „mehr“ an aktivem Lärmschutz in Bezug auf Medbach zu verlangen.

3.4.4.1.7 Lärmschutzkonzept Buch

Die Vorhabensträgerin hat bzgl. Buch unter Berücksichtigung der unter C. 3.4.4.1.3 dargestellten Ergebnisse der Überprüfung der Gebietseigenarten folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

- a) 6-streifiger Ausbau der A 3 nur mit lärmminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A))

Länge des lärmmindernden Fahrbahnbelages:	4.800 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	12
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	100
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	56
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	15 dB(A)

- b) Variante mit lärmminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A), Lärmschutzwall/-wand-Kombinationen und Lärmschutzwänden an Bauwerk 362b

Länge des lärmmindernden Fahrbahnbelages:	4.800 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+400 :	250 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+400:	6 m / 4 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+400 – 362+740:	340 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+400 – 362+740	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	162 m
Höhe der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	3 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+765 – 363+100:	335 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+765 – 363+100:	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 363+100 – 363+260:	160 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 363+100 – 363+260:	6 m / 4 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	3
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	20
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	12
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	9 dB(A)

Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	3.810.000 €
Kosten je Schutzfall:	47.629 €

- c) Variante mit offenporigem Asphalt, im Übrigen wie Variante b)
(Vorzugsvariante Vorhabensträgerin)

Länge des offenporigen Asphalts:	4.800 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+400 :	250 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+400:	6 m / 4 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+400 – 362+740:	340 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+400 – 362+740:	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	162 m
Höhe der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	3 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+765 – 363+100:	335 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+765 – 363+100:	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 363+100 – 363+260:	160 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 363+100 – 363+260:	6 m / 4 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	7
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	3
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	6 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	4.020.000 €
Kosten je Schutzfall:	43.217 €

- d) Variante c) mit teilweise erhöhten und in Richtung Süden verlängerten Lärmschutzwall/-wand-Kombinationen

Länge des offenporigen Asphalts:	4.800 m
Länge der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+740:	590 m
Höhe der Lärmschutzwall/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+740:	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	20 m
Höhe der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	3 m
Länge des Lärmschutzwalls Bau-km 362+765 – 363+450:	685 m
Höhe des Lärmschutzwalls Bau-km 362+765 – 363+450:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 362+765 – 363+310:	545 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 362+765 – 363+310:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 363+260 – 363+450:	190 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 363+260 – 363+450:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	5
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	1
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	4 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	4.770.000 €
Kosten je Schutzfall:	50.162 €

- e) Variante d) mit teilweiser Errichtung eines Steilwalls anstatt eines mit Regelneigung geböschten Lärmschutzwalls

Länge des offenporigen Asphalts:	4.800 m
Länge der Lärmschutzwand/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+740:	590 m
Höhe der Lärmschutzwand/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+740:	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	20 m
Höhe der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	3 m
Länge des Steilwalls Bau-km 362+765 – 363+450:	685 m
Höhe des Steilwalls Bau-km 362+765 – 363+450:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 362+765 – 363+310:	545 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 362+765 – 363+310:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 363+310 – 363+450:	140 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 363+310 – 363+450:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	4
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	5.580.000 €
Kosten je Schutzfall:	58.081 €

- f) Variante e) mit weiterer Erhöhung des Steilwalles und der Lärmschutzwand darauf

Länge des offenporigen Asphalts:	4.800 m
Länge der Lärmschutzwand/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+740:	590 m
Höhe der Lärmschutzwand/-wand-Kombination Bau-km 362+150 – 362+740:	6 m / 5 m
Länge der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	162 m
Höhe der Lärmschutzwand an/auf Brücke:	3 m
Länge des Steilwalls Bau-km 362+765 – 363+450:	685 m
Höhe des Steilwalls Bau-km 362+765 – 363+450:	8 m
Länge der Lärmschutzwand Bau-km 362+765 – 363+450:	685 m
Höhe der Lärmschutzwand Bau-km 362+765 – 363+450:	7 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	2
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	6.600.000 €
Kosten je Schutzfall:	67.346 €

Näher zu betrachten sind hier nur die Varianten c) – f), wobei die Variante c) die Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin darstellt, die Eingang in die festgestellte Planung gefunden hat. Die Varianten a) und b) bleiben im aktiven Schutzniveau deutlich hinter der Vorzugsvariante zurück und sind deshalb nicht in Betracht zu ziehen.

Die Variante f) gewährleistet annähernd aktiven Vollschutz für Buch, lediglich an zwei Anwesen wird der einschlägige Immissionsgrenzwert um max. 1,1 dB(A) überschritten. Sie kostet allerdings rund zwei Drittel mehr als die Variante c) und bewältigt dabei aber nur fünf Schutzfälle mehr; die Variante c) bewältigt bereits 93 Schutzfälle. Auf Grund der großen Kostenunterschiede der beiden Varianten wären für die bei der Variante f) zusätzlich bewältigten Schutzfälle je Fall etwa

516.000 € aufzuwenden. Dieser Betrag dürfte in Anbetracht dessen, dass die insoweit betroffenen Anwesen in direkter Nähe zur Autobahn liegen, den Verkehrswert dieser Anwesen deutlich übersteigen. Die Kosten je Schutzfall sind bei der Variante f) um mehr als die Hälfte höher als bei der Variante c); sie steigen im Verhältnis zum zusätzlich erzielten Schutz sprunghaft an. Zu berücksichtigen ist zudem, dass in Buch ohne Ausbau der A 3 bereits bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 bei 131 Gebäuden die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, davon bei 72 Anwesen um mehr als 3 dB(A). In der Spitze werden die Grenzwerte um bis knapp 16 dB(A) überschritten, so dass hier sogar die in der Rechtsprechung anerkannten Orientierungswerte, oberhalb derer eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein Eingriff in die Substanz des Eigentums anzunehmen ist, teilweise überschritten werden. Selbst am Tag treten an 22 Gebäuden Grenzwertüberschreitungen auf. Es besteht somit hier eine sehr hohe tatsächliche Vorbelastung der Ortschaft, die schutzmindernd wirkt. Bereits mit der Variante c) werden hier durchgängig erhebliche Pegelminderungen erzielt. Die grenzwertüberschreitenden Beurteilungspegel bei der Variante c) bewegen sich zudem in etwa noch im Bereich des für Dorf- und Mischgebiete maßgeblichen Nachtgrenzwertes von 54 d(BA), so dass hier dennoch gesunde Wohnverhältnisse angenommen werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, BVerwGE 123, 152-159). Im Ergebnis stellt sich die Variante f) deshalb als außer Verhältnis zum Schutzzweck stehend dar. Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass deswegen auch zusätzliche Maßnahmen, die durchgehenden aktiven Vollschutz für Buch sicherstellen würden, erst recht unverhältnismäßig wären.

Die hernach noch zu betrachtenden Varianten d) und e), deren Verhältnismäßigkeitsprüfung auch von dem Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) ausdrücklich angeregt wurde, unterscheiden sich von der (Vorzugs-) Variante c) dadurch, dass die bei der Variante c) schon vorgesehenen Lärmschutzkonstruktionen in gewissem Maß erhöht und etwa 200 m nach Süden verlängert werden; bei der Variante e) kommt abschnittsweise eine Steilwall anstatt eines mit Regelneigung geböschten Lärmschutzwalles zum Einsatz. Die Variante d) kostet knapp 20 %, die Variante e) knapp 40 % mehr als die (Vorzugs-) Variante c). Die Kosten je Schutzfall sind bei der Variante d) um ein Sechstel, bei der Variante e) um gut ein Drittel höher als bei der (Vorzugs-) Variante c). Beide Varianten bewältigen jedoch nur zwei bzw. drei Schutzfälle mehr als die (Vorzugs-) Variante c), welche bereits 93 Schutzfälle bewältigt. Für die mit den Varianten d) und e) zusätzlich gelösten Schutzfälle müssten je Fall über 370.000 € bzw. knapp 520.000 € zusätzlich aufgewendet werden. Die mit diesen Varianten verbundenen Zusatzkosten steigen damit gegenüber dem damit erreichten zusätzlichen Nutzen sprunghaft an. Die zuletzt genannten Beträge dürften außerdem die Verkehrswerte der mit den beiden Varianten gegenüber der (Vorzugs-) Variante c) zusätzlich geschützten Anwesen zumindest erreichen, wenn nicht sogar überschreiten. Die Varianten d) und e) bewirken überdies gegenüber der (Vorzugs-) Variante c) auch nur Pegelminderungen, die sich unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A) bewegen und somit von den Betroffenen nicht mit Sinnen wahrgenommen werden. In Summe stellt sich damit, auch unter Berücksichtigung der bereits geschilderten sehr hohen Vorbelastung von Buch, auch der für die Varianten d) und e) jeweils erforderliche zusätzliche Aufwand als wirtschaftlich unverhältnismäßig dar.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) kritisiert in diesem Zusammenhang allerdings, dass die Kosten für den Geländeanschnitt im Bereich Buch von der Vorhabensträgerin nicht als Kosten für die Errichtung eines Lärmschutzwalles hätten angesetzt werden dürfen, soweit sie wegen der teilweisen Troglage der Autobahn ohnehin aufgewendet werden müs-

sen („Sowieso-Kosten“). Diese Kritik ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für sich genommen zwar berechtigt, der teilweise Ansatz von „Sowieso-Kosten“ beeinflusst das hier gefundene Abwägungsergebnis aber nicht. Denn der Lärmschutzwall in Höhe des Geländeeinschnittes ist auch Gegenstand der Vorzugsvariante c), so dass sich die Einberechnung der „Sowieso-Kosten“ bei dem hier angestellten Vergleich der Vorzugsvariante c) mit den Varianten d) bis f), die allesamt auch diese „Sowieso-Kosten“ enthalten, nicht zu Lasten der (teureren) Varianten d) bis f) auswirken. Im Gegenteil: würde man – bei allen miteinander verglichenen Varianten – die „Sowieso-Kosten“ herausrechnen, so wären die Basiswerte bei den angestellten prozentualen Vergleichen jeweils etwas geringer mit der Folge, dass sich Preissteigerungen der Varianten d) bis f) prozentual stärker auswirken würden - und das hier gefundene Abwägungsergebnis noch deutlicher untermauert würde.

Dem Grundsatz des Vorranges aktiven Lärmschutzes wird mit der gewählten Variante c) in ausgewogener Weise Rechnung getragen. Mit dieser können über 90 % der insgesamt zu lösenden Schutzfälle bewältigt werden, gesunde Wohnverhältnisse können bei ihr angenommen werden. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen treten ausschließlich im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn auf, welcher bereits bei der derzeit gegebenen Verkehrsbelastung erheblich stärker Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt ist als in Zukunft. Die Kosten der Variante c) stehen in angemessenem Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau.

3.4.4.1.8 Passive Schutzmaßnahmen / Entschädigungsfestsetzung

Dort, wo trotz Grenzwertüberschreitung nach vorstehenden Ausführungen kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Fassadenseiten und Geschosse, für ein entsprechender Anspruch dem Grunde nach besteht, sind mit Nebenbestimmung A. 3.4.2 verbindlich festgelegt. Der Anspruch richtet sich dabei auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach den Regelungen der 24. BImSchV (siehe Nebenbestimmung A. 3.4.3). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i. S. d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i. S. d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1. Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV); durch solche kompensatorischen Lüftungseinrichtungen werden auch die Wohnbedürfnisse der Betroffenen (z. B. die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster) im Ergebnis angemessen befriedigt (vgl. BVerwG, Urteil 21.09.2006, BVerwGE 126, 340-349). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlaf-

raum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch Nr. 13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht. Gleichfalls besteht ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen nicht, soweit eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV).

Die Anforderungen der 24. BImSchV, nach denen sich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen im Einzelnen bemessen, gewährleisten, dass der Innenpegel in Wohnräumen ca. 40 dB(A) und in Schlafräumen ca. 30 dB(A) nicht übersteigt (OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 17.07.2014 - 1 K 17/13 - juris m. w. N.). Damit ist gleichzeitig auch sichergestellt, dass verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen nicht auftreten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.05.1995, UPR 1995, 311-314).

Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen (vgl. auch § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Lärmschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, NVwZ 1996, 901).

Im Gewerbepark Gremsdorf unmittelbar westlich der A 3 treten trotz der vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbeläge noch einzelne Nachtgrenzwertüberschreitungen auf. Im Hinblick auf die ausschließlich gewerbliche Nutzung der betroffenen Gebäude ist aber davon auszugehen, dass diese weit überwiegend nur am Tag genutzt werden, so dass insoweit für Schutzmaßnahmen für eine nächtliche Grenzwertüberschreitung kein Raum ist (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). Eine nächtliche Nutzung der betroffenen Gebäude wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht. Selbst wenn die Gebäude aber teilweise nachts genutzt werden sollten, ist dennoch kein Anspruch auf passiven Lärmschutz zuzuerkennen. § 42 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BImSchG schließt einen solchen Anspruch dann aus, wenn die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der betroffenen baulichen Anlage zumutbar sind. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Lärm wegen der besonderen Umstände der Nutzung für den Betroffenen keine schädliche Umwelteinwirkung darstellt. Dies ist von Relevanz bei Fabriken, Lagerräumen, Kraftwerken, Tankstellen und ähnlichen baulichen Einrichtungen, die ohnehin bereits einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind oder von Menschen kaum benutzt werden (vgl. Jarass, BImSchG, § 42, Rdnr. 16). Im Übrigen wurde im Anhörungsverfahren auch kein Lärmschutz für den Gewerbepark gefordert, was die Planfeststellungsbehörde ebenso als ein Indiz für eine fehlende Schutzbedürftigkeit wertet.

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten sind vorliegend nicht gegeben, da hier der jeweils maßgebliche Taggrenzwert (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) nicht überschritten wird. Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus den bzgl. der jeweiligen Gebäude errechneten Beurteilungspegeln;

diese liegen so weit unter den maßgeblichen Grenzwerten, dass eine ergänzende Berechnung zur Bestätigung dieser Erkenntnis nicht geboten ist.

3.4.4.1.9 Behandlung weiterer Stellungnahmen und Einwendungen zum Themenkomplex Verkehrslärmschutz

Soweit die in Bezug auf den Themenkomplex Verkehrslärmschutz vorliegenden Stellungnahmen und Einwendungen nicht bereits in den vorstehenden Ausführungen abgehandelt wurden, werden sie im Folgenden behandelt.

Geschwindigkeitsbegrenzung

Im Anhörungsverfahren wird mehrfach gefordert, eine Geschwindigkeitsbegrenzung - zumindest nachts - für den gegenständlichen Abschnitt der A 3 anzuordnen.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99 - juris). Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen sogar ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 33 Abs. 6 der PlafeR 15). Im Hinblick darauf fehlt der Planfeststellungsbehörde vorliegend die Kompetenz, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die A 3 anzuordnen. Insbesondere sind solche nicht aus Verkehrssicherheitsgründen geboten, nachdem die Trassierung der ausgebauten A 3 den Vorgaben der RAA entspricht (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.3.1) und insbesondere die erforderlichen Haltesichtweiten uneingeschränkt gewährleistet sind. Dass durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung der verkehrsbedingte CO₂- und Schadstoffausstoß verringert werden könnte, verleiht der Planfeststellungsbehörde auf Grund des Gesagten hier ebenso keine Kompetenz für die Anordnung einer entsprechenden Beschränkung. Eine solche abstrakt-generelle Regelung ist vielmehr ausschließlich dem Gesetzgeber vorbehalten.

Auch wenn man Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG ansehen wollte, so dass insoweit eine Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde gegeben wäre, würde dies vorliegend nicht zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Planfeststellungsbehörde führen. Dies beruht auf folgendem: In den im Umfeld der A 3 liegenden Gebieten, die zumindest auch dem Wohnen dienen, werden mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 die einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag nicht überschritten. In der Nacht werden sie an einer überschaubaren Zahl von Anwesen überschritten, wobei sich die Beurteilungspegel aber in etwa immer noch auf dem Niveau des für Dorf- und Mischgebiet geltenden Nachtgrenzwertes bewegen, so dass noch gesunde Wohnverhältnisse anzunehmen sind. Die Lärmbelastung an den noch Grenzwertüberschreitungen betroffenen Anwesen verringert sich zudem durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes deutlich gegenüber der Situation, die sich ohne Ausbau der A 3 einstellen würde. Die in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags für reine und allgemeine Wohngebieten bzw. 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags für Dorf- und Mischgebiete - bei Erreichen derer eine Verpflichtung zur Ergreifung von Maßnahmen anzunehmen ist - werden hier dadurch bei weitem nicht erreicht.

Zudem ließe sich durch verkehrsrechtliche Maßnahmen auch eine spürbare Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) (siehe Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) hier nicht verwirklichen. Eine denkbare Geschwindigkeitsbegrenzung - etwa auf 80 km/h - würde sich nur auf den Pkw-Verkehr auswirken. In der hier nur kritischen Nachtzeit ist jedoch der Lkw-Verkehr mit rund 38 – 42 % Verkehrsanteil für die Lärmbelastung ausschlaggebend. Infolge dessen würde sich der Emissionspegel durch eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung nur um höchstens 1 dB(A) – und damit weit unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres - verringern (vgl. Diagramm II der RLS-90). Demgegenüber würde durch eine solche Verkehrsregelung als Dauermaßnahme in die besondere Verkehrsfunktion der A 3 eingegriffen und zumindest die Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs - für den hier grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt - beeinträchtigt. Dem kommt angesichts dessen, dass die A 3 integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes ist, auch erhebliches Gewicht zu. Im Hinblick darauf stellen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie sie gefordert werden, im Ergebnis als deutlich unverhältnismäßig dar.

Lärmschutz für Klebheim

Verschiedentlich wird im Anhörungsverfahren kritisiert, dass im gegenständlichen Ausbauabschnitt keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen für Klebheim vorgesehen sind. Die Ziffer 27 der VLärmSchR werde, so der Vorwurf, „missbraucht“ und der Sinn der Regelung „völlig verdreht“. Die Aufteilung des Autobahnausbaus auf mehrere Bauabschnitte und Planfeststellungsverfahren sei lediglich in der organisatorischen Abwicklung des Verfahrens begründet. Die Aussage, dass der Nachbarabschnitt baulich nicht geändert werde, sei falsch. Es werde deshalb ein besserer aktiver Lärmschutz für Klebheim gefordert.

Diese Kritik verfängt in vorliegendem Fall nicht.

Nach § 41 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ist, wie bereits dargelegt, Lärmschutz grundsätzlich allein im räumlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu gewähren (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, BVerwGE 124, 334-347), d. h. Schutzvorkehrungen, die anlässlich der Verwirklichung eines konkreten Planungsabschnitts beansprucht werden können, beziehen sich grundsätzlich nur auf den durch den Betrieb dieses Abschnitts hervorgerufenen Verkehrslärm. Allerdings wäre eine getrennte Bewältigung der Lärmeinwirkungen aus verschiedenen Ausbauabschnitten bzw. Planfeststellungsabschnitten dann mit dem das Fachplanungsrecht prägenden Grundsatz der Problembewältigung nicht vereinbar, wenn es sich um eine einheitliche Planung handelt, die in einem engen räumlichen Zusammenhang vorhandene Lärmquellen verstärkt mit der Folge, dass beide Lärmquellen gemeinsam auf die Nachbarschaft einwirken. Die Abschnittsbildung darf nicht dazu führen, dass die infolge eines einheitlichen Planungsvorhabens auf ein Grundstück einwirkende Lärmbelastung aufgrund einer isolierten Beurteilung in ihrer realen Dimension verkannt wird. Der Grundsatz der Problembewältigung fordert deshalb eine Ausnahme auch von der oben angesprochenen Regel, dass Lärmschutz bei abschnittsweise erfolgreicher Planfeststellung nur für den durch den Betrieb des einzelnen Abschnitts hervorgerufenen Lärm zu gewähren ist (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 19.03.2014, UPR 2014, 392-397).

Dieser Rechtslage hat die Planfeststellungsbehörde aber Rechnung getragen. Die durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 in Klebheim - das südlich des gegenständlichen Ausbauabschnittes liegt - auftretenden Verkehrslärmimmissionen sowie deren Bewältigung ist bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses der

Regierung von Mittelfranken vom 30.10.2015, Gz. RMF-SG32-4354-1-8. Die aus dem gegenständlichen Ausbauabschnitt für Klebheim herrührenden Immissionen wurden dabei bereits berücksichtigt; dies sieht Nr. 27 Abs. 1 1. Spiegelpunkt der VLärmSchR 97 auch so vor. Bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen für Klebheim wurden gemäß Nr. 27 Abs. 2 der VLärmSchR 97 ebenso sowohl der Lärm aus dem dortigen Ausbauabschnitt, als auch aus dem Abschnitt, der Gegenstand dieses Beschlusses ist, berücksichtigt. Eine (nochmalige) Behandlung der Lärmschutzbelange von Klebheim in dem vorliegenden Beschluss ist damit nicht angezeigt; diese wurden - wie darlegt bereits dargelegt - vollumfänglich im Planfeststellungsbeschluss vom 30.10.2015 gewürdigt. Auf die teilweise geltend gemachte fehlerhafte Einstufung der Schutzwürdigkeit von Klebheim wurde in dem genannten Beschluss dabei auch eingegangen und - soweit diese Einwände als zutreffend erkannt wurden - entsprechend berücksichtigt. Gleiches gilt in Bezug auf die geltend gemachte Erhöhung der von der St 2240 ausgehenden Lärmbelastung in Klebheim durch Reflexionen an den im Ausbauabschnitt Klebheim - nördlich T+R Aurach entlang der A 3 geplanten Lärmschutzwänden. Für ergänzende aktive Lärmschutzmaßnahmen für Klebheim im Rahmen des vorliegenden Beschlusses besteht daher kein Erfordernis.

Soweit in diesem Zusammenhang gerügt wird, dass aus den Planfeststellungsunterlagen die ermittelten Beurteilungspegel im in Ziff. 27 der VLärmSchR beschriebenen Verfahren nicht ersichtlich sind, hat die Vorhabensträgerin diesbzgl. mitgeteilt, dass die isoliert aus dem gegenständlichen Ausbauabschnitt für Klebheim herrührenden Beurteilungspegel max. 47 dB(A) erreichen und damit die Wohnbereichsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten. Insoweit ist noch anzumerken, dass dabei der schon beschriebene Einbau eines offenporigen Asphaltbelages zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende noch gar nicht berücksichtigt ist; hierdurch verringern sie die aus dem gegenständlichen Ausbauabschnitt auf Klebheim einstrahlenden Immissionen nochmals.

Die diesbzgl. Einwendungen sind im Hinblick auf das Gesagte zurückzuweisen.

Ausbildung der geplanten Lärmschutzkonstruktionen am jeweiligen Beginn bzw. Ende

Es wird vielfach gefordert, die geplanten Lärmschutzwände auf möglichst langer Strecke in voller Höhe auszuführen. Um einen maximalen Lärmschutz zu erzielen, sollten die Lärmschutzwände an Brücken sowie an Stellen, wo sie enden, möglichst weit in voller Höhe ausgeführt werden.

Nach Ziffer 1.1 der Vorbemerkungen zum Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 TP1) ist an den Enden der Lärmschutzanlagen eine Absenkung der Elementhöhe unter einer Neigung von 1:8 auf eine Endhöhe von 2 m vorgesehen. Die Anpassungs- und Absenkbereiche sind in der jeweils angegebenen Gesamtlänge enthalten und werden nicht gesondert dargestellt. Diese Ausbildung der Lärmschutzanlagen ist in den schalltechnischen Berechnungen auch berücksichtigt worden. Eine Veranlassung, der Vorhabensträgerin eine abweichende Ausbildung der Lärmschutzanlagen vorzugeben, etwa die Verziehung am Anfang bzw. Ende der Lärmschutzanlagen außerhalb der jeweils in den Planunterlagen angegebenen Längen vorzunehmen, sieht die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht. Zudem würde eine solche abweichende Gestaltung nicht zuletzt wegen der vorgesehenen steilen Neigung an den Enden der Lärmschutzanlagen nur zu einer ganz geringfügigen Verlängerung der Anlagen führen und nur einen zu vernachlässigenden schalltechnischen Effekt mit sich bringen. Die Forderung wird deshalb zurückgewiesen.

Lücke im Lärmschutz für Buch

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass der für Buch vorgesehene Lärmschutz im Bereich des Brückenbauwerks 362b nicht lückenlos sei. Dies werde zu unzumutbaren Lärmimmissionen auf den angrenzenden Grundstücken führen. Es wird gefordert, den Lärmschutz im Bereich der Überführung der GVS Neuhaus - Buch zu verbessern und die für Buch vorgesehenen Wall/wand-Kombinationen sowie eine Lärmschutzeinrichtungen auf der Überführung lückenlos auszuführen.

Dem trägt die festgestellte Planung Rechnung. Sie sieht auf beiden Bauwerkskapfen der Überführung Lärmschutzwände mit einer Höhe von je 3 m vor, die an die südlich und nördlich des Bauwerks für Buch geplanten Lärmschutzanlagen anschließen (siehe Unterlage 5 Blatt 9 TP1 sowie lfd. Nr. 2.16 der Unterlage 11 TP1). Diese Lärmschutzwände sind in den schalltechnischen Berechnungen und den in Unterlage 17.1 TP1 dargestellten Ergebnissen dieser Berechnungen berücksichtigt.

Lärmbelastung durch Baustellenverkehr

Es wird geltend gemacht, dass die Anwohner der St 2240 durch Baustellenverkehr und Verkehrsumleitungen und die damit verbundenen Immission in ihrer Lebensqualität eingeschränkt werden; von Ruhe und Erholung in den Gärten könne nicht die Rede sein.

Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass die Vorschriften der 16. BImSchV nur für Verkehrsgeräusche gelten, die durch die Nutzung der Straße entstehen, die gebaut oder geändert wird (vgl. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Lärmimmissionen, die infolge von baulichen Maßnahmen an anderen Verkehrswegen hervorgerufen werden, erfasst diese Vorschrift nicht. Ob derartige vorhabensbedingte Lärmbelastungen, wie sie beispielsweise durch den Baustellenverkehr entstehen, unzumutbare Belästigungen darstellen, beurteilt sich nicht nach den Maßstäben der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2000 - 4 VR 19.99, 4 A 53.99 - juris.) Solche unzumutbaren Belästigungen der Anwohner der St 2240 sind vorliegend nicht zu erkennen. Zum einen wird nach der Planung der Vorhabens-trägerin der Ausbau der A 3 unter laufendem Verkehr erfolgen, eine planmäßige Umleitung von Autobahnverkehr ist nicht vorgesehen. Zum anderen soll auch der Baustellenverkehr danach ebenfalls weitgehend über die Autobahn abgewickelt werden. Auf die Nebenbestimmung A. 3.4.4, mit der der Vorhabensträgerin u. auch aufgegeben wird, Zulieferverkehr zu Baustellen, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, möglichst ausschließlich tagsüber abzuwickeln, wird an dieser Stelle explizit hingewiesen. Unter Berücksichtigung dessen sowie des Umstandes, dass die geltend gemachten Auswirkungen nur während des begrenzten Zeitraumes der Bauabwicklung auftreten werden, erscheint eine evtl. entstehende Zusatzbelastung als nur gering. Im Hinblick auf die vergleichsweise niedrige Verkehrsbelastung der St 2240 (durchschnittlicher täglicher Verkehr an der Zählstelle bei Niederlindach 4.006 Kfz/24 h laut amtlicher Straßenverkehrszählung 2010) ist jedenfalls nicht zu erkennen, dass auch bei einer evtl. gewissen Erhöhung der Verkehrsbelastung durch Baustellenverkehr und Umleitungsstreckennutzer die Verkehrsimmissionen die Intensität schädlicher Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) erreichen. Gesundheitsgefährdende Schadstoffbelastungen der Luft und des Grundwassers sind insoweit ebenso nicht ansatzweise zu erkennen. Die u. U. als Begleiterscheinungen der Bauabwicklung

entstehenden zusätzlichen Verkehrsimmissionen sind den Betroffenen im Ergebnis wegen der für das Vorhaben sprechenden Gründe zuzumuten. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sowohl Baustellenverkehr als auch der Verkehr, der bei Stauungen auf der A 3 während der Bauzeit u. U. die ausgewiesenen Bedarfsumleitungsstrecken nutzt, grundsätzlich vom jedermann gestatteten Gemeingebrauch an Straßen (Art. 14 Abs. 1 BayStrWG) gedeckt ist.

3.4.4.1.15 Abwägung hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den Zeitraum Tag ist durch die Planung an allen betroffenen Gebäuden gesichert; insoweit besteht aktiver Vollschutz. Es verbleiben allerdings einige Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte; über die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen sind allerdings – wie ausführlich dargestellt – hier nicht mehr verhältnismäßig. Die von Nachtgrenzwertüberschreitungen in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten Betroffenen haben aber Anspruch auf passiven Lärmschutz. Eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung der Betroffenen in den unterschiedlichen Ortschaften ist mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept nicht verbunden; es berücksichtigt insbesondere die unterschiedlichen topographischen Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Das planfestgestellte Vorhaben führt jedoch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen insgesamt zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Insbesondere bewirken die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 3. Vor allem in letzterer käme es zu erheblich mehr und deutlich höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Im Hinblick darauf kann auch von einer zusätzlichen Verlärmung der in der Nähe der betroffenen Siedlungen liegenden Naherholungsgebiete sowie dieser Siedlungen selbst durch das Vorhaben, wie der Bund Naturschutz in Bayern e. V. meint, nicht die Rede sein. Dies gilt auch bzgl. der zur A 3 hinführenden Straßenverbindungen. Diese sind nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 zwischen dem AK Biebelried und der AS Pommersfelden alle recht gering belastet, so dass die mit dem Ausbau der A 3 hier verbundenen geringfügigen Verkehrsverlagerungen keine lärmtechnisch relevanten Auswirkungen haben. Im Bereich von Erlangen mit seinen hochbelasteten Anschlüssen ist wegen der bereits teilweise gegebenen 6-streifigen Nutzung der A 3 eine Rückverlagerung von Verkehr, der die A 3 zuvor wegen der starken Belastung mit Schwerverkehr zum Teil gemieden hat, bereits eingetreten, so dass hier keine über die allgemeine Verkehrssteigerung - die nicht dem Vorhaben angelastet werden kann - hinausgehende Verkehrszunahme durch das Vorhaben zu erwarten ist. Die Lärmbelastung der an diesen Straßenzügen liegenden Ortschaften wird sich in Folge dessen auch nicht spürbar erhöhen.

Unter Berücksichtigung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes kommt den Belangen des Lärmschutzes auch insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

3.4.4.2 Schadstoffbelastung

3.4.4.2.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG); für Luftschadstoffe wird die Schädlichkeitsgrenze insoweit durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Daneben ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden (§ 50 Satz 2 BImSchG).

Die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden durch die vom Verkehr auf dem gegenständlichen Ausbauabschnitt erzeugten Abgase im Prognosejahr 2030 nicht in unzulässiger Weise überschritten; auf die Ausführungen unter Ziffer 2 der Unterlage 17 TP1 wird hierzu Bezug genommen. Die dort für den östlichen Ortsrand von Buch vorgenommene Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse nach Umsetzung des gegenständlichen Autobahnausbaus anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) zeigt, dass Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen. Sie zeigt gleichzeitig auch, dass der Jahresmittelwert für Partikel PM₁₀ im Prognosejahr 2030 nur bei rund 23 µg/m³ (57 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM_{2,5} bei rund 15 µg/m³ (59 % des einschlägigen Grenzwertes) und für NO₂ bei knapp 28 µg/m³ (71 % des einschlägigen Grenzwertes) liegt. Es ist nach dieser Berechnung zudem mit nur 22 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM₁₀ von 50 µg/m³ sowie mit maximal drei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO₂ von 200 µg/m³ im Kalenderjahr zu rechnen (zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr).

Hervorzuheben ist dabei, dass sich die für das Prognosejahr 2030 berechnete Luftschadstoffbelastung auf den autobahnnahe Ortsrand von Buch bezieht. In bebauten Gebieten, die weiter von der A 3 entfernt liegen, wird die von der Autobahn herrührende Luftschadstoffbelastung auf noch niedrigerem Niveau liegen. Zudem schirmen die in der festgestellten Planung beinhalteten Lärmschutzwälle und -wände die Siedlungen entlang der A 3 zusätzlich gegen Luftschadstoffimmissionen ab; dieser Abschirmeffekt wurde bei der vorgenommenen Berechnung noch gar nicht berücksichtigt (siehe Nr. 1.3.2 der Unterlage 17 TP1).

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass die errechneten Immissionswerte sich im plausiblen Rahmen für einen sehr verkehrsnahen Aufpunkt bewegen und die Berechnungsergebnisse den Schluss zulassen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV unter den zu Grunde gelegten Rahmenbedingungen eingehalten werden können.

Soweit das Sachgebiet 50 im gleichen Zug bei lange anhaltenden Inversionswetterlagen u. U. eine Überschreitung der zulässigen Anzahl an Tagen mit Grenzwertüberschreitungen nicht ausschließen kann, erscheint der Planfeststellungsbehörde diesbzgl. eine noch weiter ins Detail gehende Ermittlung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung als nicht notwendig. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist; es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen aber besondere Umstände vorliegen. Solche sind hier jedoch mit Blick auf die nach den Berechnungsergebnissen teilweise deutliche Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr in keiner Weise erkennbar.

Gleichwohl ist eine mögliche Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Berechnungsergebnisse der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellen aber im Ergebnis - nicht zuletzt auch wegen der teilweise deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der Anzahl an zulässigen Überschreitungen - weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit des Vorhabens in Frage. In der Gesamtschau überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Belange; gesundheitliche Beeinträchtigungen sind insoweit jedenfalls nicht zu besorgen, auch nicht bei regelmäßiger Nutzung der vorhandenen Außenwohnbereiche. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die errechneten Belastungen bis zum Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Dies gilt auch in Ansehung des aktuellen sog. „Abgasskandals“ einiger Automobilhersteller, da zum einen keineswegs alle Hersteller und Modellreihen von diesem Skandal betroffen sind und zum anderen davon ausgegangen werden kann, dass das regelwidrige Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge jedenfalls bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des vorliegenden Bauvorhabens im Wege von (freiwilligen oder behördlich angeordneten) Rückrufaktionen korrigiert worden sein wird.

3.4.4.2.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingten - insbesondere die mit den Fahrzeugabgasen emittierten - Schadstoffe auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können. Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit

herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich somit insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bzgl. vorhabensbedingter Schadstoffeinträge in den Boden gilt folgendes: Gemäß den bestehenden wissenschaftlichen Erkenntnissen ist vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen. Diese Belastungen nehmen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich ab. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Vorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf vorliegende Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen, die die Zulässigkeit des Vorhabens mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier nicht in Frage stellen. Eine Minimierung wird einerseits durch die plangegenständliche Neugründung von Wald sowie Baum-/Gehölzpflanzungen erreicht, da Bäume und Gehölze als Staub- und Schadstofffilter wirken (zum Umfang der Waldneugründungen und Pflanzungen vgl. Unterlagen 9.1 TP1), und andererseits durch die trassenbegleitenden Lärmschutzanlagen. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme, Einschnitte und Entwässerungseinrichtungen sowie der teilweise parallel zur A 3 verlaufenden Wege in der Regel erst jenseits der genannten Entfernung.

Überdies sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs auf Grund gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer als zum Referenzzeitraum der angesprochenen Untersuchungen - und sie werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. Dies gilt auch in Ansehung des aktuellen sog. „Abgasskandals“ einiger Automobilhersteller, da zum einen keineswegs alle Hersteller und Modellreihen von diesem Skandal betroffen sind und zum anderen davon ausgegangen werden kann, dass das regelwidrige Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge jedenfalls bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des vorliegenden Bauvorhabens im Wege von (freiwilligen oder behördlich angeordneten) Rückrufaktionen korrigiert worden sein wird. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind nicht zu erwarten. Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange, auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende Autobahntrasse, nicht zu überwiegen.

3.4.4.2.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestgestellten Trasse wird insbesondere mit dem Entwässerungskonzept, das den festgestellten Planunterlagen zu Grunde liegt, so weit wie möglich vorgebeugt. Erhebliche Schadstoff(mehr)einträge sind im Ergebnis nicht zu erwarten (vgl. die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Wasser sowie unter C. 3.4.7.4). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass mit den in der Planung vorgesehenen Absetzbecken das im Einzugsgebiet dieser Anlagen anfallende Wasser vor Ableitung nun vorgeeignet wird. In den kleinen Teilbereichen außerhalb der Einzugsgebiete der Absetzbecken wird das Oberflächenwasser der A 3 nach der Planung flächig versickert. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser wird das Straßenabwasser je-

weils während der Bodenpassage gereinigt. Diese jeweils erfolgende Reinigung des Wassers ist positiv für das Vorhaben in die Abwägung einzustellen.

Der Belang des Schutzes der Gewässer vor Schadstoffeinträgen ist in der Zusammenschau nicht geeignet, das Vorhaben angesichts seiner positiven Auswirkungen in Frage zu stellen.

3.4.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem nicht bestreitbaren Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung, noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener bzw. sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein entscheidendes Gewicht zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte (z. B. Hemmung der Luftschadstoffausbreitung durch Lärmschutzanlagen) verbunden sind.

3.4.5 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten und die Herstellung bzw. Erweiterung und Unterhaltung der Anlage kann hier nach BBodSchG zugelassen werden. Das unter C. 3.3.1 dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens; die Belange des Bodenschutzes haben dahinter zurück zu treten. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass von der vorhandenen Autobahntrasse schon eine erhebliche Vorbelastung ausgeht, die mit dem Vorhaben nur in vergleichsweise geringem Umfang gesteigert wird, so dass in der Gesamtschau die vorhabensbedingten (zusätzlichen) Schadstoffeinträge ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Die Belange des Bodenschutzes stellen die Ausgewogenheit der Planung deshalb nicht in Frage, zumal die in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen grundsätzlich gleichrangig sind.

Die Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V. an dem Flächenverbrauch des Vorhabens verfängt im Ergebnis ebenso nicht. Mit dem geplanten bestandsorientierten Ausbau von zwei zusätzlichen Fahrstreifen, angrenzend an die bestehenden Fahrbahnen der A 3 und weitmöglichster Einbindung der vorhandenen Einrichtungen und Querungen, wird die Bodenversiegelung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit ihr einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss können durch die teilweise vorgesehene flächenhafte Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser und die Anlage der geplanten Absetz- und Regenrückhalteeinrichtungen deutlich gemindert werden (vgl. die Ausführungen unter C. 2.1.4.4.2). Weitere zumutbare Verbesserungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich.

Soweit der BN in diesem Zusammenhang meint, der vorhabensbedingte Flächenverbrauch stehe im Widerspruch zu den Zielen der Staatsregierung und der Bundesregierung, den „Flächenfraß“ zu stoppen, greift dies ebenso nicht durch. Aus den damit angesprochenen Zielsetzungen ergibt sich lediglich das allgemeine Bestreben, die für Siedlungs- und Verkehrszwecke erfolgenden Flächeninanspruchnahmen zu verringern. Eine grundsätzliche Unzulässigkeit jedes einzelnen Ausbaivorhabens folgt daraus jedoch nicht, zumal wenn der Flächenverbrauch – wie vorliegend – so weit wie möglich minimiert wurde.

3.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

3.4.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

3.4.6.1.1 Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ und das Europäische Vogelschutzgebiet „Aischgrund“

Im Untersuchungsgebiet liegen die Teilflächen 04, 05 und 07 des FFH-Gebietes DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“. Des Weiteren liegen die Teilflächen 01, 06, 07, 09 und 10 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund im Untersuchungsgebiet. Die Teilflächen 06, 07, 08, 10 des Vogelschutzgebietes sind gleichzeitig auch Bestandteil des FFH-Gebietes.

Das Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der FFH-RL (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG), der V-RL (Vogelschutz-Richtlinie 79/409/EWG) und den zu deren Umsetzung erlassenen bundesrechtlichen Vorschriften (§§ 31 ff. BNatSchG) vereinbar. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen sind nicht zu erwarten. Ebenso wenig wird unter Verstoß gegen europäisches Recht in Lebensräume einzelner von der FFH-RL bzw. V-RL erfasster Arten im Untersuchungsgebiet eingegriffen.

3.4.6.1.1.1 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH- bzw. Europäischen Vogelschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG).

Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336-358).

Im Hinblick auf die Nähe des FFH- sowie des Europäischen Vogelschutzgebietes zur A 3 können in vorliegendem Fall Beeinträchtigungen für diese Gebiete durch den 6-streifigen Autobahnausbau selbst oder ggf. durch Summationswirkungen in Verbindung mit anderen Projekten oder Plänen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Es war daher eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. schon C 1.3).

Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen hinreichend verfestigten Plänen oder Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen der genannten Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dabei dürfen zu Gunsten des Straßenbauvorhabens die von der Vorhabensträgerin geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche

Beeinträchtigungen verhindert werden. Es macht aus der Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vorneherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007 336-358).

In den vorliegenden, nachrichtlich den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ (Unterlage 19.2) sowie zur Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 6331-471 „Aischgrund“ (Unterlage 19.3) werden als Prüf Aspekte die Lebensraumtypen (LRT) und die Arten nach den Anhängen der FFH-RL bzw. der V-RL im "Wirkraum" (Raum, innerhalb welchem sich die zu betrachtenden Projektwirkungen auf ein Natura-2000-Gebiet ergeben können) betrachtet. Diese Verträglichkeitsuntersuchungen umfassen das gesamte FFH- bzw. Europäische Vogelschutzgebiet, von dem nur Teilflächen im Bereich des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes liegen. Sowohl Inhalt als auch Umfang der vorliegenden Verträglichkeitsuntersuchungen (Unterlagen 19.2 und 19.3) sind nicht zu beanstanden.

3.4.6.1.1.2 Übersicht über die Schutzgebiete und die für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

3.4.6.1.1.2.1 Übersicht über die Schutzgebiete

Das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ umfasst insgesamt sieben Teilflächen mit einer Gesamtgröße von 422 ha, das Europäische Vogelschutzgebiet „Aischgrund“ 14 Teilflächen mit einer Gesamtgröße von 1.898 ha.

Charakteristisch für das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ ist eine strukturreiche Teich- und Feuchtgebietslandschaft mit zahlreichen Weihern, Schwimmblatt- und Verlandungsgesellschaften, Feuchtwiesen, Bruch- und Auwaldresten. Die Weiherlandschaften mit seltener Teichboden-, Unterwasser- und Verlandungsvegetation sind von landesweiter Bedeutung. 57 % des Gebietes sind Binnengewässer (stehend und fließend), 23 % feuchtes und mesophiles Grünland, 15 % Moore, Sümpfe, Uferbewuchs und 5 % Laubwald. Das Europäische Vogelschutzgebiet „Aischgrund“ wird durch das Aischtal mit seinen Feucht- und Nasswiesen, Hochstaudenfluren, einem teilweise noch mäandrierenden Flusslauf, Teiche mit unterschiedlichen Verlandungsstadien, Röhrichten und Großseggenbeständen geprägt. Hier finden sich Dichtezentren des Weißstorchs mit guten Nahrungshabitaten, Lebensräume für Wiesenbrüter (Kiebitz, Wachtelkönig) und Arten des Schilfröhrichs (z.B. Blaukehlchen). Die vorhandenen Teiche sind für Wasservögel, Rohrweihe und Reiher hoch bedeutsam. Das Gebiet umfasst zu 60 % feuchtes und mesophiles Grünland, zu 23 % Binnengewässer (stehend und fließend), zu 10 % Moore, Sümpfe, Uferbewuchs, zu 3 % anderes Ackerland, zu 2 % Nadelwald und zu 1 % Heide, Gestrüpp, Macchia, Garrigue, Phrygana. 1 % des Gebietes lässt sich nicht einer bestimmten Lebensraumklasse zuordnen.

3.4.6.1.1.2.2 Erhaltungsziele und Bedeutung der Schutzgebiete

Unter "Erhaltungsziele" versteht man die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Anhang I der FFH-RL aufgeführten natürlichen Lebensräume und der in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommen bzw. der in Anhang I der V-RL aufgeführten und der in Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume, die in einem Europäischen Vogelschutzgebiet vorkommen (§ 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Auf dieser Basis kann die zuständige Behörde gebietsbezogene Erhaltungsziele festlegen. Diese Arten und Lebensräume sind Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung, sofern sie als signifikant eingestuft werden. Arten, die in anderen Anhängen beider Richtlinien aufgeführt sind oder als besondere Arten der Fauna und Flora eines Gebietes im Standard-Datenbogen genannt werden, sind nicht Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung, es sei denn, sie bestimmen als charakteristische Arten der Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL die Erhaltungsziele mit.

Der "Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes" umfasst die Gesamtheit der Einwirkungen, die den betreffenden Lebensraum und die darin vorkommenden charakteristischen Arten beeinflussen und die sich langfristig auf seine natürliche Verbreitung, seine Struktur und seine Funktionen sowie das Überleben seiner charakteristischen Arten im Natura-2000-Gebiet auswirken können. Der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes wird als günstig erachtet, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen, die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden sowie der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten günstig ist (Art. 1 Buchst. e FFH-RL).

Der "Erhaltungszustand einer Art" umfasst die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem Natura-2000-Gebiet auswirken können. Der Erhaltungszustand wird als günstig betrachtet, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern (Art. 1 Buchst. i FFH-RL).

Der "Erhaltungszustand einer Vogelart" umfasst die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Art in dem jeweiligen Gebiet auswirken können (§ 3 Abs. 2 VoGEV). Dabei wird der Erhaltungszustand als günstig betrachtet, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, in dem jeweiligen Gebiet bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und in dem jeweiligen Lebensraum ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern (§ 3 Abs. 3 VoGEV).

Bei den "maßgeblichen Bestandteilen eines Gebietes" i. S. d. § 34 Abs. 2 BNatSchG handelt es sich um das gesamte ökologische Arten-, Strukturen-, Standortfaktoren- und Beziehungsgefüge, das für die Wahrung bzw. Wiederher-

stellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensräume und Arten von Bedeutung ist (siehe Nr. 5.2.3.2 Leitfaden FFH-VP).

Es wird unterschieden zwischen den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck eines Gebietes. Beide sind durch die zuständige Fachbehörde festzulegen und in der Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Mit den Erhaltungszielen wird festgelegt, für welche Lebensräume bzw. Arten eines Gebietes ein günstiger Erhaltungszustand erhalten oder wiederhergestellt werden soll. Sie sind somit von besonderer Bedeutung bei der Meldung des Gebietes. Der Schutzzweck ergibt sich aus den Vorschriften über das Schutzgebiet, nachdem die Länder die in der Liste der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung eingetragenen Gebiete zu Schutzgebieten i. S. d. § 20 Abs. 2 BNatSchG erklärt haben. Sobald diese Erklärung erfolgt ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem jeweils bestimmten Schutzzweck und den zur Erreichung des Schutzzwecks erlassenen Vorschriften (§ 34 Abs. 1 BNatSchG). Die Erhaltungsziele entfalten Rechtswirkung, d.h., sie sind Maßstab für die FFH-Verträglichkeitsprüfung, solange und soweit Rechtskonkretisierungen in Form von Schutzgebietserklärungen nach Landesrecht i. S. d. § 32 Abs. 2 i. V. m. § 20 Abs. 2 BNatSchG oder ein gleichwertiger Ersatz nach § 32 Abs. 4 BNatSchG (noch) nicht vorliegen.

Die Festlegung der Erhaltungsziele ist grundsätzlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde. Nach der Ausweisung der Natura-2000-Gebiete wird von den zuständigen Fachbehörden für jedes Gebiet ein Entwicklungskonzept ausgearbeitet, in welchem die benannten Erhaltungsziele weiter konkretisiert werden und in dem die für diese Ziele maßgeblichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen dargestellt sind. Soweit dies noch nicht erfolgt ist, bilden die für jedes Schutzgebiet im jeweiligen Standard-Datenbogen zusammengestellten Gebietsbeschreibungen und sonstige Angaben zur Beurteilung des Gebiets die maßgebende Grundlage (vgl. Nr. 5.2.3.2 Leitfaden FFH-VP). Zu beachten ist dabei, dass Prüfmaßstab für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nur die Erhaltungsziele sind, nicht etwaige im Managementplan vorgeschlagene Maßnahmen (Gem. Schreiben der OBB im BayStMI und des BayStMUGV vom 17.05.2005, Nr. IID2/IIB2-4382- 002/03 bzw. 62-U8629.70-2005/2).

Gebietsbezogene Erhaltungsziele auf der Grundlage des Standard-Datenbogens sind von den zuständigen Stellen für das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchthflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ mit Datum vom 20.05.2008 formuliert worden. Dort sind - kurz skizziert - folgende Ziele vorgesehen:

- Erhaltung der landesweit bedeutenden Weiherlandschaften mit seltener Teichboden-, Unterwasser- und Verlandungsvegetation;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Stillgewässer mit oligo- bis mesotropher sowie natürlicher eutropher Gewässerqualität;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Niedermoore (hier überwiegend Kleinsiegenriede), Pfeifengraswiesen und feuchten Hochstaudensäume ;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der mageren Mähwiesen;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Eichen-Hainbuchenwälder und Auwälder;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung bestehender Populationen des Schlammpeitzgers;

- Erhaltung bzw. Wiederherstellung bestehender Populationen des Bitterlings;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Kammmolchs;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Schmalen Windelschnecke.

Für das Europäische Vogelschutzgebiet „Aischgrund“ sind von den zuständigen Stellen ebenfalls mit Datum vom 20.05.2008 gebietsbezogene Erhaltungsziele auf der Grundlage der zur Gebiets-Nr. DE6331471 in Spalte 6 der Anlage zur 1 Vo-GEV festgelegten Erhaltungsziele formuliert worden. Diese lauten - kurz skizziert -:

- Erhaltung der naturnahen Flusslandschaft der Aisch sowie der angrenzenden Teichlandschaft;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Fließgewässerdynamik der Aisch mit Überschwemmungen und der extensiven Nutzung der Auewiesen als wesentliche Habitatsigenschaften der Lebensräume von Weißstörchen, Wiesenbrütern, Greifvögeln und durchziehenden Watvögeln;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung ungestörter, naturbelassener, unbegradigter und mäandrierender Fließgewässerabschnitte mit natürlichen Ufern, Kies-, Sand- und Schlammflächen als Lebensraum von Flussuferläufer und Flussregenpfeifer sowie Abbruchkanten und Steilwänden als primärer Bruthabitat von Eisvogel und Uferschwalbe;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen von Großem Brachvogel, Uferschnepfe, Bekassine, Kiebitz, Braunkehlchen, Wiesenpieper, Grauammer und anderen Wiesenbrütern sowie ihrer Lebensräume, auch als wichtige Nahrungshabitate für Brutvögel der Umgebung wie Rohrweihe, Wespenbussard, Schwarz- und Rotmilan, Baumfalke, Weißstorch sowie für Gastvögel wie Merlin, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Silberreiher, Seidenreiher und Kranich;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der vielfältigen Teichgruppen als landesweit bedeutsame Brut-, Rast- und Durchzugsgebiete für zahlreiche gefährdeten Wat- und Wasservogelarten und als Brutgebiet überregionaler Bedeutung für den Schwarzhalstaucher;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen von Rohrweihe, Rohrdommel, Purpurreiher, Rohrsängern, Tüpfelsumpfhuhn, Wasserralle, Zwergtaucher, Tafel-, Reiher-, Schnatterente und anderer Brutvögel der Ufer-, Röhrich- und Verlandungsbereiche, bei Wiederauftreten auch der Moorente, sowie ihrer Lebensräume;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Möwenkolonien und deren Störungsfreiheit als bevorzugter Brutplatz des Schwarzhalstauchers und weiterer gefährdeter Vogelarten;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Gastpopulationen von Fisch- und Seeadler, Moorente, Nachtreiher, Singschwan, Weißbart-Seeschwalbe, Flussuferläufer, Flussregenpfeifer, Odinshühnchen sowie zahlreicher anderer Limikolen, Rallen, Reiher, Seeschwalben, Möwen, Tauch- und Gründelenten und ihrer Lebensräume;

- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen von Blaukehlchen und Beutelmeise sowie ihrer Lebensräume;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen von Grau- und Schwarzspecht, Rotmilan, Wespenbussard, Baumfalke, Raubwürger und Pirol sowie ihrer Lebensräume;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der nährstoffarmen, lichten Kiefernwälder und Sandlebensräume im Sandgebiet bei Haid, insbesondere als Lebensraum der Heidelerche;
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen von Neuntöter und Dorngrasmücke sowie ihrer Lebensräume.

Zu den einzelnen Details wird auf die jeweiligen Darstellungen unter Kapitel 1.2 der Unterlagen 19.2.1 und 19.3.1 verwiesen. Im Übrigen kann weiter auf das allgemeine Ziel der Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in einem Gebiet relevanten Lebensraumtypen und Arten zurückgegriffen werden.

3.4.6.1.1.2.2.1 Überblick über die Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL

Das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ zeichnet sich nach den Angaben im Standard-Datenbogen durch das Vorkommen der Lebensraumtypen „*Oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer...*“ (LRT 3130), „*Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer...*“ (LRT 3140), „*Natürliche eutrophe Seen...*“ (LRT 3150), „*Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden*“ (LRT 6410), „*Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe*“ (LRT 6430), „*Magere Flachland-Mähwiesen*“ (LRT 6510), „*Kalkreiche Niedermoore*“ (LRT 7230), „*Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald*“ (LRT 9170) sowie des prioritären Lebensraumtyps „*Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior**“ (LRT 91E0) aus.

Außerdem konnte im FFH-Gebiet noch ein Vorkommen des Lebensraumtyps „*Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald*“ (LRT 9160) festgestellt werden, welcher nicht im Standarddatenbogen genannt ist.

Bzgl. des jeweiligen Flächenanteils, der Repräsentativität, der relativen Fläche, des Erhaltungszustandes, der zum Erhalt jeweils zu beachtenden Maßgaben etc. wird auf die detaillierten Ausführungen unter Kapitel 3.3 der Unterlage 19.2.1 verwiesen.

3.4.6.1.1.2.2.2 Überblick über die Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ kommen von den in Anhang II der FFH-RL genannten Arten nach den Angaben im Standard-Datenbogen der Kammmolch (Kennziffer 1166), der Schlammpeitzger (Kennziffer 1145), der Bitterling (Kennziffer 1134) sowie die Schmale Windelschnecke (Kennziffer 1014) vor. Außerdem ist der Biber (Kennziffer 1337) als nicht im Standard-Datenbogen genannte Art des Anhangs II der FFH-RL im FFH-Gebiet nachgewiesen.

Bzgl. der jeweiligen Lebensraumsprüche, der Population, des Erhaltungszustandes und der Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitatelemente, der Isolierungsgrad der Population etc. wird auf die detaillierten Ausführungen unter Kapitel 3.4 der Unterlage 19.2.1 verwiesen. Hinsichtlich des Bibers liegen entsprechende Daten mangels Nennung im Standard-Datenbogen nur in eingeschränktem Umfang vor; diesbzgl. wird auf Kapitel 3.5 der Unterlage 19.2.1 Bezug genommen.

3.4.6.1.1.2.2.3 Übersicht über die Arten nach Anhang I der V-RL

Im Standard-Datenbogen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Aischgrund“ werden eine Reihe von Arten nach Anhang I der V-RL genannt. Im Einzelnen sind dies das Blaukehlchen (Kennziffer A272), der Eisvogel (Kennziffer A229), Fischadler (Kennziffer A094), der Goldregenpfeifer (Kennziffer A140), Grauspecht (Kennziffer A234), die Heidelerche (Kennziffer A246), der Kampfläufer (Kennziffer A151), der Kranich (Kennziffer A127), der Merlin (Kennziffer A098), die Moorente (Kennziffer A060), der Nachtreiher (Kennziffer A023), der Neuntöter (Kennziffer A338), das Odinshühnchen (Kennziffer A170), der Purpurreiher (Kennziffer A029), die Rohrdommel (Kennziffer A021), die Rohrweihe (Kennziffer A081), der Rotmilan (Kennziffer A074), der Schwarzmilan (Kennziffer A073), der Schwarzspecht (Kennziffer A236), der Seeadler (Kennziffer A075), der Seidenreiher (Kennziffer A026), der Silberreiher (Kennziffer A027), der Singschwan (Kennziffer A038), das Tüpfelsumpfhuhn (Kennziffer A119), die Weißbart-Seeschwalbe (Kennziffer A196), der Weißstorch (Kennziffer A031), der Wespenbussard (Kennziffer A072) sowie die Zwergdommel (Kennziffer A022). Daneben liegen für das Kleine Sumpfhuhn (Kennziffer A120) und den Mittelspecht (Code A238), welche nicht im Standard-Datenbogen aufgeführt sind, Brutnachweise aus dem Vogelschutzgebiet vor.

Eine ausführliche Übersicht über die jeweiligen Lebensraumsprüche, die Population, den Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitatelemente, den Isolierungsgrad der Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet etc. befindet sich in Kapitel 3.3 der Unterlage 19.3.1, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Für das Kleine Sumpfhuhn und den Mittelspecht liegen mangels Nennung im Standard-Datenbogen entsprechende Daten nur in eingeschränktem Umfang vor.

3.4.6.1.1.2.2.4 Übersicht über regelmäßig vorkommende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL

Der Standard-Datenbogen nennt etliche regelmäßig vorkommende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL, die nicht im Anhang I der V-RL aufgeführt sind. Im Einzelnen sind das der Baumfalke (Kennziffer A099), der Baumpieper (Kennziffer A256), die Bekassine (Kennziffer A153), die Beutelmeise (Kennziffer A336), das Braunkehlchen (Kennziffer A275), die Dorngrasmücke (Kennziffer A309), der Flussregenpfeifer (Kennziffer A136), der Flussuferläufer (Kennziffer A168), die Grauammer (Kennziffer A383), der Große Brachvogel (Kennziffer A160), der Kiebitz (Kennziffer A142), der Pirol (Kennziffer A337), der Raubwürger (Kennziffer A340), die Reiherente (Kennziffer A061), die Schnatterente (Kennziffer A051), der Schwarzhalstaucher (Kennziffer A008), die Tafelente (Kennziffer A059), der Teichrohrsänger (Kennziffer A297), die Uferschnepfe (Kennziffer A156), die Uferschwalbe (Kennziffer A249), die Wasserralle (Kennziffer A118), der Wiesenpieper (Kennziffer A257) sowie der Zwergtaucher (Kennziffer A004).

Eine Übersicht über die jeweiligen Lebensraumansprüche, die Population, den Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitatsysteme, den Isolierungsgrad der Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet etc. befindet sich in Kapitel 3.4 der Unterlage 19.3.1, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

3.4.6.1.1.3 Beschreibung des Vorhabens

3.4.6.1.1.3.1 Technische Beschreibung des Vorhabens

Hinsichtlich der technischen Beschreibung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B. 2 und C 3.4.3 Bezug genommen. Im Übrigen wird auf die Unterlagen 1 TP1, 5 TP1 und 11 TP1 verwiesen.

3.4.6.1.1.3.2 Wirkfaktoren

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung der FFH- und Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung sind im Gegensatz zu anderen Planungsbeiträgen (z.B. UVP) nur diejenigen Wirkfaktoren von Bedeutung, die sich auf die Erhaltung des Schutzgebietes und die für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die Relevanz der Wirkfaktoren ergibt sich aus den spezifischen Betroffenheiten der Erhaltungsziele (Nr. 5.2.4.2 Leitfaden FFH-VP).

Die auf das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtfelder im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ und das Europäische Vogelschutzgebiet „Aischgrund“ bezogenen Projektwirkungen stellen sich wie folgt dar:

Wirkfaktorgruppe	Wirkfaktor	Wirkart
Veränderung der Habitatstruktur	Verlust von Vegetations- und Biotopstrukturen	anlagebedingt/ baubedingt
	Überbauung / Verlust von Lebensraum der Vogelart (z.B. Brutplatz, Nahrungshabitat, Ruheplatz)	anlagebedingt/ baubedingt
Veränderung abiotischer Standortfaktoren (nur FFH-Gebiet)	Veränderung des Bodens bzw. Untergrundes	anlagebedingt/ baubedingt
	Veränderung der morphologischen Verhältnisse	anlagebedingt/ baubedingt
	Veränderung der hydrologischen Verhältnisse	anlagebedingt/ baubedingt
	Veränderung der hydrochemischen Verhältnisse	baubedingt/ betriebsbedingt
Barrierewirkung	Kollisionsgefahr / Individuenverlust	anlagebedingt/ baubedingt/ betriebsbedingt
Irritationen mit teilweisem Auslösen von Fluchtverhalten	Akustische Reize: Verlärmung von Lebensraum einer Vogelart durch Baustellenbetrieb oder Verkehr	baubedingt/ betriebsbedingt

oder Habitatmeidung	Visuelle Veränderungen / optische Störungen am Lebensraum der Vogelart durch Baustellenbetrieb und Verkehr	baubedingt/ betriebsbedingt
	Erschütterungen/ Vibrationen	baubedingt/ betriebsbedingt
	Irritation der Vogelart durch Lichteinwirkungen durch Baustellenbetrieb und Verkehr	baubedingt/ betriebsbedingt
	Störfaktor Mensch“, d.h. Fluchtdistanz einer Vogelart wird unterschritten	baubedingt/ betriebsbedingt
stoffliche Einwirkungen	Emissionen des Straßenverkehrs / des Straßenunterhalts auf einen Lebensraum der Vogelart	baubedingt/ betriebsbedingt
	Stickstoff- u. Phosphatverbindungen / Nährstoffeintrag	baubedingt/ betriebsbedingt
	Salz	betriebsbedingt
	Depositionen mit strukturellen Auswirkungen (Staub / Schwebstoffe und Sedimente)	baubedingt/ betriebsbedingt

3.4.6.1.1.4 Detailliert untersuchter Bereich

3.4.6.1.1.4.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum ist der Raum, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes herangezogen werden muss. Er umfasst zumindest das gesamte betroffene Schutzgebiet und darüber hinaus Strukturen, Funktionen und funktionale Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele des Schutzgebietes unerlässlich sind. Die Verträglichkeitsprüfung bezieht sich grundsätzlich auf das betroffene Schutzgebiet. Bei großen Schutzgebieten kann es aus praktischen Gründen sinnvoll sein, einen kleineren Bereich für notwendige detaillierte Untersuchungen abzugrenzen. Die detaillierten Untersuchungen beschränken sich dann in der Regel auf den "Wirkraum" im Bereich des Schutzgebietes. Die Untersuchung ist also auf diejenigen Teilräume des Gebietes einzuschränken, die in ihnen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen im konkreten Fall erheblich beeinträchtigt werden könnten. Die Abgrenzung des detailliert zu untersuchenden Bereiches wird durch die Überlagerung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile mit der Reichweite der für sie relevanten Wirkprozesse des Vorhabens bestimmt (vgl. Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Als sog. "Wirkraum" wurde in vorliegendem Fall ein Bereich von bis zu ca. 1.200 m beidseits der bestehenden A 3 im Bereich des FFH- bzw. Europäischen Vogelschutzgebietes betrachtet. Hinsichtlich der Darstellung des Wirkraums mit den vorkommenden Arten und Lebensraumtypen wird auf die Unterlagen 19.1.1, 19.1.2 TP1 sowie die den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beiliegenden Un-

terlagen 19.2 TP1 und 19.3 TP1 verwiesen. Zur Abgrenzung der kartografischen Darstellung der großflächig vorkommenden Lebensraumtypen innerhalb des Wirkraums wurde eine projektbezogene Kartierung durchgeführt. Die faunistischen Daten stammen sowohl aus vorhandenen Untersuchungen als auch aus projektbezogenen Erhebungen der Vorhabensträgerin in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden. Dabei wurden innerhalb des Wirkraums die Lebensraumtypen und sonstigen Biotopstrukturen kartiert sowie zoologische Übersichtsbegehungen und avifaunistische Erhebungen durchgeführt.

Die Vegetation im Wirkraum wird wesentlich bestimmt durch Waldflächen, ackerbaulich bewirtschaftete Nutzflächen und ausgedehnte Teichflächen. Grünlandnutzung tritt schwerpunktmäßig im Aischgrund und rund um die Bucher Weiher auf. Die den Wirkraum kreuzende Aisch begleitet auf der überwiegenden Länge ein gewässerbegleitender Gehölzsaum aus Weiden, Pappeln und Erlen, der teilweise aber auch unterbrochen und lückig ist. Nordwestlich von Neuhaus prägt überwiegend der Bucher Wald mit seinem Eichen-Hainbuchenbestand das Bild. Den Wald umgeben im Nordosten in Richtung der Teiche um Schloss Neuhaus Grünlandflächen und einzelne Gehölzstrukturen. Der Bereich, der auf Höhe des Bucher Waldes westlich der A 3 liegt, wird dagegen deutlich von der Teichwirtschaft geprägt. Im Umfeld der Weiher und Teiche liegen (extensive) Grünlandflächen, vereinzelt runden Gehölzgruppen und Einzelgehölze das Bild ab. Die Teiche sind häufig mit einem Schilf- und Röhrichsaum umgeben. Südlich von Neuhaus liegen wiederum mehrere Weiher und Teiche. Umgeben werden die Teiche von Nasswiesen und landwirtschaftlichen Ackerflächen. In Richtung A3 verhindert ein dichter, abschirmender Gehölzsaum den Blick auf den Autobahnverkehr. Nördlich von Hesselberg bestimmen ebenso Weiher und Teiche das Bild. An diese Weiher grenzt im Osten ein überwiegend von Kiefern dominierter Waldbestand an. In Richtung Süden und Westen bestimmen mit Acker und Grünlandflächen Offenlandbiotope die Bodennutzung.

3.4.6.1.1.4.1 Voraussichtlich betroffene Lebensräume und Arten im Wirkraum

Der größte Flächenanteil im Wirkraum ist dem Lebensraumtyp Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions (LRT 3150) zuzuordnen. Dieser Lebensraumtyp zeichnet sich, wie schon seine Bezeichnung verrät, durch natürliche eutrophe (nährstoffreiche) Seen und Teiche einschließlich Ufervegetation mit Schwimm- und Wasserpflanzenvegetation, z. B. Wasserlinsendecken, Laichkrautgesellschaften, Krebschere oder Wasserschlauch, aus.

Daneben findet sich im Wirkraum der Lebensraumtyp magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510). Charakteristisch für diesen Typ sind artenreiche, extensiv bewirtschaftete Mähwiesen des Flach- und Hügellandes (planar bis submontan) des Arrhenatherion- bzw. Brachypodio-Centaureion nemoralis-Verbandes. Dies schließt sowohl trockene Ausbildungen (z. B. Salbei-Glatthaferwiese) und typische Ausbildungen als auch extensiv genutzte, artenreiche, frisch-feuchte Mähwiesen ein.

Außerdem findet sich im Wirkraum der Lebensraumtyp Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (LRT 6410). Dieser Lebensraumtyp beinhaltet planare bis montane Pfeifengraswiesen auf basen- bis kalkreichen und sauren (wechsel-) feuchten Standorten. Artenarme Degenerationsstadien von entwässerten Mooren sind davon ausgeschlossen. Pfeifengraswiesen reagieren sehr empfindlich auf Düngung und Veränderung des Nutzungs- (Mahd-) regimes. Anklänge an primäre Pfeifengraswiesen kommen unter besonderen lokalklimatischen Bedingungen (Kaltluftstau) vor.

Des Weiteren ist auch noch der Lebensraumtyp Oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer mit Vegetation der Littorelletea uniflorae und/oder der Isoeto-Nanojuncetea (LRT 3130) anzutreffen. Kennzeichnend für diesen Lebensraumtyp sind nährstoffarme bis mittleres Nährstoffangebot aufweisende Stillgewässer mit amphibischen Strandlings-Gesellschaften (Littorelletea) sowie - bei spätsommerlichem Trockenfallen - einjährigen Zwergbinsen-Gesellschaften (Isoeto-Nanojuncetea). Beide Vegetationseinheiten können sowohl in enger räumlicher Nachbarschaft als auch isoliert auftreten. Der Lebensraumtyp umfasst daneben auch nährstoffärmere, schlammige, periodisch trocken fallende Altwasser und Teichufer. Charakteristisch sind kurzlebige und niederwüchsige (meist < 10 cm hohe) Pflanzen.

Schließlich kommt im Wirkraum noch der nicht im Standard-Datenbogen genannte Lebensraumtyp Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald (LRT 9160) vor. Dieser beinhaltet subatlantische und mitteleuropäische Eichen-Hainbuchenwälder auf zeitweilig oder dauerhaft feuchten Böden mit hohem Grundwasserstand.

Hinsichtlich der im Anhang II der FFH-RL aufgeführten Arten, die auch im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ genannt sind, sind im Wirkraum der Kammolch und der Schlammpeitzger nachgewiesen. Vorkommen von Bitterling und Schmaler Windelschnecke sind möglich. Daneben konnte der nicht im Standard-Datenbogen genannte Biber nachgewiesen werden.

Der Kammolch bevorzugt größere und tiefere Laichgewässer (meist ab einer Gewässertiefe von 50 cm). Er ist zugleich der am meisten „aquatische“ der heimischen Molche, und lebt zum Teil sogar ganzjährig im Wasser, d.h. ohne Landphase. Die meisten Kammolch-Laichgewässer in Bayern liegen in ablassbaren Teichen und in Abbaugebieten. Er bevorzugt zumindest teilweise besonnte Gewässer. Waldweiher werden dann besiedelt, wenn sie genügend sonnenexponiert sind. Wald(rand)gewässer sind häufig die „Rückzugsgewässer“ in intensiv genutzten Agrarlandschaften. Wie viele Amphibien reagiert der Kammolch empfindlich auf Fischbesatz. Besonders geeignet sind Gewässer, die im Abstand einiger Jahre austrocknen, und so den Fischbestand eliminieren.

Lebensraum des Schlammpeitzgers sind flache, stehende Gewässer mit Schlammgrund, Flüsse, Kanäle, Wassergräben, Seen und Talsperren. Er bevorzugt flache Tümpel, Wiesengräben und besonders Altarme, aber auch verlandete Biotopweiher und extensiv bewirtschaftete Karpfenteiche. Insbesondere beschattete Waldteiche mit einem geringen Nebenfischbestand sind als Biotope geeignet. Tagsüber gräbt er sich in den schlammigen, weichen und mit Pflanzen bestandenen Gewässergrund. Nachts geht er auf Nahrungssuche nach kleinen wirbellosen Tieren. Er kann auch in sauerstoffarmen Gewässern vorkommen. Er überwintert und überdauert eine Austrocknung des Gewässers bis zu 50 cm tief im Schlamm vergraben. Die Befähigung zur Darmatmung und bis zu einjährigen Überdauerung, eingegraben im Bodenschlamm, machen ihn zu einem "zähen" Fisch. Die Hautatmung befähigt ihn sogar zu kurzen Wanderungen über Land.

Der Bitterling lebt in flachen, stehenden oder langsam fließenden, sommerwarmen Gewässern mit Pflanzenbewuchs, z.B. in Altarmen, verkrauteten Weihern und Tümpeln. Er bevorzugt sandige Bodenverhältnisse mit einer Mulmauflage und meidet tiefgründige verschlammte Gewässer. Der Bitterling ernährt sich von Algen und weichen Teilen höherer Pflanzen, nimmt aber auch Kleintiere als Nahrung auf. Seine Fortpflanzung ist hochgradig spezialisiert: Zur Laichzeit zwischen April und

Juni bei Wassertemperaturen von mehr als 17°C sucht das Männchen eine Flussmuschel oder Teichmuschel aus und lockt das Weibchen zu dieser Muschel. Das Weibchen legt ihre Eier im Innern von Muscheln ab, die dann durch das Männchen befruchtet werden. Die befruchteten Eier entwickeln sich innerhalb der Muscheln zu Jungfischen, die schließlich die Muschel verlassen.

Die Schmale Windelschnecke ist eng an nasse, basenreiche Feuchtgebiete gebunden mit deutlicher Präferenz für niedrigwüchsige Vegetation. Sie nutzt ein breites Biotopspektrum an Feucht- und Nasswiesen, Pfeifengraswiesen, Seggenrieden, Flachmooren, Quellsümpfen und -mooren, Verlandungszonen von Seen, Sumpfwäldern, Erlenbrüchen, selten wechselfeuchte Magerrasen, grasige Heckensäumen, feuchten bis mesophilen Buchen- und Eschenwälder und Dünenbiotope. Über ihre Biologie ist bis heute noch recht wenig bekannt.

Der Biber besiedelt Fließ- und Stillgewässer bei einer Mindestwasserhöhe von ca. 50 cm. Er ist ein reiner Pflanzenfresser, der im Sommer von krautigen Pflanzen einschließlich Wasserpflanzen, im Winter von Rindenmaterial (besonders Weiden und Pappeln, weniger gern Birke, Stieleiche u. a. Gehölze) lebt. Weichlaubhölzer am Ufersaum sind unverzichtbarer Bestandteil des Lebensraumes als „Wintervorrat“.

Bzgl. der im Standard-Datenbogen genannten Arten nach Anhang I der V-RL ist auszuführen, dass im Wirkraum das Blaukehlchen, der Eisvogel, die Heidelerche, der Neuntöter, der Purpurreiher, die Rohrweihe, der Schwarzmilan und die Zwergdommel nachgewiesen wurden, ein Vorkommen der Rohrdommel und des Wespenbussards ist im Hinblick auf schon etwas länger zurückliegende Brutnachweise zumindest möglich. Daneben konnten die nicht im Standard-Datenbogen genannten Arten Kleines Sumpfhuhn und Mittelspecht im Wirkraum nachgewiesen werden.

Für das Blaukehlchen ist ein Nebeneinander von dicht bewachsenen Stellen (Nistplatz) und offenen Rohbodenflächen mit zumindest im zeitigen Frühjahr vernässten Bereichen (Nahrungssuche) wichtig. So werden Altwässer, mit Röhricht bestandene Ufer von Still- und Fließgewässern sowie Moore besiedelt, daneben auch Lebensräume wie Abbaustellen, künstlich angelegte Teiche und Stauseen und ackerbaulich genutzte Auen mit verschliffen Gräben. Als Brutplätze dienen Anfangsstadien der Sukzession, die bei zu starker Verbuschung und Verkrautung für das Blaukehlchen ungeeignet werden. Angenommen werden auch neu entstandene Lebensräume, z.B. Schlammflächen nach starkem Hochwasser oder aus der Kieswäsche. Das Blaukehlchen gilt als sehr ortstreu, d. h. der jährliche Brutplatz wird wieder aufgesucht. Auch die Nestjungen kommen zum Ort der erfolgreichen Aufzucht zurück und versuchen ihr Brutrevier zu sichern. Erst auf Grund von Populationsdruck erfolgen Neubesiedlungen.

Wesentliches Element des Lebensraumes des Eisvogels sind langsam fließende Gewässer mit guten Sichtverhältnissen und einem reichen Bestand an kleinen Fischen sowie dichter Uferbewuchs mit einem passenden Angebot von Ansitzwarten. Zur Anlage von Niströhren sind Abbruchkanten, Prallhänge, Böschungen und Steilufer mit schützendem Gebüsch notwendig. Bevorzugt werden hohe Steilwände, die hochwassersichere Niströhren garantieren.

Die Heidelerche besiedelt vorzugsweise wärmebegünstigte, halboffene, steppenartige Landschaften mit trockenen oder gut wasserdurchlässigen Böden. In der Kulturlandschaft werden Flächen besiedelt, die durch menschliche (Über-) Nutzung offen gehalten werden, wie Abbaugelände, Truppenübungsplätze und Kahlschläge, aber auch flachgründige Äcker und Magerrasen.

Der Neuntöter brütet in offenen und halboffenen Landschaften in trockener und sonniger Lage, die mit Hecken, Feldgehölzen und Waldrändern ausgestattet sind, daneben auch in Waldlichtungen, Streuobstflächen und nicht mehr genutzten Sand- und Kiesgruben. Wichtigste Niststräucher sind Brombeere, Schlehe, Weißdorn und Heckenrose. Höhere Einzelsträucher dienen als Jagdwarten und Wachplätze. Vorherrschend betreibt er Flugjagd; vegetationsfreie und kurzrasige Flächen bieten die Möglichkeit zur Bodenjagd. Nahrungsgrundlage sind mittelgroße und große Insekten und regelmäßig Feldmäuse.

Brutplätze des Purpureihers sind stark verlandete, mit Schilf- und Weidenvegetation bestandene Altwässer und Seeufer. Regelmäßig werden auch Teichgebiete mit großflächiger Schilfverlandung besiedelt. Die Neststandorte befinden sich zwischen dichten Schilfhalmen oder auf niedrigen Büschen im Schilf. Vereinzelte Brutten sind auch aus Verlandungs- und Ufervegetation von Stauhaltungen belegt.

Die Rohrweihe brütet in Altschilfbeständen von Feuchtgebietsflächen und Verlandungszonen stehender oder langsam fließender natürlicher oder künstlicher Gewässer. Das Nest steht i. d. R. in dichtem Schilf, mitunter auch in kleinen Flächen, häufig direkt über Wasser, nicht selten aber auch auf trockenem oder im Lauf der Brutzeit trocken fallendem Untergrund. Jagdgebiete sind Gewässer, Uferstreifen, offene Feuchtgebiete oder abwechslungsreiches Kulturland wie Wiesen oder Ackerflächen mit Rainen oder Gräben.

Brutreviere des Schwarzmilans liegen an Waldrändern sowie in Feldgehölzen oder Baumreihen in offener und halboffener Landschaft. Nestbäume sind vor allem Laubbäume. Schwarzmilane jagen in einer Entfernung bis zu 3.000 m vom Nest, wobei auch Gewässer wichtige Jagdgebiete darstellen.

Die Zwergdommel besiedelt vor allem Verlandungszonen von Altwässern, Seen, Weihern und Teichen in offener bis halboffener Landschaft. Dabei sind reich strukturierte, dichte, aber nicht unbedingt sehr großflächige (Alt-) Schilfbestände von entscheidender Bedeutung. Auch wirken sich einzelne Weidengebüsche oder andere Uferpflanzen positiv auf die Besiedlung durch die Art aus. Ein reiches Nahrungsangebot ist Voraussetzung für eine dauerhafte Ansiedlung.

Die Rohrdommel besiedelt ausgedehnte Verlandungszonen an Still- und z.T. auch Fließgewässern. Als Brut- und Nahrungshabitat wird Schilfröhricht mit eingestreuten offenen Wasserflächen bevorzugt. Optimale Röhrichtstrukturen werden bei geeigneten Nahrungsflächen bereits ab 2 ha als Bruthabitat genutzt. An isolierten Gewässern scheinen erst Röhrichtflächen von ca. 20 ha den Ansprüchen genügen zu können.

Der Wespenbussard brütet in reich gegliederten, abwechslungsreichen Landschaften mit Wäldern unterschiedlichster Ausdehnung und Baumarten. Hauptnahrung sind Wespenlarven aus Bodennestern, in ungünstigen Jahren auch andere Insekten, Amphibien und Reptilien, Jungvögel und Säugetiere. Als Nahrungsgebiet dienen Wälder, Waldsäume, Grünland, Brachflächen, Heckengebiete, Trocken- und Halbtrockenrasen, Moore und andere Feuchtgebiete. Die Nester stehen nicht selten in Waldrandnähe, aber auch neben verkehrsreichen Straßen.

Das Kleine Sumpfhuhn ist in seinem Vorkommen vorwiegend an Feuchtgebiete gebunden und bevorzugt Verlandungsgesellschaften wie mehrjährige Schilf- und Rohrkolbenbestände oder Großseggenriede.

Der Mittelspecht brütet in Laubwäldern mit hohem Alteichenanteil, bevorzugt in Hartholzauen, Eichen- Hainbuchenwäldern, Eichen-Birkenwäldern sowie in Buchenwäldern mit hohem Alt- und Totholzanteil, gelegentlich auch in Parks und Streuobstwiesen. Für Nahrungssuche und Höhlenanlage spielt Totholz eine wichtige Rolle.

Von den im Standard-Datenbogen aufgeführten regelmäßig vorkommenden Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL sind im Wirkraum die Bekassine, die Beutelmeise, die Dorngrasmücke, der Kiebitz, der Pirol, die Reiherente, die Schnatterente die Tafelente, der Teichrohrsänger und die Wasserralle nachgewiesen, ein Vorkommen des Große Brachvogels, der Uferschnepfe und des Zwergtauchers im Hinblick auf schon etwas länger zurückliegende Brutnachweise zumindest möglich.

Die Bekassine brütet in Mooren und feuchten Grasländern sowie Überschwemmungsflächen und Verlandungszonen von Seen. Die Brutplätze sollen Übersicht bieten, dürfen aber auch locker mit Bäumen und Büschen bestanden sein. Wichtig ist ausreichende Deckung für das Gelege. Für die Nahrungssuche ist eine gewisse Bodenfeuchtigkeit notwendig, die das Sondieren mit dem Schnabel erlaubt.

Die Beutelmeise besiedelt Verlandungszonen stehender und fließender Gewässer mit üppiger Vegetation, idealerweise mit einer Kombination aus Röhrichtbeständen und lockerer eingefügten Büschen und Bäumen, die für die Anlage des frei hängenden Beutelnestes nötig sind. Auch Gebiete ohne Röhricht werden besiedelt, jedoch erst später in der Brutperiode. Die Brutplätze befinden sich meist in Gewässernähe; das Nest wird gerne direkt über dem Wasser gebaut.

Die Dorngrasmücke ist ein Brutvogel der offenen Landschaft, die mit Hecken und Büschen oder Kleingehölzen durchsetzt ist. In Nordbayern sind neben Heckenlandschaften verbuschte Magerrasen als Lebensräume von Bedeutung, die Brut- und Nahrungshabitat im gleichen Lebensraum kombinieren.

Die Brutplätze des Kiebitz liegen in offenen, zumeist flachen und baumarmen Landschaften. Wiesen werden bevorzugt dann besiedelt, wenn sie extensiv bewirtschaftet werden und auch Feuchtstellen aufweisen. Am Nistplatz darf die Vegetation zum Brutbeginn nicht zu hoch sein. Ein Großteil der Gelege findet sich mittlerweile in Äckern.

Der Pirol besiedelt Laubwald, im Einzelnen größere Feldgehölze, aufgelockerte Waldränder, Flussauen, Laub- und auch reine Kiefernwälder, verwilderte Obstgärten, Alleen und größere Parkanlagen.

Die Reiherente brütet an flachen eutrophen und mesotrophen Seen, Weihern und Fischteichen, aber auch an Klärteichen. Verkrautete Gewässer meidet die Tauchente. Flache dicht bewachsene Ufer sind als Neststandorte wichtig.

Die Schnatterente brütet an flachen eutrophen Gewässern im Tiefland und an flussbegleitenden Altwässern an Isar und Donau. Sekundärgewässer wie z.B. Baggerseen oder Kiesgruben werden nur in Einzelfällen und erst nach Einsetzen der Verlandung als Brutgewässer angenommen.

Brutplätze der Tafelente sind meist eutrophe Stillgewässer mit gut entwickelter Ufervegetation, die Nistmöglichkeiten bieten, etwa Seggenbestände oder dicht bewachsene Inseln und Dämme mit anschließenden Flachwasserzonen.

Der Teichrohrsänger brütet im Schilfröhricht der Verlandungszone größerer und kleinerer stehender und langsam fließender Gewässer.

Die Wasserralle brütet in Röhricht- und Großseggenbeständen an Still- und Fließgewässern, sofern zumindest kleine offene Wasserflächen vorhanden sind, vereinzelt auch in lichten Au- und Bruchwäldern sowie in feuchten Hochstaudenfluren. Nicht selten in Kleinstbiotopen, wie z.B. schmale Schilfstreifen ab einer Breite von 3 m oder einer Fläche von 300 m².

Der Große Brachvogel besiedelt ausgedehnte Wiesengebiete in Flusstälern oder Niedermooren. Optimale Bruthabitate haben einen relativ hohen Grundwasserstand und reliefbedingte Feuchtstellen mit niedriger, lückiger Vegetation. Das Umfeld von Hecken und Feldgehölzen meidet er. Der Großteil des bayerischen Bestandes brütet inzwischen in Gebieten mit feuchten Wirtschaftswiesen-, wobei dann sogar auch benachbarte Äcker als Brutplatz genutzt werden.

Die Uferschnepfe besiedelt in Bayern ausschließlich weitläufige, als Grünland genutzte Niederungsgebiete und Tallandschaften. Wichtig für das Vorkommen der Art sind feuchte bis nasse, weiche Böden, die die Art zur Nahrungssuche benötigt. Frühjahrshochwasser und hohe Grundwasserstände wirken sich günstig auf den Brutbestand aus.

Der Zwergtaucher brütet an Stillgewässern aller Art, die einen Röhrichtsaum oder eine Verlandungszone, geringe Tiefe und i. d. R. eine Mindestgröße von 0,1 ha aufweisen. Schmale Röhrichte von etwa 1 m Breite oder Röhricht- oder Verlandungsflächen von wenigen Quadratmetern können als Neststandort ausreichen.

Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse nach Anhang II der FFH-RL sind im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet nicht angegeben und kommen im Wirkraum nicht vor.

3.4.6.1.1.4 Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist das entscheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Die Erheblichkeit ist dann gegeben, wenn die Vorhabenswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art oder eines Lebensraumes auslösen. Als Bewertungskriterien sind für Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-RL die Struktur des Lebensraumes (Beschreiben der Kriterien des Lebensraumes im Gebiet einschließlich Flächengröße, Ausprägungsvielfalt und charakteristischer Arten), die Funktionen (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der beschriebenen Strukturen notwendig ist) und die Wiederherstellbarkeit der Lebensräume heranzuziehen. Für die Arten des Anhangs II der FFH-RL sind als Bewertungskriterien die Struktur des Bestandes (Beschreiben der Kriterien der Population einschließlich Größe und Entwicklungstrends), die Funktionen der Habitate des Bestandes (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der Art im Gebiet notwendig ist) sowie die Wiederherstellbarkeit der Habitate der Arten heranzuziehen. Für die Bewertung von Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhangs I der V-RL sowie von Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 V-RL sind - analog zur Vorgehensweise für Arten des Anhangs II der FFH-RL - als Kriterien des günstigen Erhaltungszustands die Struktur des Bestands, die Funktion der Habitate, entsprechend der spezifischen ornithologisch relevanten Kriterien, und die Wiederherstellbarkeit der Lebensstätten der Vögel zu Grunde zu legen.

Um in einer Gesamtbewertung für die einzelnen im Natura-2000-Gebiet vorkommenden und im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten letztlich eine "Erheblichkeit" oder "Nicht-Erheblichkeit" festzustellen, werden im Folgenden die Eingriffstatbestände detailliert betrachtet und zunächst jeweils nach einer sechsstufigen Skala bewertet:

- Keine Beeinträchtigung
- Geringer Beeinträchtigungsgrad
- Noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad
- Hoher Beeinträchtigungsgrad
- Sehr hoher Beeinträchtigungsgrad
- Extrem hoher Beeinträchtigungsgrad

Wegen der diesbzgl. Einzelheiten wird auf die ausführliche Beschreibung der einzelnen Stufen in den Kapiteln 4.1 der Unterlagen 19.2.1 und 19.3.1 verwiesen.

3.4.6.1.1.4.1 Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Anhangs I der FFH-RL

Im Wirkraum kommen als Lebensraumtypen natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrochartions (LRT 3150), magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510), Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (LRT 6410), oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer mit Vegetation der Littorelletea uniflorae und/oder der Isoeto-Nanojuncetea (LRT 3130) und subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald (LRT 9160) vor. Die übrigen unter C 3.4.6.1.1.2.2.1 genannten Lebensraumtypen kommen im Wirkraum nicht vor. Bzgl. der spezifischen Erhaltungsziele wird auf die Ausführungen unter C 3.4.6.1.1.2.2 verwiesen.

Dabei wird der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes als "günstig" erachtet, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und schließlich der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Art günstig ist (vgl. Art. 1 FFH-RL).

Im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens wird in die im Wirkraum vorhandenen Lebensraumtypen nicht eingegriffen, so dass sie in ihrer flächenmäßigen Ausdehnung nicht beeinträchtigt werden. Dies gilt auch für temporäre Baustelleneinrichtungen und dergleichen. Abiotische Standortfaktoren, die auf die im Wirkraum vorkommenden Lebensraumtypen wirken, werden insbesondere bedingt durch die relativ große Entfernung der meisten Lebensraumtypen zur A 3 (mindestens 200 m, teilweise deutlich mehr) nicht verändert, auch nicht während der Bauphase. Der LRT 9160 liegt im Bereich von Bau-km 361+730 bis Bau-km 362+150 allerdings direkt unterhalb der Autobahnböschung in nur rund 10 m Entfernung zur A 3. Auf Grund der Lage des LRT sowie der im genannten Bereich gewählten Trassierung der A 3 sind anlagebedingte Veränderungen abiotischer Standortfaktoren aber ebenso nicht zu erwarten. Stoffliche Einträge (Staub) sind während der Bauzeit durch die Nähe des LRT zur A 3 allerdings nicht auszuschließen; andere abiotische bauzeitliche Veränderungen sind im Hinblick auf die einseitige Verbreiterung der A 3 in Richtung Westen dagegen nicht anzunehmen. Die zeitlich begrenzten stofflichen Einträge in den LRT stellen sich im Ergebnis deshalb als nur von geringem Beeinträchtigungsgrad dar. Eine signifikante Veränderung des betriebsbedingten Immissionseintrags von der A 3 in den LRT 9160 -

ebenso wie in die übrigen vorkommenden Lebensraumtypen - ist nicht zu erwarten. Einträge über den Wasserpfad sind wegen der Fließrichtung der zur Entwässerung genutzten Vorfluter gleichfalls nicht anzunehmen.

3.4.6.1.1.4.2 Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II der FFH-RL

Von den im Wirkraum vorkommenden bzw. potentiell vorkommenden Arten Kammolch, Schlammpeitzger, der Bitterling und Schmale Windelschnecke werden keine Flächen des jeweiligen Lebensraums der Art in Anspruch genommen. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen und Fortpflanzungsstätten der Arten ist wegen der Entfernung der bekannten bzw. potentiellen Lebensräume von der A 3 sowie der Fließrichtung der zur Entwässerung genutzten Vorfluter nicht zu erkennen. Bestehende Lebensräume werden nicht neu zerschnitten. Hinsichtlich des Bitterlings und des Schlammpeitzgers ist zu ergänzen, dass auch eine Beeinträchtigung dieser Arten im weiteren Verlauf des Steggrabens durch die vorgesehenen Autobahnabwassereinleitungen wegen der artspezifischen Toleranz gegenüber höheren Salzgehalten bzw. der geringen Ansprüche an die Gewässergüte nicht anzunehmen ist. Eine Veränderung der Grundwasserstände im Lebensraum der Schmalen Windelschnecke ist ebenso nicht vorgesehen.

In den Lebensraum des im Wirkraum ebenso vorkommenden Bibers greift das Vorhaben nur zeitweilig während des vorgesehenen Ersatzneubaus des Unterführungsbauwerks des Steggrabens ein; eine darüber hinaus gehende Beanspruchung von Lebensräumen der Art ist mit dem Vorhaben nicht verbunden. Nach Verwirklichung des Vorhabens ist die Barrierewirkung der A 3 für den Biber nicht höher als derzeit schon; er kann über den Steggraben weiterhin die Autobahn unterqueren. Veränderungen der abiotischen Standortfaktoren sowie bauzeitliche nichtstoffliche und stoffliche Veränderungen können nicht ausgeschlossen werden, sind aber wegen der Einrichtung von Beckenanlagen zur Behandlung des Autobahnabwasser, der nur geringen Veränderung der Situation im Lebensraum des Bibers sowie der geringen Störungsempfindlichkeit der Art nicht anzunehmen.

3.4.6.1.1.4.3 Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs I der V-RL

In Lebensräume des im Wirkraum vorkommenden Blaukehlchens greift das Vorhaben nicht ein. Die Barrierewirkung der A 3 verändert sich durch das Vorhaben nicht. Die Entfernung der Brutplätze des Blaukehlchens ist deutlich größer als die Effektdistanz des Blaukehlchens zu Straßen, die mit 200 m angenommen wird. Als Effektdistanz wird in der Fachliteratur die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet; die Effektdistanz ist von der Verkehrsmenge unabhängig. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art ist insbesondere wegen der räumlichen Entfernung der Lebensräume zur A 3 auch nicht anzunehmen.

In Lebensräume des Eisvogels greift das Vorhaben allein im Bereich der Brücke über die Aisch baubedingt ein. Während des vorgesehenen Ersatzneubaus der Brücke bestehen gewisse Einschränkungen bzgl. des Jagdgebiets des Eisvogels. Die Art wird jedoch nach Ende der Bauarbeiten die Brücke problemlos unterfliegen können. Die Barrierewirkung der A 3 ändert sich durch das Vorhaben nicht. Der von der A 3 beeinträchtigte Bereich wird durch die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen entsprechend verbreitert. Eine Veränderung der abiotischen Standortfakto-

ren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art sind hingegen nicht anzunehmen. Insgesamt sind für den Eisvogel deshalb nur eine bauzeitliche Beeinträchtigung durch die genannten Brückenbauarbeiten sowie geringe Veränderungen bzgl. der Lebensräume der Art festzustellen. Im Ergebnis wird der Beeinträchtigungsgrad für den Eisvogel daher als gering eingestuft.

Lebensräume der Heidelerche, des Neuntöters sowie des Purpurreihers werden im Rahmen des Vorhabens nicht in Anspruch genommen. Von der A 3 geht keine Barrierewirkung für die Heidelerche und den Neuntöter aus, in Bezug auf den Purpurreiher tritt durch das Vorhaben keine Änderung der von der A 3 ausgehenden Barrierewirkung ein. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Arten sind insbesondere wegen der großen Entfernung der Lebensräume von der A 3 auszuschließen bzw. nicht anzunehmen.

Vom Kleinen Sumpfhuhn werden ebenso keine Lebensräume in Zuge des Vorhabens beansprucht. Auch für diese Art geht von der ausgebauten A 3 keine veränderte Barrierewirkung aus. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art sind wegen der Entfernung der Lebensräume zur A 3 ebenso nicht anzunehmen. Für das Kleine Sumpfhuhn wird eine vergleichbare Lärmempfindlichkeit angenommen wie für das Tüpfelsumpfhuhn; beide Arten werden als Arten mit einer hohen Lärmempfindlichkeit eingestuft. Der kritische Schallpegel, dessen Überschreitung eine ökologisch relevante Einschränkung der akustischen Kommunikation und damit von wesentlichen Lebensfunktionen einer Art nach sich ziehen kann, liegt für diese Arten nach der Fachliteratur bei 52 dB(A) tags. Durch den Ausbau der A 3 rückt die 52 dB(A)-Isophone trotz der prognostizierten Verkehrszunahme auf Grund des vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelages erheblich näher an die Autobahn heran, d. h. die Immissionsbelastung im Bereich des Brutplatzes verringert sich sogar merklich.

In Bezug auf den Mittelspecht ist auszuführen, dass der Lebensraum der Art ebenso nicht in Anspruch genommen wird. Die von der A 3 ausgehende Barrierewirkung verändert sich durch das Vorhaben nicht. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art sind ebenso nicht anzunehmen. Lediglich durch die Bauarbeiten im Bereich des Bucher Wäldchens können nichtstoffliche Beeinträchtigungen bauzeitlich begrenzt auftreten. Diese Wirkungen werden jedoch wegen des nur vorübergehenden Charakters als eine Beeinträchtigung mit einem geringen Beeinträchtigungsgrad eingestuft.

Für die Rohrdommel liegen keine aktuellen Brutnachweise im Wirkraum des Vorhabens vor. In die bekannten ehemaligen Brutplätze sowie die Lebensräume der Art greift das Vorhaben nicht ein. Eine veränderte Barrierewirkung geht von der ausgebauten A 3 für diese Art nicht aus, die Trasse kann die Rohrdommel weiterhin überfliegen. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art ist insbesondere wegen der Entfernung der ehemaligen Brutplätze zur A 3 nicht anzunehmen. Die Rohrdommel wird in der Fachliteratur als eine Art mit einer hohen Lärmempfindlichkeit eingestuft. Der kritische Schallpegel liegt für diese Art bei 52 dB(A) tags. Im Bereich der Bucher Weiher liegt der ehemalige Brutplatz sowohl derzeit als auch nach dem Ausbau der A 3 weit außerhalb der 52 dB(A)-Isophone. Die Charakteristik dieses Brutplatzes verändert sich durch das Vorhaben nicht.

In Jagd- und Brutgebiete der Rohrweihe, des Schwarzmilans und des Wespenbussards wird durch das Vorhaben nicht eingegriffen. Der Ausbau erfolgt in einem Bereich, den die Arten bereits jetzt meiden. Die Barrierewirkung der A 3 ändert sich durch das Vorhaben nicht, die Arten können die Trasse weiterhin überfliegen. Auch eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Arten ist u. a. bedingt durch die Entfernung der Brutplätze der Arten von der A 3 nicht anzunehmen bzw. auszuschließen. Die Rohrweihe reagiert grundsätzlich allerdings sehr sensibel auf Beeinträchtigungen während der Brutzeit. Ihre Effektdistanz beträgt nach der Fachliteratur 300 m. Alle Baustelleneinrichtungen liegen jedoch aber außerhalb dieser Effektdistanz. Wegen der bauzeitlichen Veränderung der Kulisse im Bereich der A 3 und der hohen Sensibilität der Art in dieser Hinsicht werden insoweit aber dennoch Beeinträchtigungen mit einem geringen Beeinträchtigungsgrad angenommen. Auch in Bezug auf den Schwarzmilan und den Wespenbussard können nichtstoffliche Beeinträchtigungen während der Bauzeit im Bereich der bekannten bzw. potentiellen Brutplätze, etwa durch eine Veränderung der (den Arten bekannten) Straßenkulisse, auftreten. Die Fluchtdistanz des Schwarzmilans beträgt 300 m, die des Wespenbussards 200 m. Als Fluchtdistanz wird der Abstand bezeichnet, den ein Tier zu bedrohlichen Lebewesen wie natürlichen Feinden und Menschen einhält, ohne dass es die Flucht ergreift. Die Auswirkungen des Vorhabens werden insoweit wegen der bauzeitlich beschränkten Wirkungen ebenso jeweils als Beeinträchtigungen mit einem geringen Beeinträchtigungsgrad eingestuft.

Lebensräume der Zwergdommel werden durch das Vorhaben ebenso nicht in Anspruch genommen. Von dem Ausbau der A 3 geht keine veränderte Barrierewirkung für die Art aus. Die Zwergdommel wird in der Fachliteratur als Art mit einer hohen Lärmempfindlichkeit eingestuft. Der kritische Schallpegel liegt für diese Art bei 52 dB(A) tags (in 10 m Höhe). Derzeit ist der bekannte Brutplatz aber einem Pegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt (gerechnet in 1 m Höhe; in 10 m Höhe ist er noch höher). Dies spricht für einen gewissen Gewöhnungseffekt an die seit langem bestehende Lärmquelle. Infolge des Ausbaus der A 3 und der vorgesehenen Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages wird die Lärmbelastung des bekannten Brutplatzes spürbar abnehmen und künftig etwa 53 dB(A) (gerechnet in 1 m Höhe) betragen. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art ist wegen der Entfernung der Lebensräume der Art zur A 3 und dessen Lebensweise auszuschließen.

3.4.6.1.1.4.4 Beeinträchtigungen von Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL

In Lebensräume der Bekassine greift das Vorhaben nicht ein. Vom Ausbau der A 3 geht keine veränderte Barrierewirkung für die Art aus. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art sind vor allem wegen der großen Entfernung der Lebensräume der Art auszuschließen. Die Bekassine ist nach der Fachliteratur eine Art mit einer lärmbedingt erhöhten Gefährdung durch Prädation (=Verluste durch Fressfeinde). Die Effektdistanz der Bekassine beträgt 500 m. Der mögliche Brutplatz im Bereich des Aischtals innerhalb einer naturschutzrechtlichen Kompensationsfläche liegt sowohl derzeit als auch nach dem Ausbau der A 3 deutlich außerhalb dieser Distanz. Der kritische Schallpegel der Bekassine liegt nach der Fachliteratur bei 55 dB(A) tags. Die 55 dB(A)-Isophone verläuft derzeit etwa mittig durch die genannte Kompensationsfläche. Mit dem Ausbau der A 3 weicht die 55 dB(A)-Isophone etwas in Richtung der Autobahn zurück, im betreffenden Bereich wird es also zukünftig geringfügig leiser sein. Die Charakteristik des Brutplatzes ändert sich durch das Vorhaben nicht.

Lebensräume der Beutelmeise, der Dorngrasmücke, des Pirol, des Teichrohrsängers, der Wasserralle und des Zwergtauchers werden vom Vorhaben ebenso nicht in Anspruch genommen. Die gegebene Barrierewirkung der A 3 ändert sich durch den Ausbau auch nicht. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Arten sind insbesondere bedingt durch die Entfernung der Lebensräume von der A 3 auszuschließen bzw. nicht anzunehmen.

In Bezug auf den Großen Brachvogel und die Uferschnepfe ist auszuführen, dass der Ausbau der A 3 in Bereichen erfolgt, welche diese Arten wegen der von der Autobahn herrührenden Vorbelastung bereits jetzt meiden. Die bekannten bzw. potentiellen Brutplätze werden durch das Vorhaben weder überbaut noch gehen sie durch indirekte Wirkungen verloren. Eine veränderte Barrierewirkung geht von der ausgebauten A 3 auch für diese Arten nicht aus. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen und im Bereich potentieller Brutplätze sind ebenso nicht anzunehmen.

Im Bereich des westlich der AS Höchststadt-Ost vorgesehenen Retentionsraumausgleichs werden möglicherweise in geringem Umfang Flächen von Lebensräumen des Kiebitz in Anspruch genommen, wobei diese Flächen zwar außerhalb, aber unmittelbar angrenzend an das Vogelschutzgebiet liegen. Nach erfolgtem Erdabtrag kann der Kiebitz diese Fläche aber wieder besiedeln. Von dem Ausbau der A 3 geht keine veränderte Barrierewirkung aus. Eine bauzeitliche Beeinträchtigung durch Lärm, Erschütterungen und Staub sowie durch den „Störfaktor Mensch“ (Bauarbeiter) oder Baukranbewegungen sind nicht auszuschließen. Zumindest nach Ende der Bauarbeiten können die Brutplätze aber ihre Funktionen wieder voll erfüllen. Die für den Kiebitz in der Fachliteratur angenommene Effektdistanz von 200 m steht in gewissem Widerspruch zum tatsächlichen Verbreitungsmuster im Untersuchungsgebiet; hier scheint ein Gewöhnungseffekt eingetreten zu sein. Dementsprechend ist auch die Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben zu relativieren. Sie wird deshalb insgesamt als gering eingestuft und ein geringer Beeinträchtigungsgrad angenommen.

In Lebensräume der Reiherente wird mit dem Vorhaben nicht eingegriffen. Die gegebene Barrierewirkung der A 3 ändert sich durch den Ausbau nicht. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren bzw. eine stoffliche oder nichtstoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Art ist lediglich während der Bauzeit nicht auszuschließen, was aber nur zu einer geringen Beeinträchtigung der Art führt. Es wird deshalb im Ergebnis in Bezug auf die Reiherente ein geringer Beeinträchtigungsgrad angenommen.

Lebensräume der Schnatterente und der Tafelente werden ebenso vom Vorhaben nicht beansprucht. Die gegebene Barrierewirkung der A 3 ändert sich durch den Ausbau auch für diese Arten nicht. Eine Veränderung der abiotischen Standortfaktoren sowie eine stoffliche Veränderung in den Lebensräumen der Arten sind nicht anzunehmen. Nichtstoffliche Beeinträchtigungen können für den Bereich der Brandweiher während der Bauzeit nicht vollständig ausgeschlossen werden, da hier die A 3 in unmittelbarer Nähe verläuft. Nachdem aber der Gehölzbestand am Ufer der Brandweiher vollständig erhalten bleibt, können die bauzeitlichen Auswirkungen für die Schnatterente und die Tafelente als von geringem Beeinträchtigungsgrad eingestuft werden.

3.4.6.1.1.5 Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung haben die Aufgabe, die negativen Auswirkungen von vorhabensbedingten Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele eines Schutzgebietes zu verhindern bzw. zu begrenzen, und tragen somit zur Verträglichkeit des Vorhabens bei. Ist der Planungsträger in der Lage, durch Schutzvorkehrungen sicherzustellen, dass der Grad der Beeinträchtigung, den die FFH-RL bzw. die V-RL durch das Merkmal der Erheblichkeit kennzeichnet, nicht erreicht wird, so ist dem Integritätsinteresse, das nach der Konzeption der Richtlinie vorrangig zu wahren ist, Genüge getan. Denn aus Sicht des FFH- bzw. Vogelschutzrechts spielt es keine Rolle, ob Auswirkungen, die durch ein Vorhaben verursacht werden, von vornherein als unerheblich einzustufen sind, oder zwar, für sich betrachtet, erheblich zu Buche schlagen, trotzdem aber keine Beeinträchtigungen i. S. d. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erwarten lassen, weil sie durch Schutzmaßnahmen so weit vermindert werden können, dass die bei der insoweit gebotenen schutzobjektbezogenen Betrachtungsweise als Gefährdungspotential nicht mehr in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 27.02.2003, NVwZ 2003, 1253-1258; Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325; Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336-358).

Zur Vermeidung bzw. Schadensbegrenzung ist in vorliegendem Fall vorgesehen, nicht mehr benötigte befestigte Straßenflächen zu entsiegeln und zusammen mit nicht mehr benötigten Straßennebenflächen zu renaturieren. Die zur Herstellung des Straßenbauwerkes erforderlichen Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden soweit möglich auf Flächen der bestehenden und geplanten Straßenkörper oder auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ausgewiesen. Die vorübergehend beanspruchten Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert, d.h. der ursprüngliche Zustand wird wiederhergestellt. In Bereichen, in denen naturnahe Lebensräume direkt an das Baufeld angrenzen, wird die vorübergehende Inanspruchnahme auf ein notwendiges Minimum reduziert; in der Regel werden zudem Biotop-Schutzzäune errichtet. Im Rahmen des Vorhabens werden zudem Absetz- und Regenrückhaltebecken mit Abscheideranlagen errichtet, um mit dem Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Drosseleinrichtungen ermöglichen eine dosierte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter. Zur Minimierung von Eingriffen werden die Beckenanlagen außerhalb von Waldflächen in der landwirtschaftlichen Flur errichtet. Die Lage und Gestaltung der Becken wurde so gewählt, dass Eingriffe in naturnahe Lebensräume vermieden werden. Die zur Gewinnung von Erdmassen vorgesehenen Seitentnahmeflächen wurden so gewählt, dass Eingriffe in naturnahe Landschaftsstrukturen weitgehend unterbleiben. Das neue Unterführungsbauwerk für den Steggraben erhält eine lichte Weite von 10 m und eine lichte Höhe von mindestens 5 m, wodurch die ökologische Durchgängigkeit an dieser Stelle des Gewässers erheblich verbessert wird (das derzeitige Bauwerk hat eine lichte Weite von 6 m und eine lichte Höhe von 2,90 m). Um den Wasserabfluss während der Bauzeit aufrechterhalten zu können, wird das neue Bauwerk neben dem bestehenden Bauwerk errichtet. Der Bachlauf des Steggrabens wird passend zum neuen Brückenbauwerk entsprechend verlegt und dabei naturnah gestaltet.

Die vorstehenden Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind in die Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die betroffenen Lebensraumtypen des Anhangs I bzw. Arten des Anhangs II der FFH-RL sowie auf die Arten des Anhangs I sowie nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL eingeflossen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen speziell für die betrachteten Natura-2000-Gebiete sind im Hinblick auf diese Bewertungen nicht erforderlich.

Auf die Ausführungen zum besonderen Artenschutz unter C 3.4.6.2.2 wird ergänzend verwiesen.

3.4.6.1.1.6 Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Vorhaben können ggf. erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Voraussetzung für eine mögliche Kumulation von Auswirkungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind mögliche Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf das jeweils von dem zu prüfenden Vorhaben betroffene gleiche Erhaltungsziel. Hierbei kommt es nicht darauf an, dass das Erhaltungsziel durch die gleichen Wirkungsprozesse beeinträchtigt wird, sondern nur, dass es sowohl von dem zu prüfenden Vorhaben als auch von anderen Plänen und Projekten betroffen sein könnte.

Andere Pläne sind grundsätzlich erst dann relevant, wenn sie rechtsverbindlich, d. h. in Kraft getreten sind. Sie sind ausnahmsweise relevant, wenn sie wenigstens beschlossen wurden, ohne dass noch eine etwa einzuholende Genehmigung oder die Bekanntmachung vorliegt. Dem steht gleich, dass ein Bebauungsplan die Planreife nach § 33 BauGB erreicht hat. In Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung (§ 3 Nr. 4 ROG) sind nur dann relevant, wenn die zuständige Behörde eine befristete Untersagung ausspricht (§ 14 Abs. 2 ROG). Projekte sind erst dann zu berücksichtigen, wenn sie von einer Behörde zugelassen oder durchgeführt bzw. - im Falle der Anzeige - zur Kenntnis genommen werden. Dem steht der Fall der planerischen Verfestigung gleich, der vorliegt, wenn ein Projekt im Zulassungsverfahren entsprechend weit gediehen ist, z.B. das Anhörungsverfahren nach Art. 73 BayVwVfG oder nach §§ 8 ff. der 9. BImSchV eingeleitet ist (vgl. Nr. 5.2.5.5 Leitfa-den FFH-VP).

Die Ermittlungen der Vorhabensträgerin haben in vorliegendem Fall ergeben, dass folgende Plänen oder Projekte existieren, die Schutzziele des FFH- und des Europäischen Vogelschutzgebietes berühren bzw. in gleicher Weise wie der 6-streifige Ausbau der A 3 auf diese einwirken könnten:

- Ausbau der Kreisstraße ERH 36 („Schönwetterstraße“);
- Ersatzneubau der Aischbrücken in Uttstadt und Lauf;
- Sanierung der Aischbrücke in Höchststadt a. d. Aisch incl. Bau einer Behelfsbrücke;
- Neubau eines Radwegs entlang der ERH 16;
- Neubau eines Radwegs zwischen Gremsdorf und Höchststadt;
- Bebauungsplan Nr. 15 „Bechhofer Straße“ der Gemeinde Gremsdorf;
- Bebauungsplan Gewerbegebiet „Mühläcker“ der Stadt Höchststadt a. d. Aisch;
- Bebauungsplan Gewerbegebiet „Am Kiebitzengraben“ der Stadt Höchststadt a. d. Aisch;
- Bebauungsplan „Freizeitanlage in der Aischaue“ der Stadt Höchststadt a. d. Aisch;
- Flächennutzungsplanänderung „Modellflugplatz“ der Gemeinde Gremsdorf;
- Direktvermarktung von Erdbeeren und Beerenträuchern im Bereich der Kläranlage Höchststadt a. d. Aisch;
- Retentionsraumausgleich für den Parkplatzneubau am Heldenfriedhof in Höchststadt a. d. Aisch;
- Erweiterung der Kläranlage der Stadt Höchststadt a. d. Aisch.

Eine genauere Beschreibung dieser Projekte und Pläne findet sich in Kapitel 6 der Unterlagen 19.2.1 und 19.3.1, die räumliche Situierung der Projekte bzw. Pläne ist in Unterlage 19.2.2 dargestellt.

Im Ergebnis kann aber festgestellt werden, dass erhebliche kumulierende Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens im Zusammenwirken mit diesen Plänen / Projekten ausgeschlossen bzw. mit hinreichender Sicherheit nicht gegeben sind. Hinsichtlich der diesbzgl. Einzelheiten wird auf die Kapitel 6 der Unterlagen 19.2.1 und 19.3.1 Bezug genommen; den dortigen Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an. Der in diesen Unterlagen zusätzlich genannte Bebauungsplan „Am Wageck“ der Stadt Höchststadt a. d. Aisch ist in vorliegendem Zusammenhang unbeachtlich; der Aufstellungsbeschluss für diesen Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich aufgehoben.

3.4.6.1.1.7 Zusammenfassende Bewertung der Natura-2000-Verträglichkeit unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

3.4.6.1.1.7.1 Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Ein Flächenverlust von im detailliert untersuchten Bereich innerhalb des FFH-Gebietes vorhandenen Lebensraumtypen ist mit der gegenständlichen Planung nicht verbunden.

Der LRT 9160 (Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald) liegt auf einem kurzen Teilstück in nur sehr geringer Entfernung zur A 3. Wegen der in diesem Bereich asymmetrisch geplanten Verbreiterung der A 3 Richtung Westen, also in Richtung der dem LRT abgewandten Seite der A 3, sind abiotische Veränderungen durch den Ausbau aber nicht in Rechnung zu stellen. Lediglich während der Bauphase kann es temporär zu Staubeinträgen kommen. Diese treten - wenn überhaupt - jedoch nur zeitlich begrenzt auf und entfalten keine über die Bauzeit hinaus reichenden Wirkungen. In Bezug auf die übrigen vorkommenden Lebensraumtypen sind im Hinblick auf die jeweilige Entfernung zur ausgebauten A 3 überhaupt keine abiotischen Veränderungen zu befürchten.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lebensräume, die im detailliert untersuchten Bereich vorkommen, ist mit dem Bauvorhaben im Ergebnis nicht verbunden, da der Erhaltungszustand auch nach Abschluss des Vorhabens voraussichtlich stabil bleiben wird. An den Strukturen der Lebensraumtypen, ihren Funktionen und ihrer eventuellen Wiederherstellbarkeit ändert sich nichts, was erhebliche dauerhafte Auswirkungen hätte. Der günstige Erhaltungszustand der Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-RL wird somit gewahrt bzw. der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht entgegenge wirkt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

3.4.6.1.1.7.2 Arten nach Anhang II der FFH-RL

Lebensräume und Fortpflanzungsstätten von Arten nach Anhang II der FFH-RL sind vom Vorhaben nach Ende der Bauarbeiten nicht betroffen. Der Lebensraum des Bibers wird vom Vorhaben temporär während des Ersatzneubaus des Unterführungsbauwerks des Stegrabens tangiert. Nach Ende der Bauarbeiten entfaltet

die A 3 für den Biber keine höhere Barrierewirkung als jetzt schon, er kann die A 3 auch in Zukunft über den Steggraben queren. Über die bauzeitlichen Wirkungen hinaus sind im Hinblick auf die geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken, die geringe Veränderung der Situation im Lebensraum und der geringen Störungsempfindlichkeit des Bibers keine weiteren direkten oder indirekten Wirkungen auf seinen Lebensraum anzunehmen. In Bezug auf die übrigen vorkommenden Arten nach Anhang II der FFH-RL sind negative Einflüsse bedingt durch die Entfernung der bekannten bzw. potentiellen Lebensräume von der A 3 sowie der Fließrichtung der zur Entwässerung genutzten Vorfluter nicht zu besorgen.

Es ist somit festzustellen, dass die Erhaltungsziele bzgl. der Arten nach Anhang II FFH-RL durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden. An der Struktur des Bestandes der Arten im Sinne des Anhangs II der FFH-RL und an den Funktionen der Habitats der entsprechenden Bestände sowie an der evtl. Wiederherstellbarkeit der Habitats dieser Arten wird durch das gegenständliche Vorhaben nichts Erhebliches geändert. Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten nach Anhang II der FFH-RL wird nicht entgegengewirkt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

3.4.6.1.1.7.3 Arten nach Anhang I der V-RL

Fortpflanzungsstätten von Vogelarten des Anhangs I der V-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen. Die bekannten bzw. potentiellen Brutplätze der Arten liegen jenseits der Effektdistanzen der Arten. Flächenverluste in Lebensräumen dieser Arten treten auf Dauer nicht ein. Der Lebensraum des Eisvogels wird im Bereich der Brücke über die Aisch baubedingt tangiert, wodurch sich vorübergehend gewisse Einschränkungen in Bezug auf sein Jagdgebiet ergeben. Durch die Bauarbeiten im Bereich des Bucher Wäldchens können bauzeitlich begrenzt nichtstoffliche Beeinträchtigungen für den Mittelspecht auftreten, ebenso sind solche bauzeitlichen Beeinträchtigungen bzgl. der Rohrweihe, des Schwarzmilans und des Wespenbussards möglich. Die Barrierewirkung der A 3 verändert sich für die vorkommenden Vogelarten nicht. Die Autobahntrasse können diese Arten auch in Zukunft überfliegen. Negative abiotische Einflüsse sowie stoffliche / nichtstoffliche Veränderungen sind mit Blick auf die räumliche Entfernung der Lebensräume der Arten zur A 3 nicht anzunehmen. Durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages kommt es rechnerisch zu einer Verringerung der Lärmbelastung, was sich in einer Verschiebung der 52 dB(A)-Isophone zur A 3 günstig für die Avifauna auswirkt (vgl. Unterlage 19.3.2).

Insgesamt ist deshalb davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele bzgl. der Arten nach Anhang I der V-RL durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden. An der Struktur des Bestandes der Arten im Sinne des Anhangs I der V-RL, an den Funktionen der Habitats der entsprechenden Bestände sowie an der evtl. Wiederherstellbarkeit der Habitats dieser Arten wird durch das gegenständliche Vorhaben nichts Erhebliches geändert. Infolgedessen ist davon auszugehen, dass die betroffenen Vogelarten ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehören, im Europäischen Vogelschutzgebiet "Aischgrund" bilden und weiterhin bilden werden (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 VoGEV). Ihr natürliches Verbreitungsgebiet wird durch die plangegegenständliche Maßnahme nicht abnehmen (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 VoGEV). Schließlich bleibt im Europäischen Vogelschutzgebiet "Aischgrund" (und darüber hinaus) für die betroffenen Arten ein genügend großer Lebensraum vorhanden, um auch langfristig ein Überleben der Population der betroffenen Arten zu sichern (§ 3 Abs. 3 Nr. 3 VoGEV). Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten wird nicht entgegengewirkt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

3.4.6.1.1.7.4 Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL

Auch Fortpflanzungsstätten von Vogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen. Die bekannten bzw. potentiellen Brutplätze der Arten liegen ebenso jenseits der Effektdistanzen der Arten; bzgl. des Kiebitz gilt dies zwar nur eingeschränkt, jedoch ist hier offensichtlich bereits eine Gewöhnung der Art an die von der bestehenden A 3 ausgehenden Immissionen und Störungen eingetreten. Dauerhafte Flächenverluste in Lebensräumen der Arten treten nicht ein. Im Bereich des vorgesehenen Retentionsraumausgleichs wird evtl. in geringem Umfang ein Kiebitzlebensraum zeitweise beansprucht. Nach Umgestaltung der Erdoberfläche in diesem Bereich ist die Fläche für den Kiebitz wieder nutzbar. Daneben sind bauzeitliche Beeinträchtigungen des Kiebitz durch Lärm, Erschütterungen, Staub u. ä. möglich. In Bezug auf die Reiherente sind ebenso negative Einflüsse bzw. Veränderungen begrenzt auf die Bauzeit möglich. Auch die Schnatterente und der Tafelente sind in der Bauphase im Bereich der Brandweiher potentiell nichtstofflichen Beeinträchtigungen ausgesetzt. Den vorgenannten (möglichen) Beeinträchtigungen ist dabei gemeinsam, dass sie alle nur vorübergehender Natur sind und keine über die Bauzeit hinausreichenden nachteiligen Wirkungen erwarten lassen. Für die übrigen vorkommenden Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL sind abiotische Einflüsse sowie stoffliche / nichtstoffliche Veränderungen mit Blick auf die räumliche Entfernung der Lebensräume zur A 3 nicht zu erkennen. Durch die Verwendung eines lärmmindernden Fahrbahnbelages kommt es rechnerisch zu einer Verringerung der Lärmbelastung, was sich in einer Verschiebung der 55 dB(A)- und 52 dB(A)-Isophone zur A 3 günstig für die Avifauna auswirkt (vgl. Unterlage 19.3.2). Von dem Ausbau der A 3 geht für die Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL keine veränderte Barrierewirkung aus.

Im Ergebnis ist im Hinblick darauf davon auszugehen, dass auch die Erhaltungsziele bzgl. der Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden. An der Struktur des Bestandes der Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL an den Funktionen der Habitate der entsprechenden Bestände sowie an der evtl. Wiederherstellbarkeit der Habitate dieser Arten ergeben sich durch das Vorhaben keine erheblichen Änderungen. Auf Grund dessen ist davon auszugehen, dass auch diese Vogelarten ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehören, im Europäischen Vogelschutzgebiet "Aischgrund" bilden und weiterhin bilden werden (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 VoGEV). Ihr natürliches Verbreitungsgebiet wird durch die plangegenständliche Maßnahme nicht abnehmen (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 VoGEV). Im Europäischen Vogelschutzgebiet "Aischgrund" (und darüber hinaus) bleibt für die betroffenen Arten ein genügend großer Lebensraum vorhanden, um auch langfristig ein Überleben der Population der betroffenen Arten zu sichern (§ 3 Abs. 3 Nr. 3 VoGEV). Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten wird ebenso in Bezug auf diese Arten nicht entgegengewirkt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

3.4.6.1.1.8 Zusammenfassung

Als Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung ist festzuhalten, dass bei Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen zur Verminderung und zur Schadensbegrenzung der Beeinträchtigungen diese die Erheblichkeitsschwelle i. S. d. Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL bzw. des § 34 BNatSchG nicht erreichen. Der 6-streifige Ausbau der A 3 im Abschnitt östlich AS Höchststadt-Nord bis Klebheim beeinträchtigt somit das FFH- und das Europäische Vogelschutzgebiet in den für ihre Schutzzwecke oder

für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich (§ 34 BNatSchG). Zweifel daran wurden im Übrigen auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens von keiner Seite vorgebracht.

Die höhere Naturschutzbehörde hat das gefundene Ergebnis bestätigt.

3.4.6.1.2 Landschaftsschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet liegt das Landschaftsschutzgebiet „Mohrhof“ (LSG-00362.01). Der geringste Abstand zwischen der A3 und dem Schutzgebiet beträgt aber rund 400 m, so dass ausgeschlossen werden kann, dass das planfestgestellte Vorhaben dessen Schutzzweck zuwider läuft bzw. dagegen gerichtete Wirkungen entfaltet.

3.4.6.1.3 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich etliche Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Hinsichtlich Lage und Beschreibung der betroffenen Flächen wird auf die Anlagen 3 und 4 der Unterlage 19.1.1 verwiesen, aus denen die Flächen ersichtlich sind. Die genaue Ausdehnung und Abgrenzung der Flächen ist in Unterlage 19.1.2 TP1 zeichnerisch dargestellt.

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, unzulässig. Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung von geschützten Biotopen kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Soweit das Vorhaben vorliegend derartige Wirkungen mit sich bringt, sind jedenfalls die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme hier gegeben. Die mit dem Vorhaben insoweit verbundenen Eingriffe werden - ebenso wie alle anderen des Vorhabens - vollständig kompensiert (vgl. dazu unten unter C. 3.4.6.4.10). Soweit die mit der festgestellten Planung verbundenen Beeinträchtigungen des Biotoptyps „Sumpfwald“ (WQ) als nicht ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG einzustufen sind (vgl. Anlage zu Grundsatz 1 der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenvorhaben“ vom 21.06.1993), liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, die das Vorhaben notwendig machen. Hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe wird auf die Ausführungen unter C. 3.3 Bezug genommen. Diese Gründe sind auch so gewichtig, dass sie die mit dem Vorhaben einher gehenden Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen; sie wiegen gegenüber den Belangen des Biotopschutzschutzes deutlich schwerer. Dabei ist neben der vergleichsweise geringen räumlichen Ausdehnung der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen auch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Biotopbereiche durch die bestehende Autobahntrasse bereits erheblich vorbelastet sind. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2). Die Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), so dass ein gesonderter Ausspruch im Tenor nicht erforderlich ist.

3.4.6.1.4 Schutz bestimmter sonstiger Landschaftsbestandteile

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei auch diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Landschaftsbestandteilen der genannten Art werden im Ergebnis vollständig ausgeglichen (siehe hierzu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 3.4.6.4). Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG) für das Vorhaben sprechen. Die Belange, die für das Maßnahme streiten, sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile und somit die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüschern rechtfertigen würden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alle Bereiche, die hier in Anspruch genommen werden sollen, bereits erheblichen Vorbelastungen unterliegen.

3.4.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für - wie vorliegend - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.4.6.4). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430).

Im Übrigen lägen hier auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.6.1.3 zum Vorliegen von Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses Bezug genommen, die hier sinngemäß gelten.

Zur Ausnahme von den Verboten des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG wird auf die Ausführungen unter C 3.4.6.1.4 verwiesen.

3.4.6.2.2 Besonderer Artenschutz

3.4.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes für das verfahrensgegenständliche Vorhaben sind die Verbotsbestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote). Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Welche Arten zu den besonders oder streng geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG. Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art.

Für - wie hier - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.4.6.4) gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchst. b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs

oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgen, erfüllen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Diese Regelung hält allerdings das Bundesverwaltungsgericht insoweit für europarechtswidrig, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für unvermeidbar mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten verbundenen Beeinträchtigung europarechtlich geschützter Tierarten als nicht erfüllt anzusehen ist (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149-178). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen zu prüfen.

Bei der Prüfung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist zu berücksichtigen, dass dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt ist, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahmen konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.ä. in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z. B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302). Daneben ist auch zu berücksichtigen, dass nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine vergleichbare Bagatellgrenze auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens gilt. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, BVerwGE 149, 31-52).

Sofern durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so verstandenen Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden, können von diesen Verboten im Einzelfall weitere Ausnahmen unter anderem im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich

der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zugelassen werden (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

3.4.6.2.2.2 Bestand und Betroffenheit der auf Grund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tierarten, europäischen Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet im Einzelnen nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird an dieser Stelle auf den „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1.1 Bezug genommen, der die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung darstellt.

Der Untersuchung liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007 - 9 VR 13/06 - juris; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008 - 9 VR 9/07 - juris). Auf Grund dessen ist es auch nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es war daneben auch nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen nämlich bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die naturschutzfachliche Qualität der Untersuchung im Allgemeinen nicht beanstandet.

Wie im Einzelnen aus dem „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1.1 sowie den nachfolgenden Darlegungen hervorgeht, werden durch die Verwirklichung des plangeständlichen Vorhabens in Bezug auf die Tierarten Knoblauchkröte, Laubfrosch und Moorfrosch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die in Kapitel 2.1 des „Anhang saP“ beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen sind hierbei bereits berücksichtigt (Baufeldfreimachung ausschließlich in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar außerhalb der Brutzeit von Vögeln, Fällung von (potentiellen) Höhlenbäumen (mögliche Winterquartiere von Fledermäusen) nur im Oktober außerhalb der Winterruhe von Fledermäusen unter Begleitung eines Fledermausfachmanns; zeitliche Beschränkung des Beginns von Erdarbeiten für Seitenentnahmen und Geländeauffüllungen im Breiten Weiher; Verzicht auf nächtliche Baumaßnahmen und nächtliche Baustellenbeleuchtung beim Brückenbau im Bereich der Aisch in den Monaten Mai bis

Oktober, weitgehendes Offenhalten des Luftraumes unter den Brücken während der Bauzeit; Beginn von Erdarbeiten an den Fundorten der Zauneidechse außerhalb ihrer Winterruhe ab Ende April; Biotop-Schutzzäune im Bereich empfindlicher Biotopflächen; bauzeitliche Amphibien-Schutzeinrichtung in Verbindung mit den Biotop-Schutzzäunen bei benachbart liegenden Amphibien-Laichgewässern; Überflughilfe für Fledermäuse und Vögel an der Aischbrücke und der Brücke über den Stegraben).

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Arten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens näher überprüft:

- Fledermäuse: Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Großer Abendsegler, Große Bartfledermaus, Große Hufeisennase, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Nymphenfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus;
- Sonstige Säugetiere: Biber;
- Reptilien: Zauneidechse;
- Amphibien: Kammmolch, Knoblauchkröte, Laubfrosch, Moorfrosch, Springfrosch;
- Schnecken und Muscheln: Bachmuschel / Gemeine Flussmuschel;
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Baumfalke, Bekassine, Beutelmehse, Blaukehlchen, Braunkehlchen, Dorngrasmücke, Drosselrohrsänger, Eisvogel, Feldlerche, Feldsperling, Fischadler, Flussregenpfeifer, Heidelerche, Großer Brachvogel, Grünspecht, Habicht, Kiebitz, Kleines Sumpfhuhn, Kleinspecht, Knäckente, Kolbenente, Krickente, Löffelente, Mäusebussard, Nachtreiher, Neuntöter, Pirol, Purpurreiher, Rebhuhn, Rohrdommel, Rohrweihe, Schilfrohrsänger, Schlagschwirl, Schleiereule, Schnatterente, Schwarzhalstaucher, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Seeadler, Sperber, Tüpfelsumpfhuhn, Turmfalke, Waldohreule, Wasserralle, Weißstorch, Wespenbussard, Wiesenschafstelze, Uferschnepfe, Zwergdommel, Zwergtaucher.

Für diese Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Bild:

3.4.6.2.2.2.1 Arten nach Anhang IV der FFH-RL

3.4.6.2.2.2.1.1 Fledermäuse

Potentielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Gebäude bewohnenden Fledermausarten werden im Zuge des Vorhabens nicht zerstört oder beschädigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Waldrandverluste betreffen aber möglicherweise Fortpflanzungs- und Ruhestätten von mehreren der genannten Fledermausarten, die Bäume als Sommerquartiere oder Wochenstuben nutzen. Innerhalb ihrer jeweiligen Aktionsräume stehen diesen Arten aber eine Vielzahl an weiteren Altbäumen zur Verfügung, die Baumhöhlen enthalten können, so dass sich den

Populationen auch in Zukunft ein ausreichendes Quartierangebot bietet. Die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der genannten Fledermausarten wird damit im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Von der Wasser- und Fransenfledermaus u. a. ist die Nutzung von Straßenbrücken als mögliche Wochenstuben bekannt; sie nutzen Spalten oder Hohlräume an diesen technischen Bauwerken. Nachdem aktuell nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass die Brücken an der A 3 von Fledermäusen genutzt werden, werden vor Beginn der Rückbau- und Abbrucharbeiten Kontrollen durch eine Fachkraft mit Kenntnissen in Bezug auf die Tiergruppe Fledermäuse vorgenommen. Sollten Lebensstätten von Fledermäusen an den Bauwerken festgestellt werden, werden die angetroffenen Fledermausindividuen in geeignete Ersatzquartiere verbracht. Im Hinblick darauf kann auch für diese Arten davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der (möglicherweise) betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gegeben ist.

Die bekannten Wochenstuben der Fledermausarten liegen in erheblichem Abstand zur A 3. Eine evtl. bauzeitliche Verlärmung der Jagdhabitats bleibt zeitlich begrenzt. Während der Brückenbauarbeiten im Bereich der Aisch wird der Luftraum unter den Brücken offen gehalten sowie auf eine auf nächtliche Baustellenbeleuchtung und nächtliche Bauarbeiten zwischen Mai und Oktober beim Brückenbau verzichtet (Vermeidungsmaßnahme V3). Ein erhebliches Stören der Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten ist deshalb nicht erkennbar. Das Vorhaben führt damit nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Für alle genannten Fledermausarten gilt außerdem, dass mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 das durch die bestehende Autobahn gegebene Kollisionsrisiko nicht spürbar erhöht. Bestehende Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten. Im Rahmen des Vorhabens wird im Bereich des Steggrabens das bestehende enge Durchlassbauwerk sogar durch ein großzügigeres Brückenbauwerk ersetzt. Die Aischbrücke erhält einseitig in Richtung Westen, die Brücke über den Steggraben beidseitig einen Kollisionsschutz, der den Arten zur Anhebung der Flughöhe dient. Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Tieren, die Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Bäumen nutzen, werden außerdem Gehölz- und Baumfällungen auf die Monate Oktober bis Februar und für Höhlenbäume ausschließlich auf den Monat Oktober eingeschränkt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sowie der bereits beschriebenen Kontrollen von Brücken vor Beginn von Abbrucharbeiten in Bezug auf die aufgeführten Fledermausarten damit ebenso nicht erfüllt.

Nach alledem liegt durch die Verwirklichung der gegenständlichen Maßnahme kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG hinsichtlich der vor kommenden Fledermausarten vor.

3.4.6.2.2.1.2 Sonstige Säugetiere

Im Untersuchungsgebiet kommt als weitere nach europäischen Vorgaben streng bzw. besonders geschützte Säugetierart der Biber vor.

Eine Zerstörung oder Beschädigung des bekannten Biberbaus im Bereich der Bucher Weiher ist wegen der Entfernung von fast 600 m zur A3 Vorhaben auszuschließen. Auch die übrigen, außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Die Gefahr von Kollisionen mit dem Straßenverkehr erhöht sich durch den Autobahn-

ausbau nicht spürbar; sie ist als sehr gering zu bewerten, da die A 3 in Gewässernähe überwiegend in Dammlage oder auf Brücken geführt wird. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG werden damit nicht erfüllt. Ein erhebliches Stören ist im Bereich des Biberbaus wegen der Entfernung ebenso nicht anzunehmen. Im Bereich des Steggrabens wird der bestehende Durchlass durch ein großzügigeres Brückenbauwerk ersetzt. Eine Lebensraumzerschneidung oder -verkleinerung findet nicht statt. Lediglich während der Brückenbaumaßnahmen ist der Steggraben bzw. die Aisch als Verbindungsgewässer für die Art nur begrenzt nutzbar. Bedingt durch den vorübergehenden Charakter dieser Beeinträchtigung werden jedoch keine signifikanten Störungen erwartet. Der Erhaltungszustand der lokalen Biberpopulation bleibt trotz des Vorhabens unverändert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Im Ergebnis sind damit Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verwirklicht.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bemängelt, dass eine Verbreiterung der A 3 ohne Querungshilfen wie Grünbrücken als deutliche Zunahme der Gefährdung der Wildkatze durch den Straßenverkehr anzusehen ist. Der Wildkatzenwegeplan des BUND zeige im Bereich des Steigerwalds und des Umlandes mehrere Wanderwege. Aktuelle Nachweise ließen auf Wildkatzen in den Wäldern nördlich und südlich des Ausbauabschnittes schließen. Die Nachweisorte lägen zehn bzw. 15 km entfernt, d. h. innerhalb der Streifgebietsentfernung der Art. Querungen der A 3 seien u. a. für den Bereich von Wachenroth / Pommersfelden und bei Hemhofen eruiert. Nach den Planungen sei auf mehr als 50 km Autobahnstrecke keine gefahrenfreie Querung für die Wildkatze möglich. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. fordert deshalb den Bau einer weiteren Grünbrücke im Bereich Schirnsdorf / Nackendorf.

Der Bereich, für den eine zusätzliche Grünbrücke gefordert wird, befindet sich nach den vorliegenden Erkenntnissen (u. a. Publikationen der Bayerischen Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft, die auch dem Bund Naturschutz bekannt sind) am westlichen Rand eines Streifgebietes der Wildkatze, welches in westlicher Richtung aber keine weitere Verbindung zu anderen Streifgebieten aufweist. Zudem führt, wie die höhere Naturschutzbehörde in anderweitigem Zusammenhang bestätigt hat, der Ausbau der A 3 zu keiner Neuzerschneidung von potentiellen Lebensräumen der Wildkatze, welche sich negativ auf ihre Ausbreitung auswirkt. Im Hinblick darauf erscheint die geforderte zusätzliche Grünbrücke, insbesondere wegen der geschilderten Lage und der hohen Kosten einer solchen Brücke, im Ergebnis nicht gerechtfertigt.

3.4.6.2.2.1.3 Reptilien

Als einzige besonders bzw. streng geschützten Reptilienart kommt im Untersuchungsgebiet die Zauneidechse vor. Sie wurde im Ausbauabschnitt entlang der A 3 an zwei Stellen nachgewiesen, nämlich bei Bau-km 355+750 auf extensiv gepflegten Wiesenflächen im Randbereich eines bestehenden Parkplatzes sowie bei Bau-km 363+900 auf Fahrbahnnebenflächen westlich der A 3. Im Bereich von Bau-km 355+750 ist das dortige Zauneidechsenvorkommen durch den geplanten Rückbau des vorhandenen Parkplatzes, die temporäre Nutzung der Fläche für Baumaßnahmen und die geplante Anlegung eines Regenrückhaltebeckens betroffen. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden hier randlich magere Grasfluren und Gehölzränder, die als Lebensraum dienen können, neu geschaffen (siehe Unterlage 9.1 Blatt 2 TP1). Bei Bau-km 363+900 wird der Fundort der Zauneidechse im Zuge der dort vorgesehenen asymmetrischen Verbreiterung der A 3 überbaut. Im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden auch dort randlich magere Grasfluren und Gehölzränder neu geschaffen (siehe Unterlage 9.1 Blatt 10 TP1.) Es gehen keine existenziell wichtigen Struktu-

ren für die lokalen Populationen der Zauneidechse verloren; dies spiegelt sich insbesondere darin wider, dass an den beiden betroffenen Stellen nur insgesamt vier Zauneidechsenindividuen angetroffen werden konnten. Die Beeinträchtigung ist zudem insofern nur temporär, als auf Autobahnböschungen und -nebenflächen Lebensraumstrukturen für die Zauneidechse wieder neu hergestellt werden. Insbesondere werden für die Zauneidechse besonders geeignete Strukturen mit der Errichtung von Lärmschutzwällen angelegt (von der Fahrbahn abgeschirmte west- bzw. südwestexponierte Streifen von Bau-km 357+400 bis 358+320 sowie von Bau-km 362+150 bis 363+260). Nach Ende der Bauarbeiten sind auch die vegetationsarmen Böschungsbereiche insbesondere in den ersten Jahren potentiell als Zauneidechsenlebensräume zur Besiedlung und Reproduktion geeignet. Vor allem werden aber im Zuge der Ersatzmaßnahme E1 für die Zauneidechse geeignete Lebensraumstrukturen in unmittelbarer Nähe zur A 3 geschaffen, welche wegen der unter A. 3.3.4 verfügten Nebenbestimmung der Zauneidechse bereits zum Baubeginn zur Verfügung stehen. Es lässt sich deshalb feststellen, dass trotz der erfolgenden Eingriffe die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der lokalen Population im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Baubedingte Störungen durch Erschütterungen und Lärm treten nur trassennah auf. Ein erhebliches Stören ist im Hinblick auf die bestehenden Rückzugsmöglichkeiten in angrenzende Bereiche nicht anzunehmen, zumal die Zauneidechse ohnehin gegenüber Lärmemissionen nicht empfindlich reagiert. Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Zauneidechsen wird sich auf Grund des zeitlich und lokal begrenzten Charakters der Störungen deshalb nicht verschlechtern (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

An einer vielbefahrenen Autobahn wie der A 3 gehört für die lokalen Populationen das Kollisionsrisiko mit dem Straßenverkehr zum allgemeinen Lebensrisiko, das hier durch den Ausbau nicht spürbar erhöht wird. Durch die Begrenzung der Bau- und Baufeldfreimachung auf den Zeitraum zwischen Oktober und Februar werden Tötungen von Individuen während der Flächenberäumung vermieden, denn die Zauneidechsen befinden sich in dieser Zeit zur Winterruhe geschützt in frostfreien Hohlräumen im Boden. Die Baufeldfreimachung bewirkt für die Zauneidechse einen Verlust an Deckung und damit eine „strukturelle Vergrämung“, d. h. sie wird mit Beenden der Winterruhe spätestens ab Ende April die beräumten Bereiche von selbst verlassen. Es können allerdings bei Erdarbeiten unmittelbar nach der Beräumung Zauneidechsen zu Schaden kommen, dies betrifft aber nur sehr wenige Einzelindividuen, daneben bewirkt auch die Vermeidungsmaßnahme V4 eine noch weitergehende Minimierung des Verlustrisikos von Individuen. Im Ergebnis ist deshalb das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko nicht höher anzusehen als das allgemeine Lebensrisiko, dem die Individuen der Art ohnehin unterliegen, so dass auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit dem Vorhaben nicht erfüllt wird.

Im Ergebnis liegt durch die Verwirklichung der gegenständlichen Maßnahme kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf die Zauneidechse vor.

3.4.6.2.2.1.4 Amphibien

An besonders bzw. streng geschützten Amphibien i. S. d. Anhangs IV der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet (potenziell) der Kammolch, die Knoblauchkröte, Laubfrosch, Moorfrosch und Springfrosch vor.

In Bezug auf den Kammolch und den Springfrosch werden die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG mit dem Vorhaben nicht erfüllt. Eine Beschädigung / Zerstörung der bekannten bzw. potentiellen Fortpflanzungsgewässer und Landlebensräume ist auf Grund der Entfernung der Laichgewässer von mehr als 500 m bzw. 950 m zur A 3 nicht zu erkennen; wegen dieser großen Entfernung erhöht sich auch die Kollisionsgefahr mit dem Straßenverkehr nicht, Tötungen während des Bauablaufs sind nicht zu befürchten (§ 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG). Bedingt durch diese Entfernung zur A 3 sind auch Störungen in den Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten nicht anzunehmen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Im Bereich des Breiten Weihers (Bau km 364+100) ist ein bekanntes Laichgewässer der Knoblauchkröte betroffen, hier erfolgt im Zuge des Autobahnausbaus eine teilweise Überbauung von Uferbereichen. Bauzeitlich können in diesem Bereich notwendige Strukturen zum Abblachen entfallen. Die nicht beanspruchten Uferbereiche sind jedoch weiterhin uneingeschränkt nutzbar. Es ist zudem nicht auszuschließen, dass durch die Seitenentnahme 2R (Bau-km 363+600) potentielle Landlebensräume beeinträchtigt werden. Während der Bauarbeiten stehen aber - insbesondere durch den Verzicht auf die ursprüngliche vorgesehene Seitenentnahme 3R auf dem Grundstück Fl.-Nr. 85, Gemarkung Buch, - sowie dem vorgesehenen Zeitraum der Seitenentnahme - Landlebensräume in noch ausreichendem Umfang zur Verfügung. Nach Abschluss der Baumaßnahmen können die bestehenden Landlebensräume wieder uneingeschränkt genutzt werden. Im Hinblick darauf ist festzustellen, dass die ökologische Funktionen der vom Vorhaben betroffenen Laichgewässer und Landlebensräume im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Durch die anlage- und baubedingte Überschüttung des Nordostufers des Breiten Weihers werden Laichgewässer der Knoblauchkröte in geringem Umfang beeinträchtigt. Davon gehen auch gewisse Störwirkungen auf das angrenzende Laichgewässer aus. Störungen werden zudem im Bereich der Landlebensräume bzw. Wanderungszeiten im Zusammenhang mit der vorgesehenen Seitenentnahme entstehen. Durch die vorgesehenen Biotopschutzzäune mit Amphibien-Schutzeinrichtung sowie dem für die Seitenentnahme gewählten Zeitraum werden die entstehenden Beeinträchtigungen so weit wie möglich verringert. Dennoch kann nicht verhindert werden, dass potentielle Überwinterungsflächen der Art auf Grund der amphibiensicheren Zäunung des Baustellenbereichs während der Seitenentnahme nicht zugänglich sind. Im Hinblick darauf, dass diese Einflüsse lediglich bauzeitlich wirken und trotz der Bauarbeiten noch Laichgewässer und Landlebensräume in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, ist aber keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population anzunehmen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass im Bereich des Breiten Weihers Einzelindividuen oder Entwicklungsformen der Knoblauchkröte während des Bauablaufs verletzt oder getötet werden. Auch hier gilt aber, dass im Ergebnis - insbesondere auch unter Berücksichtigung des Verzichts auf die Seitenentnahme 2R - das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko nicht höher anzusehen als das allgemeine Lebensrisiko, dem die Individuen der Art ohnehin unterliegen. Die Gefahr von Kollisionen mit dem Straßenverkehr erhöht sich mit dem Vorhaben für die Knoblauchkröte nicht. Somit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Rahmen des Vorhabens nicht erfüllt.

Ein potentiell Laichgewässer des Laubfroschs und des Moorfroschs wird im Bereich des Breiten Weihers ebenso durch eine teilweise Überbauung von Uferberei-

chen in gewissem Umfang beeinträchtigt mit der Folge, dass bauzeitlich hier Strukturen zum Abblachen entfallen können. Die vom Vorhaben nicht beanspruchten Ufer- und Feuchtbereiche sind jedoch weiterhin uneingeschränkt nutzbar und werden mit Biotop-Schutzzäunen vor dem Baustellenbetrieb geschützt. Für weitere (relativ) trassennahe Fortpflanzungsgewässer sind wegen des bestandsnahen Ausbaus der A 3 und der gewählten Situierung der Absetz- und Rückhaltebecken keine Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten anzunehmen. Eine Beeinträchtigung der weiter entfernt liegenden Fortpflanzungsgewässer ist wegen deren großer Entfernung zur A 3 nicht zu erkennen. Die in etwa 150 - 200 m Entfernung zum Breiten Weiher vorgesehene Seitenentnahme auf den Grundstücken Flur-Nrn. 87 und 88, Gemarkung Buch betrifft eine Ackerfläche, die nach den vorliegenden Erkenntnissen wohl nicht als Landlebensraum dient. Auf Grund dessen lässt sich festhalten, dass die ökologische Funktion der evtl. betroffenen Laichgewässer und Sommerlebensräume im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, zumal im Zuge der plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen - insbesondere mit der Maßnahme A11 - im Umfeld der A 3 überdies auch Strukturen neu geschaffen bzw. optimiert, die als Laichgewässer sowie als Landlebensraum des Laubfroschs dienen können (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Mit den baulichen Maßnahmen im Bereich des Breiten Weihers geht bauzeitlich eine geringe Störung der angrenzenden Uferbereiche einher. Ein erhebliches Stören des Laubfroschs und des Moorfroschs in den Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten ist aber bei Berücksichtigung der plangegegenständlichen Vermeidungsmaßnahmen und der großen Entfernungen der übrigen Lebensräume ebenso nicht anzunehmen, so dass im Ergebnis eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Arten nicht zu befürchten ist (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Allerdings kann auch bei Durchführung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen nicht zur Gänze ausgeschlossen werden, dass im Bereich des Breiten Weihers Tiere oder Entwicklungsformen des Laubfroschs und des Moorfroschs während des Bauablaufs verletzt oder getötet werden. Auch insoweit gilt aber, dass im Ergebnis - insbesondere bei Berücksichtigung des Verzichts auf die Seitenentnahme 2R - das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko im Ergebnis dennoch nicht höher anzusehen als das allgemeine Lebensrisiko, dem die Individuen der Arten ohnehin ausgesetzt sind. Eine Erhöhung der Kollisionsgefahr mit dem Straßenverkehr ist auszuschließen, da Wanderwege der Arten über die Autobahn hinweg nicht bestehen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit vorliegend in Bezug auf den Laubfrosch und den Moorfrosch auch nicht erfüllt.

Nach alledem liegt durch die Verwirklichung der gegenständlichen Maßnahme auch kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG hinsichtlich der vorkommenden Amphibienarten vor.

Im Hinblick darauf, insbesondere das bzgl. der Kollisionsgefahr mit dem Straßenverkehr Gesagte, ist auch eine Installation fester Amphibienschutzzäune entlang der A 3, wie sie der Bund Naturschutz in Bayern e. V. gefordert hat, nicht geboten.

3.4.6.2.2.1.5 Schnecken und Muscheln

Als besonders bzw. streng geschützte Muschelart im Sinne des Anhangs IV der FFH-RL kommt im Untersuchungsgebiet nur die Bachmuschel /Gemeine Flussmuschel potentiell vor. Im Bereich der Aischbrücke der A 3 ist bedingt durch die dort vorherrschende relativ hohe Fließgeschwindigkeit ein Vorkommen der Bachmuschel nicht anzunehmen. Durch die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebe-

cken tritt unabhängig davon für die Bachmuschel insgesamt eine Verbesserung der Bestandssituation ein. Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind im Hinblick darauf nicht anzunehmen, die ökologische Funktion von evtl. betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang jedenfalls weiterhin gewahrt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Ein Stören von Tieren während der Fortpflanzungs- und Überwintungszeiten nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenso nicht zu erkennen, der Erhaltungszustand der lokalen Population wird nicht verändert. Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Art durch anlage-, bau- oder betriebsbedingte Auswirkungen sind wegen der Entfernung der Fundorte von Individuen zur A 3 auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Es liegen daher keine Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

3.4.6.2.2.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL

3.4.6.2.2.2.1 Schilfvögel

An Schilfvögeln kommen im Untersuchungsgebiet der Drosselrohrsänger, das Kleine Sumpfhuhn, der Purpurreiher, die Rohrdommel, der Schilfrohrsänger und die Zwergdommel vor. Die Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Schilfvögel liegen aber alle in einer deutlichen Entfernung zur A 3. Eine Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Auf die ökologische Funktion der innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirkt sich das Vorhaben nicht aus.

Wegen der großen Entfernung der Brutreviere zur A 3 gehen während der Fortpflanzungs- und Aufzucht-, Überwintungs- und Wanderungszeiten Arten auch keine Störwirkungen vom Vorhaben für die genannten Arten aus, eine signifikante Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Populationen ist nicht zu erkennen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Überdies rückt durch den Ausbau der A 3 die 52 dB(A)-Isophone deutlich näher an die Autobahn heran, so dass die Immissionsbelastung im Bereich der Brutplätze sogar geringer wird. Die Barrierewirkung der bestehenden Autobahntrasse verändert sich auch nicht, die Schilfvögel können auch die ausgebaute A 3 überfliegen. Das gegebene Kollisionsrisiko mit dem Straßenverkehr erhöht sich durch das Vorhaben nicht spürbar, zudem führen die an der Aischbrücke und am Steggraben geplanten Überflughilfen zusätzlich zu einer weiteren Anhebung der Flughöhe und mindern damit die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen Entfernung der Fundorte der bei den Begehungen ange-troffenen Individuen auszuschließen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird damit ebenso nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.2 Vögel der Feuchtwiesen, Moore und Seggensümpfe

Im Untersuchungsgebiet kommen aus dieser Gilde die Bekassine, der Große Brachvogel, das Tüpfelsumpfhuhn und die Uferschnepfe (potentiell) vor.

Diese Arten kommen allerdings nur in erheblicher Entfernung zur A 3 vor. Eine Beschädigung oder Zerstörung von bekannten oder potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist daher nicht anzunehmen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die ökologische Funktion der innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden (potentiellen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten ändert sich durch das Vorhaben nicht.

Bedingt durch die erhebliche Entfernung der (potentiellen) Brutreviere zur A 3 gehen vom Vorhaben keine Störwirkungen während der Fortpflanzungs- und Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten auf die Arten aus (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Auch wenn Bekassine, Große Brachvogel und Uferschnepfe als Vogelarten anzusehen sind, die bei einer erhöhten Lärmbelastung einer erhöhten Gefährdung von Prädation ausgesetzt sind, ergibt sich letztendlich wegen der Lage der jeweiligen Brutplätze im (weiteren) Umfeld der bestehenden Trasse insofern keine relevante Veränderung. Durch die geplanten Schallschutzeinrichtungen und die vorgesehene lärmmindende Asphaltdeckschicht tritt eine Lärmreduzierung ein. Im Bereich des Brutplatzes des Brachvogels rückt die 55 dB(A)-Isophone deutlich in Richtung A 3 zurück, d. h. es wird dort spürbar leiser. Auch im Brandweihergebiet, wo das Tüpfelsumpfhuhn potentiell vorkommt, weicht die 52 dB(A)-Isophone merklich in Richtung Autobahn zurück. Durch den asymmetrischen Ausbau im Bereich der Brandweiher wird zudem der Gehölzbestand am Fahrbahnrand und Gewässerrand vollständig erhalten. Insgesamt führt das Vorhaben deshalb auch zu keiner signifikanten Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population.

Die ausgebaute A 3 kann von den genannten Arten überflogen werden, die Barrierewirkung der A 3 ändert sich kaum. Das Kollisionsrisiko mit Straßenverkehr wird für die genannten Arten auch nicht spürbar erhöht. Die vorgesehenen Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben bewirken zudem zusätzlich eine weitere Anhebung der Flughöhe und mindern die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten auszuschließen. Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.3 Vögel der Auen

Aus dieser Gilde kommen im Untersuchungsgebiet die Beutelmeise, das Blaukehlchen, der Nachtreiher, der Pirol und der Schlagschwirl (potentiell) vor. Die Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dieser Arten liegen ebenso in einer deutlichen Entfernung zur A 3. Eine Beschädigung und Zerstörung von bekannten oder potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht erkennbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch das Vorhaben nicht tangiert.

Auf Grund der Entfernung der Brutreviere zur A 3 gehen auch während der Fortpflanzungs- und Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten dieser Arten keine relevanten Störwirkungen aus (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Durch die geplanten Schallschutzeinrichtungen und die ebenso vorgesehene lärmmindernde Asphaltdeckschicht tritt trotz prognostizierter Zunahme des Verkehrs eine Lärmreduzierung ein. Eine signifikante Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population ist nicht zu erkennen.

Das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Straßenverkehr erhöht sich mit dem Vorhaben nicht spürbar. Gleiches gilt in Bezug auf die gegebene Barrierewirkung der A 3, die Arten können auch die ausgebaute A 3 überfliegen. Die vorgesehenen Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben bringen zudem eine weitere Anhebung der Flughöhe mit sich und mindern die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten nicht anzunehmen.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird damit ebenso nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.4 Vögel der Fließgewässer

Auch die Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Eisvogels und des Flussregenpfeifers liegen in erheblicher Entfernung zur A 3. Spürbare Auswirkungen sind wegen der Entfernung zu den jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht anzunehmen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die ökologische Funktion der innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden (potentiellen) Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Arten ändert sich durch das Vorhaben nicht.

Im Bereich der Aischbrücke wird durch die Brückenverbreiterung bauzeitlich das potentielle Jagdgebiet des Eisvogels eingeschränkt. Im Zusammenwirken mit der vorgesehenen Offenhaltung des Luftraumes unter der Aischbrücke und den weiterhin gegebenen Ausweichmöglichkeiten im Bereich der Aisch stellen diese bauzeitlichen Einschränkungen aber keine signifikante Störung dar. Der Flussregenpfeifer nutzt das Gebiet des gesamten Aischgrunds regelmäßig als Nahrungsgebiet während der Zugzeit. Dabei hält sich die Art nur über einen kürzeren Zeitraum im Gebiet auf. Die bekannten Ackerbruten liegen alle außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens; evtl. entstehende Störwirkungen sind wegen der bauzeitlich begrenzten Wirkung gering. Sie führen jedenfalls zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Straßenverkehr erhöht sich nicht merklich. Die ausgebaute A 3 kann von den genannten Arten über- oder unterflogen werden, die Barrierewirkung der A 3 ändert sich kaum. Die vorgesehenen Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben bewirken zudem eine weitere Anhebung der Flughöhe und verringern die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten nicht anzunehmen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird damit ebenso nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.5 Schwimmvögel

Aus dieser Gilde kommen im Untersuchungsgebiet die Knäckente, die Kolbenente, die Krickente, die Löffelente, die Schnatterente, der Schwarzhalstaucher und die Wasserralle (potentiell) vor. Auch ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten liegen in deutlicher Entfernung zur A 3, so dass eine Beschädigung oder Zerstörung dieser nicht anzunehmen ist (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten verändert sich wegen des Vorhabens nicht.

Der Gehölzbestand am Ufer des Brandweihers bleibt trotz des Vorhabens vollumfänglich erhalten. Infolge dessen stellen sich die bauzeitlichen Auswirkungen für die dort vorkommenden Entenvögel sowie den Schwarzhalstaucher als nur von geringer Intensität dar. Im Bereich des Großen Weihers sind Störwirkungen auf ein Brutpaar der Kolbenente während der Bauzeit nicht vollständig auszuschließen. Durch die bestehenden Möglichkeiten, in andere vergleichbare Lebensräume im Umfeld auszuweichen, sind im Ergebnis aber auch keine erheblichen Störungen für diese Art zu besorgen. In Bezug auf die übrigen Artvorkommen gehen wegen der erheblichen Entfernung der Lebensräume zur A 3 während der Fortpflanzungs- und Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten keine relevanten Störwir-

kungen aus, zumal die vorgesehenen Schallschutzeinrichtungen und die geplante lärmindernde Asphaltdeckschicht eine Verringerung der Lärmbelastung bewirken. Die eintretenden geringen Störungen führen insgesamt zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Straßenverkehr erhöht sich durch den Ausbau der A 3 nicht spürbar. Die ausgebaute Trasse kann von den Schwimmvögeln überflogen werden, eine merkliche Veränderung der Barrierewirkung tritt nicht ein. Die vorgesehenen Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben bewirken zudem eine weitere Anhebung der Flughöhe und verringern auch für diese Arten die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten auszuschließen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird somit auch nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.6 Bodenbrütende Wiesen- und Ackervögel

Eine vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme in den Lebensräumen des Braunkehlchens, der Feldlerche, des Kiebitz, des Rebhuhns und der Wiesen-schafstelze erfolgt potentiell in geringem Umfang im Bereich der geplanten Seitenentnahmen nordöstlich von Etzelskirchen, an der AS Höchststadt-Ost und zwischen Buch und dem Brandweihergebiet. Diese Eingriffe sind aber nur vorübergehender Natur. Nach Ende der Bauarbeiten sind die betroffenen Flächen für die genannten Arten wieder uneingeschränkt nutzbar. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben während der Bauphase betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Durch die Baustelleneinrichtungen für den Ersatzneubau der Flutbrücke und der Aischbrücke sowie im Teilabschnitt zwischen Bucher Weiher und Bucher Wald treten geringe Störungen in Bereichen auf, die durch ihre Nähe zur Autobahn bereits jetzt von den Arten gemieden werden. Die geplanten Seitenentnahmen sind wegen ihrer zeitlich begrenzten Wirkungen und unter Berücksichtigung der plange-gständlichen Vermeidungsmaßnahmen als noch tolerierbare Störung anzusehen. Im Übrigen sind Beeinträchtigungen bedingt durch die gegebene Ent-fernung sonstiger geeigneter Lebensräume zur A 3 nicht anzunehmen. Die mit dem Vorhaben verbundenen geringen Störungen führen im Ergebnis zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Populationen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Durch den Ausbau der A 3 erhöht sich das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Stra-ßenverkehr nicht merklich. Die ausgebaute Trasse kann von den genannten Arten überflogen werden, eine spürbare Veränderung der Barrierewirkung ist nicht ge-geben. Die vorgesehenen Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben bewirken zudem eine weitere Anhebung der Flughöhe auch die-ser Arten und verringern dadurch die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten bei Berücksichtigung der vorgesehenen Ver-meidungsmaßnahmen ebenso nicht anzunehmen. Somit wird auch der Verbots-tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.7 Hecken- und Gebüschbrüter

Im Hinblick auf die in den festgestellten Planunterlagen beinhaltetete Vornahme von Rodungsmaßnahmen außerhalb der Vogelbrutzeit ist eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Dorngrasmücke, des Feldsperlings und des Neuntöters nicht anzunehmen. Die bekannten Brutplätze der Arten werden im Zuge des Vorhabens nicht beansprucht. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden im Rahmen der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen Straßenbegleitgrün und Nebenflächen wieder ge- bzw. bepflanzt. Für die Populationen steht auf Grund dessen auch in Zukunft ein ausreichendes Quartierangebot im Trassenumfeld bereit. Die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf den Autobahnböschungen wird damit im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Ein erhebliches Stören der genannten Arten durch eine bau- oder betriebsbedingte Verlärmung bzw. visuelle Effekte während ihrer Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten ist bedingt durch die gegebene Entfernung der bekannten Lebensräume von A 3 und die in die Planung integrierten Vermeidungsmaßnahmen ebenso nicht anzunehmen. Das Vorhaben führt damit auch zu keiner signifikanten Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Populationen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Straßenverkehr erhöht sich durch den Ausbau der A 3 kaum. Die ausgebauten Autobahn kann von den Hecken- und Gebüschbrütern überflogen werden, eine merkliche Veränderung der Barrierewirkung tritt nicht ein. Die vorgesehenen Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben führen zudem zu einer weiteren Anhebung der Flughöhe und verringern damit auch für diese Arten die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ebenso nicht anzunehmen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird auf Grund dessen auch nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.8 Spechte

Aus der Gilde der Spechte kommen im Untersuchungsgebiet der Grünspecht, der Kleinspecht, der Mittelspecht und der Schwarzspecht vor. Quartierbäume dieser Arten sind vom Vorhaben nicht erkennbar betroffen. Auch wenn nicht vollständig auszuschließen ist, dass im Zuge der notwendigen Rodungen dennoch als solche nicht erkannte Quartierbäume gefällt werden, steht für die jeweiligen Populationen aber jedenfalls auch in Zukunft ein ausreichendes Quartierangebot in der Umgebung zur Verfügung. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird damit im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Ein erhebliches Stören der Spechte durch eine bau- oder betriebsbedingte Verlärmung bzw. visuelle Effekte während ihrer Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten ist im Hinblick auf die Entfernung der Brutreviere zur A 3 nicht zu erkennen. Sonstige Störungen, etwa durch Rodungsarbeiten, teilweisen vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün / geschlossenem Waldrand zur Autobahn, bau- und betriebsbedingte Verlärmung sowie visuelle Effekte, stellen sich als unbedeutend dar und betreffen ausschließlich das unmittelbare

Umfeld der A 3 in Bereichen, die bereits jetzt gemieden werden. Im Ergebnis führt das Vorhaben damit zu keiner merklichen Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Straßenverkehr erhöht sich mit dem Vorhaben nicht spürbar. Gleiches gilt in Bezug auf die gegebene Barrierewirkung der A 3, die Arten können auch die ausgebaute A 3 überfliegen. Die Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben bringen zudem eine weitere Anhebung der Flughöhe mit sich und mindern auch für die Spechte die Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten und der vorgesehenen Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit nicht anzunehmen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird damit auch nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.9 Greifvögel und Eulen

Horstbäume des Baumfalken, des Fischadlers, des Habichts, des Mäusebussards, der Rohrweihe, der Schleiereule, des Schwarzmilan, des Seeadlers, des Sperbers, des Turmfalken, der Waldohreule und des Wespenbussards sind vom Vorhaben nicht erkennbar betroffen, in Siedlungs- bzw. den Schilfbereichen erfolgt kein Eingriff. Auch wenn nicht vollständig auszuschließen ist, dass im Zuge der Rodungen als solche nicht erkannte Horstbäume gefällt werden, gibt es für die jeweiligen Populationen dennoch auch weiterhin ein ausreichendes Quartierangebot im Umfeld. Die ökologische Funktion der betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird somit im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Störungen entstehen für die der Greifvögel und Eulen insbesondere durch Rodungsarbeiten und den teilweisen vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün / geschlossenem Waldrand zur Autobahn. Diese sind aber insgesamt unbedeutend und beschränken sich auf das unmittelbare Umfeld der A 3 in Bereichen, welche bereits jetzt gemieden werden. Sonstige Störungen durch bau- oder betriebsbedingte Verlärmung bzw. visuelle Effekte während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten sind mit Blick auf die Entfernung der Horste zur A 3 nicht anzunehmen. Das Vorhaben führt im Ergebnis deshalb auch nicht zu einer signifikanten Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Kollisionsrisiko der Arten mit dem Straßenverkehr erhöht sich mit dem Vorhaben kaum. Die ausgebaute Autobahn kann von den genannten Greifvögeln und Eulen überflogen werden, eine spürbare Veränderung der Barrierewirkung wird durch den Ausbau der A 3 nicht bewirkt. Die Überflughilfen an der Aischbrücke und der Brücke über den Steggraben führen zu einer Anhebung der Flughöhe auch der genannten Arten und mindern deren Kollisionsgefahr zusätzlich. Anlage- oder baubedingte Tötungen oder Verletzungen von Individuen der Arten sind wegen der Entfernung der Fundorte der Arten und der vorgesehenen Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit nicht anzunehmen. Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

3.4.6.2.2.2.10 Individuell zu betrachtende Vogelarten

Von der Vorhabensträgerin wurden noch weitere Vogelarten näher untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen finden sich im „Anhang saP“ der Unterlage 19.1.1, S. 32 ff., worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird. Die dortigen Untersuchungen zeigen, dass im Ergebnis für keine dieser Vogelarten die Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Gleiches gilt auch in Bezug auf die auf S. 30 des „Anhang saP“ aufgelisteten Arten. Diese weit verbreiteten Arten sind gegenüber den Vorhabenswirkungen unempfindlich, eine ins Detail gehende Betrachtung dieser Arten war deshalb entbehrlich.

3.4.6.2.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

Falls man trotz der vorstehenden Ausführungen bzgl. der Arten Zauneidechse, Knoblauchkröte, Laubfrosch und Moorfrosch davon ausgehen müsste, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG insoweit nicht zu vermeiden wäre, wäre eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig. Danach müssten hier zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten dürfte sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Diese Ausnahmevoraussetzungen wurden vorsorglich geprüft; sie liegen vor.

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BayNatSchG) gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, NVwZ 2000, 1171). Zeichnen sich die für das Vorhaben sprechenden Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen (siehe hierzu insbesondere die Ausführungen unter C. 3.3.1), so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325). Dabei muss das öffentliche Interesse, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, im einzelnen Fall gewichtiger („überwiegend“) sein als die im konkreten Fall betroffenen Belange des Artenschutzes. Das ist hier der Fall. Der 6-streifige Ausbau der A 3 im vorliegend planfestgestellten Abschnitt ist - wie sich u. a. aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ergibt - ein wichtiges Ziel der überregionalen wie auch der transnationalen Verkehrsplanung und damit von hervorgehobenem öffentlichem Interesse. Die A 3 ist u. a. als Europastraße E 43 eine Hauptmagistrale des internationalen Verkehrs, deren Ausbauzustand schon gegenwärtig nicht mehr den erhöhten Anforderungen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens entspricht. Auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten, die die Berücksichtigung der Schutzziele der FFH-RL mit einbeziehen, entspricht die verfahrensgegenständliche Planung damit dem Postulat eines vernünftigen und von Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handelns. Daneben sind die auch mit der Realisierung der verfahrensgegenständlichen Planung verbundenen Vorteile für die Allgemeinheit im Interesse der öffentlichen Sicherheit geeignet, eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG zu rechtfertigen (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG). Zu den

hier berücksichtigungsfähigen Aspekten im Sinne dieses Abweichungsgrundes gehören u.a. die Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen für den Menschen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit. Dass die festgestellte Planung nicht lediglich einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn dient, sondern zugleich eine nachhaltige Steigerung der Verkehrssicherheit bewirkt, wurde unter C. 3.3.1 bereits hinreichend dargelegt. Ebenso wurde bereits detailliert dargestellt, dass die vom Verkehrslärm der A 3 herrührenden Beurteilungspegel zum Teil erheblich geringer sein werden als ohne einen Ausbau der A 3. Der damit intendierte Schutz der von der Rechtsordnung mit herausragender Bedeutung belegten Rechtsgüter Leben und Gesundheit von Menschen, der durch die Erhöhung sowohl der Leistungsfähigkeit als auch der Verkehrssicherheit der Autobahn und die Minderung der auf menschliche Siedlungen einwirkenden Verkehrslärmimmissionen eine erhebliche Verbesserung erfährt, rechtfertigt eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG somit auch unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit.

Zur Erreichung des Planungsziels gibt es auch keine zumutbare Alternative (vgl. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG), die zu einer geringeren Betroffenheit geschützter Arten führen würde. Auf die Ausführungen zu möglichen Planungsvarianten für die Autobahntrasse unter C 3.4.2 wird Bezug genommen. Keine dieser Varianten wäre gegenüber der festgestellten Planung aus artenschutzrechtlicher Sicht eindeutig vorzugswürdig. Da es sich um einen bestandsorientierten Ausbau einer bestehenden Autobahn handelt, deren Lage sich in gewissem Umfang aus den Nachbarabschnitten und der Lage des AK Fürth-Erlangen ergibt, ist auch nicht erkennbar, inwieweit es eine zumutbare Alternative geben könnte. Insbesondere hätten stärkere Abweichungen von der bestehenden Trasse eine deutlich höhere Betroffenheit von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäischer Vogelarten zur Folge. Die vorgesehene asymmetrische Verbreiterung der A 3 südlich der AS Höchststadt-Ost mit einer Achsabrückung Richtung Westen um ca. 11 m verhindert zudem Eingriffe in die FFH- und Vogelschutzgebiets-Teilflächen östlich der A 3, so dass es letztendlich zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen dieser Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen kommt (siehe hierzu im Einzelnen unter C. 3.4.6.1.1). Im Zuge dieser asymmetrischen Verbreiterungen geht zwar eine Lebensraumstruktur der Zauneidechse verloren und es sind randliche Beeinträchtigungen des Breiten Weihers unvermeidbar, die Verluste von Individuen der Knoblauchkröte, des Laubfroschs und des Moorfroschs zur Folge haben könnten. Dennoch sind die Auswirkungen der gewählten Ausbauplanung weit weniger schwerwiegend als die eines symmetrischen oder einseitig nach Osten ausgerichteten Ausbaus. Bei beiden letztgenannten Varianten würden wegen der Lage der Lebensräume der besonders bzw. streng geschützten Tierarten insgesamt deutliche stärkere Beeinträchtigungen artenschutzrechtlicher Belange auftreten; artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG würden bei diesen Varianten ebenso - teils in noch erheblichem größerem Maße - erfüllt.

Schließlich darf sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art in Folge des Vorhabens nicht verschlechtern. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich die Größe oder das Verbreitungsgebiet der betroffenen Population verringert, wenn die Größe oder Qualität ihres Habitats deutlich abnimmt oder wenn sich ihre Zukunftsaussichten deutlich verschlechtern. Im „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1.1 wird im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz des Vorhabens keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen besonders geschützten Arten ergeben, im Besonderen auch nicht für die Arten Zauneidechse, Knoblauchkröte, Laubfrosch und Moorfrosch. Hierauf wird Bezug genommen. Da schon davon auszugehen ist, dass sich die lokale Population hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes nicht in er-

heblicher Weise verschlechtert, konnte eine nähere Betrachtung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entfallen.

Weiter gehende Anforderungen i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG enthält Art. 16 Abs. 1 FFH-RL für FFH-Anhang-IV-Arten. Er verlangt ausdrücklich, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigungen in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Damit ist in Fällen, in denen der Erhaltungszustand auf biogeographischer Ebene auch ohne die beeinträchtigende Maßnahme bereits ungünstig ist, die Zulassung von Ausnahmen grundsätzlich auch dann unzulässig, wenn keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes eintritt. Eine Ausnahmeregelung darf nach der Rechtsprechung des EuGH ausnahmsweise nur dann erteilt werden, wenn sachgemäß nachgewiesen wird, dass die Ausnahme den ungünstigen Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern wird (vgl. EuGH, Urteil vom 14.06.2007, - C-342/05 - NuR 2007, 477; BVerwG, Beschluss vom 17.04.2010 - 9 0,818+B 5/10 - juris). Diese Anforderungen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL sind hier ebenfalls gegeben. Eine Verschlechterung des gegebenen Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der Zauneidechse, der Knoblauchkröte, des Laubfrosches und des Moorfrosches durch das Vorhaben ist - auch wenn dieser z. T. derzeit als „mittel-schlecht“ eingeschätzt wird - nicht zu erwarten, da lediglich eine Tötung von Einzelindividuen während der Bauzeit nicht ausgeschlossen werden kann. Auf Grund dessen ist unter Berücksichtigung der spezifischen Vorhabenswirkungen auch gewährleistet, dass sich weder der Erhaltungszustand der Populationen der genannten Arten in ihrem Verbreitungsgebiet (weiter) verschlechtert, noch das Vorhaben der Wiederherstellung eines günstigeren Erhaltungszustandes im Wege steht.

Eine Gewährung der - von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfassten - artenschutzrechtlichen Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Der Ausbau der A 3 ist im gegenständlichen Abschnitt zwingend erforderlich, da ein milderer Mittel, d. h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegen sprechenden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

3.4.6.3 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung*

Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang - neben dem vorstehend bereits behandelten Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz - der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

3.4.6.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.6.4.1 Eingriffsregelung

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Sind die Beeinträchtigungen weder zu vermeiden noch in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.4.6.4.2 Vermeidbarkeit

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (so BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vor-

haben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

3.4.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich - neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 - in Unterlage 19.1.1, auf die hinsichtlich der Einzelheiten Bezug genommen. Dort sind die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt unter Einbeziehung der einzelnen Biotoptypen und tierökologischen Funktionsräume sowie auf das Landschaftsbild detailliert dargestellt.

In den unter A. 2 genannten Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2). Grundlage der Eingriffsermittlung ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere in den Bestands- und Konfliktplan, eingeflossen ist. Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem sie u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, DVBl. 2004, 642).

3.4.6.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu C. 2.1.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Kapitel 2.2 und 2.5 der Unterlage 19.1.1) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten, wurde der Vorhabenträgerin u. a. unter A. 3.3.1 aufgegeben, zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Kompensations-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen eine ökologische Bauleitung einzusetzen und diese vor Maßnahmenbeginn dem Landratsamt Erlangen-

Höchststadt zu benennen; die Aufgaben der ökologischen Baubegleitung wurden in der genannten Nebenbestimmung hinreichend klar umrissen.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen als ausreichend dar.

Soweit die untere Naturschutzbehörde fordert, eine anderweitige Beschaffung von Aushubmaterial als über die vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen zu prüfen, um u. U. so den durch die hiermit verbundenen Abgrabungen erfolgenden Eingriff zu minimieren, ist zum einen darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin die ursprünglich geplante Seitenentnahme 3R in unmittelbarer Nähe des Breiten Weihers im Zuge der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen hat. Hinsichtlich der übrigen Seitenentnahmen wurde mit der Nebenbestimmung A. 3.6.1 festgelegt, dass diese nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen; ansonsten hat die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen sich jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf / Zulieferung) zu verschaffen. Unter Berücksichtigung der für die Vorhabensträgerin mit einem Zukauf bzw. einer Zulieferung von Erdmassen durch entsprechende Firmen verbundenen Erschwernisse und teilweise entstehenden Zusatzkosten ist damit insoweit ebenso dem Vermeidungsgebot hinreichend Rechnung getragen.

Die untere Naturschutzbehörde weist außerdem darauf hin, dass auf einer Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 302, Gemarkung Gremsdorf, eine naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für ein anderweitiges Vorhaben ausgeführt werden soll. Die Fläche grenze unmittelbar an das gegenständliche Vorhaben an. Dies sei vorliegend zu berücksichtigen. Hierauf hat die Vorhabensträgerin zugesagt, soweit die Ausgleichsfläche in Anspruch genommen werde, die Fläche nach Ende der vorübergehenden Beanspruchung wieder herzustellen bzw. Eingriffe in dauerhaft überbaute Flächenanteile wiederum ausgleichen. Dies ist unter dem Gesichtspunkt des Vermeidungsgebotes ebenso ausreichend. Auf die betroffene Grundstücksfläche kann für die Umsetzung des Vorhabens nicht verzichtet werden, da zum einen für die Verbreiterung des Autobahndammes und die Anlegung eines Wartungsweges ein Grundstücksstreifen auf Dauer, zum anderen für den Ersatzneubau der Flutbrücke ein weiterer Teil des Grundstücks als Baustelleneinrichtungsfläche vorübergehend benötigt wird.

3.4.6.4.5 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz nicht mit geringeren Beeinträchtigungen oder gar ohne Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Biotopwald (Auwald, Feuchtwald) und Wald mit naturnahen Elementen;
- Versiegelung von forstlich geprägtem Wald;
- Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Offenland-Biotopflächen, naturnahen Hecken, Feldgehölzen, Gräben mit Gewässerbegleitgehölzen, Randbereichen von Stillgewässern und Straßenbegleitgehölzen;

- Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen, Ruderalflächen, und Säumen.

3.4.6.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen - wie unter C. 3.4.6.4.1 bereits dargelegt - durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 weitestgehend gleichrangig nebeneinander stehen.

Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998,41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Im vorliegenden Fall war der Vorhabensträgerin die Unterhaltung und Pflege auf unbestimmte Dauer aufzugeben, da der 6-streifige Ausbau der A 3 zu einer dauerhaften Überbauung/Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt. Das Kompensationsziel kann deshalb hier nicht nach Ablauf einer begrenzten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die A 3 und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der A 3 und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine auf Dauer erfolgende Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden (siehe Nebenbestimmung A. 3.3.7). Die Zugriffsmöglichkeit auf die Ausgleichs- und Ersatzflächen ist auch in ausreichender Weise gesichert. Die Flächen befinden sich bereits zum allergrößten Teil im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung (vgl. die Angaben auf den Maßnahmenblättern in Unterlage 9.2 TP1). Die Eigentümer der kleinen Teilflächen, die sich noch in privater Hand befinden, haben im Anhörungsverfahren insoweit keine Einwendungen gegen die Beanspruchung der Flächen erhoben.

3.4.6.4.7 Ausgleichbarkeit / Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit / Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus.

Auf die tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in Unterlage 9.3 wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigun-

gen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K1 bis K7 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Dabei wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ergibt sich hiernach, dass bis auf Beeinträchtigungen, welche den Biotoptyp „Sumpfwald“ (WQ) betreffen und als nicht ausgleichbar anzusehen sind (vgl. insoweit auch die Ausführungen unter C. 3.4.6.1.4), die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen insgesamt ausgeglichen werden können.

Neben dem Naturhaushalt ist das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs weitgehend landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen zum einen die an die bestehende A 3 angepasste Linienführung des 6-streifigen Ausbaus in diesem Abschnitt und die plangegegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen G1 – G4 auf den Straßenbegleitflächen und auf zusätzlichen Flächen. Zum anderen sind die Kompensationsmaßnahmen zu nennen, die neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen sollen. Die Einzelmaßnahmen in ihrer Gesamtheit tragen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild bei. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft fast vollständig ausgleichbar ist und mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen insoweit auch ausgeglichen wird. Soweit der Gesamteingriff zum ganz geringen Teil nicht ausgleichbar im dargestellten Sinn ist, wird er im Wege des Ersatzes dennoch funktionell kompensiert. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass durch die plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen der Gesamteingriff vollständig kompensiert wird.

3.4.6.4.8 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichs- und Ersatzflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993" (künftig: "Grundsätze") gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach

Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, DVBl. 2004, 642). Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV), mit der bayernweit einheitliche Standards für die Anwendung der Eingriffsregelung festgelegt werden, ist zwar mittlerweile zum 01.09.2014 in Kraft getreten; dadurch, dass der Antrag auf Planfeststellung aber bereits am 26.08.2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, sind nach § 23 Abs. 1 BayKompV die Regelungen der Verordnung (noch) nicht anzuwenden.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft resultiert in einem weiteren Schritt die Bestimmung des qualitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf Unterlage 9.3 wird diesbzgl. verwiesen. Das Kompensationserfordernis ist dort konkret ermittelt. Das Landschaftsbild bleibt dabei allerdings außer Betracht. Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Ziffer 3.3 der Unterlage 19.1.1 und Unterlagen 9.1 TP1). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Kompensationsmaßnahmen übernehmen insoweit eine wichtige komplementäre Funktion.

3.4.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlagen 9.1 TP1 der festgestellten Planunterlagen) im Einzelnen dargestellt. Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf sowie auf die Beschreibungen in Kapitel 3.4.2 der Unterlage 19.1.1 wird Bezug genommen.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen in der gegenständlichen Planung vorgesehen:

- Wald-Ausgleich „Limbacher Leiten“ (Maßnahme A1): Begründung eines standortheimischen Laubwaldes durch Sukzession und Bepflanzung mit Waldmantelpflanzung und teilweiser Anlegung eines Waldsaums auf einer Fläche von insgesamt 0,399 ha;
- Wald-Ausgleich „Linsbreite“ (Maßnahme A2): Begründung eines standortheimischen Laubwaldes durch Sukzession und Bepflanzung mit Waldmantel-

pflanzung und teilweiser Anlegung eines Waldsaums auf einer Fläche von insgesamt 1,311 ha;

- Wald- Ausgleich „Im Vögelein“ (Maßnahme A4): Begründung eines standortheimischen Laubwaldes durch Sukzession und Bepflanzung mit Waldmantelpflanzung und teilweiser Anlegung eines Waldsaums auf einer Fläche von 0,648 ha;
- Wald-Ausgleich „Am Großen Weiher“ (Maßnahme A5): Begründung eines standortheimischen Laubwaldes durch Sukzession und Bepflanzung mit Waldmantelpflanzung und teilweiser Anlegung eines Waldsaums auf einer Fläche von 0,281 ha;
- Offenland-Ausgleich „Am Steggraben“ (Maßnahme A6): Umwandlung von Ackerfläche in wechselfeuchtes Extensivgrünland, naturnahe Umverlegung des Steggrabens und flächenhafte Gehölzpflanzung auf einer Fläche von insgesamt 0,621 ha;
- Offenland-Ausgleich „Ziegenanger“ (Maßnahme A8): Extensivierung der Grünlandnutzung - ggf. mit Anlegung von mähbaren flachen Mulden - unter Verzicht auf jegliche Düngung und den Einsatz chemischer Pflanzenschutzmittel, anfänglich Nährstoffentzug durch Aushagerung und langfristiger extensiver Bewirtschaftung auf einer Fläche von 3,126 ha;
- Offenland-Ausgleich „Am Bucher Wald“ (Maßnahme A11): Schaffung von Extensivgrünland ohne Düngung incl. partiellem Oberbodenabtrag im künftigen Grünlandbereich und Extensivwiesenansaat, Uferabflachungen an den Gräben am westlichen und östlichen Rand der Fläche durch unregelmäßigen Vorlandabtrag mit Sukzessionsentwicklung zu Bach- und Schilfröhricht und Anlegung eines temporär wasserführenden Kleingewässers mittels Bodenabtrag bis in den Grundwasserbereich auf einer Fläche von 0,700 ha;
- Ersatzmaßnahme „Im Vögelein“ (Maßnahme E1): Anlegung von mageren Altgrasfluren und blütenreichen Staudenfluren, in Teilbereichen Anlegung von sandigen Rohbodenstrukturen, Pflanzung von Heckenstrukturen und Streuobst sowie Anlegung von Sonderstrukturen zugunsten der Zauneidechse auf einer Fläche von 0,818 ha.

Die ursprünglich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind teilweise im Zuge der mit den Unterlagen zur 1. Teilplanfeststellung eingebrachten Tektur, die u. a. auch im Hinblick auf die Zurückstellung der Entscheidung über die Zulässigkeit der PWC-Anlage eingebracht wurde, aus der gegenständlichen Planung herausgenommen worden. Sämtliche diesbezügliche Einwendungen haben sich damit erledigt.

Darüber hinaus werden zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen an Straßenebenenflächen durchgeführt (vgl. Kapitel 3.3 der Unterlage 19.1.1 sowie Unterlage 9.1 TP1).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A 3.3 angeordnet. So hat die Vorhabens-trägerin nach A 3.3.4 die Ersatzmaßnahme E1 baldmöglichst, mindestens aber ein Jahr vor Baubeginn umzusetzen, um die in Bezug auf die Zauneidechse entstehenden Beeinträchtigungen eine wirkungsvolle Kompensation der entstehenden Beeinträchtigungen sicherzustellen. Die übrigen Kompensationsmaßnahmen sind, um eine rasche Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätes-

tens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Nebenbestimmung A. 3.3.2 der Regierung von Mittelfranken sowie dem Landratsamt-Erlangen Höchstadt schriftlich anzuzeigen. Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, soll die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung A. 3.3.5 auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichtet werden, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.

Hinsichtlich der in der Kompensationsbilanzierung ebenso berücksichtigten Grünbrücke Mönau weist die höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass nach den bisherigen Erfahrungen mit bereits vorhandenen Grünbrücken für deren Wirksamkeit eine Beruhigung der Brücke selbst als auch der Zuführungsbereiche unerlässlich ist. Sie erachtet deshalb insbesondere eine jagdliche und forstliche Beruhigung des Bereichs um die Grünbrücke Mönau für erforderlich. Im weiteren Verlauf des Verfahrens hat die Vorhabensträgerin daraufhin mit den Bayerischen Staatsforsten, welcher das inmitten stehende Jagdrevier derzeit in Regie bejagt, eine Vereinbarung über eine Jagdruhezone im Bereich der Grünbrücke Mönau abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wird in einem dort näher abgegrenzten Bereich auf beiden Seiten der Grünbrücke auf die Einzeljagd verzichtet. Das Errichten von permanenten Kirsungen o. ä. in der Jagdruhezone wird untersagt und die Einzeljagd generell verboten. Jagdliche Aktivitäten werden von der Vereinbarung auch insgesamt nur in ganz beschränktem Umfang zugelassen, z. B. zur Nachsuche krank geschossenen Wildes. Die Bayerischen Staatsforsten haben sich zudem verpflichtet, bei einer Verpachtung des Jagdreviers die geschlossene Vereinbarung in den Pachtvertrag aufzunehmen. Mit dieser Lösung hat sich die höhere Naturschutzbehörde einverstanden gezeigt. Auf das auf Grund des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Mittelfranken vom 30.10.2015, Gz. RMF-SG32-1-8, verbindlich vorgesehene Wildtier-Monitoring mit Fotofallen zur Wirksamkeit bzw. Funktionskontrolle der Grünbrücke wird an dieser Stelle explizit hingewiesen.

Für den Fall, dass die Grünbrücke Mönau - aus welchen Gründen auch immer - bis zum Jahr 2020 nicht zur Ausführung kommen sollte, sind in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde ergänzende Kompensationsmaßnahmen mit einem Flächenumfang von 3,529 ha zu leisten. In diesem Fall hat die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die abschließende Entscheidung über die zu zusätzlich zu erbringenden Kompensationsmaßnahmen vor.

3.4.6.4.10 Funktion und Eignung der Kompensationsflächen

Die oben zitierten "Grundsätze" sind in erster Linie ein Hilfsmittel für die Bestimmung des quantitativen Umfangs von Ausgleichsmaßnahmen. Deren Qualität, d.h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren, muss in einem besonderen Schritt überprüft werden.

Im Ergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass sowohl die quantitative und als auch die qualitative Eignung der einzelnen Kompensationsmaßnahmen zur vollständigen Kompensation des Gesamteingriffs gegeben und das vorgesehene Kompensationskonzept in seiner Gesamtheit zur vollständigen Kompensation des Gesamteingriffs nicht zu beanstanden ist. Dem landschaftspflegerischen Begleitplan liegt ein Leitbild bzw. Konzept zu Grunde, das die Vorhabensträgerin schon im Vorfeld der Planfeststellung mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt hat. Das Konzept orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rah-

menbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Auch die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich kompensiert. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Die Maßnahmen haben eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Wirkung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes. Die entstehenden Veränderungen durch den Eingriff in das Landschaftsrelief sowie die visuellen Zerschneidungs- und Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse bzw. ihrer Erweiterung in die umgebende Landschaft durch Maßnahmen wie z.B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen aufgefangen werden. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet, zumal es vorliegend um den Ausbau einer bestehenden, das Landschaftsbild bereits jetzt prägenden Autobahn geht.

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht der landschaftspflegerische Begleitplan die entstehenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zutreffend darstellt und die vollständige Kompensation des Eingriffs mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen bestätigt.

Soweit sich der Bund Naturschutz in Bayern e. V. gegen die Neugründung von standortheimischen Laubwäldern im Rahmen der plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen wendet und meint, dies missachte, dass auf süd- und westexponierten, Kiefer-dominierten Waldrändern mit sandig/lehmgigen Böden auch weiterhin die Kiefer beigemischt werden sollte, kann dem nicht gefolgt werden. Die festgestellte Planung sieht vor, einen gewissen Anteil der Waldneugründungen mittels Sukzession zu bewerkstelligen (siehe Unterlage 9.3). Da die in den angrenzenden Wäldern dominierende Kiefer sehr leicht von selbst aussamt, wird sie automatisch auch in den neu zu gründenden Waldstücken anzutreffen sein, ohne dass eine gezielte Pflanzung notwendig würde (siehe hierzu auch unter C. 3.4.9). Das in diesem Zusammenhang noch vorgebrachte Argument, die im Bereich der vorgesehenen Aufforstungen möglichen Vorkommen von Zauneidechsen und Heideleichen seien nicht beachtet worden, erachtet die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht für durchgreifend, insbesondere auch da die höhere Naturschutzbehörde keine artenschutzrechtlichen Bedenken gegen die Kompensationsmaßnahmen vorgebracht hat. Im Übrigen weist die Vorhabensträgerin in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hin, dass die aufgeforsteten Flächen nach der festgestellten Planung einen relativ breiten Waldsaum erhalten, der zahlreichen Arten (u. a. auch der Zauneidechse) einen reichhaltigen Lebensraum bietet.

3.4.6.5 *Abwägung*

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung ihrer Zusagen sowie der ihr auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Straßenbauvorhaben einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt. Allerdings ist das landschaftspflegerische Konzept in seiner Ge-

samtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang zu kompensieren, wobei die plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch nur im notwendigen Umfang land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Insgesamt entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganze in Frage zu stellen vermag.

3.4.7 Gewässerschutz

3.4.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Straßenbau in dem mit Verordnung des Landratsamtes Erlangen-Höchstadt über das Überschwemmungsgebiet an der Aisch (Gewässer I. Ordnung) von Fluss-km 12,970 bis 35,625 in den Gemeinden Lonnerstadt, Gremsdorf, Adelsdorf und der Stadt Höchstadt a. d. Aisch, Landkreis Erlangen-Höchstadt, festgesetzten Überschwemmungsgebiet, den Ausbau von Gewässern, für Baumaßnahmen an Gewässern, die Ableitung des Oberflächenwassers usw. mit erfasst. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt und bewertet; auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Die Auswirkungen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

3.4.7.2 Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet der Aisch

Etwa bei Bau-km 360+250 kreuzt die Aisch, ein Gewässer I. Ordnung, die Trasse der A 3. Für die Aisch ist im vom Vorhaben betroffenen Bereich vom Landratsamt Erlangen-Höchstadt mit Verordnung vom 20.12.2007 ein Überschwemmungsgebiet festgesetzt worden. Die Grenzen des Überschwemmungsgebietes sind in Unterlage 19.1.2 Blatt 2 TP1 dargestellt. Die Verordnung gilt nach § 106 Abs. 3 WHG fort.

Durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 innerhalb des Überschwemmungsgebietes geht Hochwasserrückhalteraum im Umfang von insgesamt 10.750 m³ verloren. Hinsichtlich der diesbzgl. Einzelheiten wird auf Kapitel 2.1.2 der Unterlage 18 TP1 verwiesen; dort werden im Detail die verloren gehenden Rückhaltevolumina sowie deren jeweilige Lage beschrieben.

In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist u. a. die Errichtung von Wällen und ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen, das Erhöhen der Erdoberfläche sowie unter gewissen Umständen auch das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen untersagt (§ 78 Abs. 1 Nrn. 3, 6 und 7 WHG). Nach § 78 Abs. 4 WHG können derartige Maßnahmen aber zugelassen werden, wenn Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind oder die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Belange des Wohls der Allgemeinheit stehen dem Vorhaben nicht entgegen, im Gegenteil

ist das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls dringend geboten (siehe hierzu unter C. 3.3). Eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden infolge des Vorhabens sind nicht ansatzweise erkennbar. Die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens in Bezug auf Hochwasserabfluss und Hochwasserrückhaltung werden im Zuge der Planung ausgeglichen. Die festgestellte Planung sieht vor, auf den Grundstücken Fl. Nrn. 291, 293, 294, 295 und 295/1, Gemarkung Gremsdorf, einen entsprechenden Ersatz für den ausbaubedingt verloren gehenden Retentionsraum der Aisch zu schaffen. Die genannten Flächen liegen etwas stromaufwärts des entfallenden Hochwasserrückhalteriums zwischen der westlichen Anschlussstellenrampe der AS Höchststadt-Ost und der ERH 36. Auf diesen Grundstücken wird durch geringmächtigen Bodenabtrag ein zusätzlicher Retentionsraum von insgesamt ca. 11.300 m³ geschaffen, wodurch die insoweit mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Wirkungen in vollem Umfang ausgeglichen werden. Dabei wird das hier zur B 470 hin ansteigende Gelände im betreffenden Bereich um maximal etwa 1 m abgetragen; von der B 470 zur Aisch hin wird in Zukunft ein geringes Gefälle bestehen. Nach Abschluss des Erdabtrages auf den Flächen und der von der Vorhabensträgerin vorgesehenen - und von dieser auch zu leistenden - Rekultivierung dieser bleibt weiterhin eine extensive landwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke möglich.

Die Planung genügt damit gleichzeitig auch den Vorgaben des § 77 WHG, unabhängig davon, ob dieser allein als Planungsleitsatz oder auch als Zulassungsvoraussetzung zu qualifizieren ist. Soweit man letzteres annehmen wollte, liegen jedenfalls im Hinblick auf die Darlegungen unter C. 3.3 auch überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vor, die einer unveränderten Erhaltung des derzeit vorhandenen Rückhalteriums entgegenstehen. Diesen Gemeinwohlgründen gebührt vorliegend der Vorzug; auf Grund der Wichtigkeit lässt die Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen im Überschwemmungsgebiet zu.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat weder gegen den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in das Überschwemmungsgebiet noch im Hinblick auf den vorgesehenen Umfang bzw. auf die für den Retentionsraumausgleich gewählten Flächen fachliche Bedenken geäußert. Die bzgl. des Hochwasserschutzes vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg für notwendig gehaltenen Maßgaben wurden im Wesentlichen unter A. 3.2.2 als Nebenbestimmungen in diesen Beschluss aufgenommen, sofern sie sich nicht bereits im Laufe des Verfahrens erledigt haben. Insbesondere wurde für den Fall, dass während der Bauphase der Abflussquerschnitt oder der Hochwasserabfluss der Aisch beeinträchtigt bzw. behindert werden sollen, der Vorhabensträgerin - wie vom Wasserwirtschaftsamt für erforderlich erachtet - aufgegeben, hierfür Berechnungen für den Hochwasserfall durchzuführen. Durch evtl. erfolgende Abflussverengungen der Aisch im betroffenen Bereich kommt es im Hochwasserfall zu einem Aufstau vor der Brücke. Die von der Vorhabensträgerin verlangten Berechnungen zeigen auf, wie dieser Aufstau sich gegenüber dem Zustand ohne Abflussverengung verhält. Insbesondere wird dadurch erkennbar, ob Siedlungsbereiche und sonstige Flächen evtl. zusätzlich und zeitlich früher überflutet werden. Sollten sich diesbzgl. tatsächlich nachteilige Auswirkungen zeigen, so hat die Vorhabensträgerin insoweit noch eine behördliche Genehmigung nach § 78 Abs. 5 WHG einzuholen. Dass das Ergebnis der Berechnungen für den Hochwasserfall nachträglich die mit diesem Beschluss getroffene Entscheidung als unausgewogen erscheinen lassen könnte, ist im Hinblick auf die nur während der Bauphase bestehende Problemlage sowie deren räumlichen Umgriff nicht zu erkennen. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg geht davon aus, dass evtl. nachteilige Wirkungen ohne weiteres durch zusätzliche (isolierte) Schutzmaßnahmen oder eine Anpassung der Hochwasseralarmierung bewältigt werden können. Ein unzulässiger, nicht mehr mit dem planfeststellungsrechtlichen

Gebot der Konfliktbewältigung zu vereinbarendem Problemtransfer ist damit mit der Nebenbestimmung unter A. 3.2.2.2 nicht verbunden; die Bewältigung dieses im Verhältnis zum Gesamtvorhaben untergeordneten evtl. Problems dürfte daher einem separaten Genehmigungsverfahren vorbehalten werden.

In Bezug auf die zur ausgelegten Planung erhobene Forderung, die Auswirkungen der Querschnittseinengung der Flutbrücke (BW 360c) auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Aisch in einer Neuberechnung aufzuzeigen, ist festzustellen, dass der gegebene Durchflussquerschnitt unter der Flutbrücke unverändert bleibt, so dass nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss nicht zu erkennen sind. Die in den Planunterlagen für das neue Bauwerk angegebene lichte Weite von 107,77 m betrifft im Übrigen die Länge senkrecht zwischen den Widerlagern einschließlich der Pfeiler. Unter Berücksichtigung des geplanten Kreuzungswinkels beträgt die Stützweite in Achslage aber 113,32 m (gegenüber im Bestand 113,77 m) und ändert sich damit praktisch auch nicht. Eine Neuberechnung wie gefordert erübrigt sich damit.

Die gegen die Inanspruchnahme der Fl. Nrn. 291, 293, 294, 295 und 295/1, Gemarkung Gremsdorf, im Zuge des Retentionsraumausgleichs gerichteten Einwendungen der Grundstückseigentümer bzw. Nutzungsberechtigten sind zurückzuweisen.

Dabei ist zum einen zu berücksichtigen, dass diese Flächen den Berechtigten nur zeitweise, nämlich während des Geländeabtrages und der anschließenden Rekultivierung, nicht zur Verfügung stehen; einen dauerhaften Entzug der Grundstücke sieht die festgestellte Planung hingegen nicht vor (siehe Unterlage 10.1 Blatt 7 sowie Unterlage 10.2 TP1). Nach erfolgter Rekultivierung der Flächen haben die Berechtigten wieder volle Verfügungsgewalt über die Grundstücke. Zum anderen drängen sich auch keine aus hydraulischer Sicht mindestens gleich geeigneten Flächen für die Schaffung des Retentionsraumausgleichs auf. Für derartige Flächen sind wegen ihrer Funktion besondere Ansprüche gerade an ihre Lage zu stellen, so dass nicht beliebige Grundstücke hierfür herangezogen werden können. Insbesondere kommen vorliegend wegen des als „Querriegel“ für den Hochwasserabfluss wirkenden Autobahnkörpers nur Flächen oberstromig der Brücke der A 3 über die Aisch für einen adäquaten Ausgleich in Betracht, außerdem muss die Topographie der Flächen einen Bodenabtrag im für den Ausgleich notwendigen Umfang auch zulassen und außerdem ein räumlicher Bezug zum Überschwemmungsgebiet bestehen. Zwar wäre es u. U. wohl noch weiter stromaufwärts westlich der ERH 36 ebenso möglich, einen Retentionsraum im hier notwendigen Umfang durch Geländeabtrag neu zu schaffen. Allerdings wären auch dort landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen, so dass eine entsprechende Verlagerung im Ergebnis lediglich zu einer Verschiebung der Betroffenen führen würde. Zudem ist es aus wasserwirtschaftlicher Sicht zu bevorzugen, den Ausgleich für den verloren gehenden Retentionsraum möglichst nahe zu dem Ort zu schaffen, an dem der Verlust eintritt. Dem genügen die in der Planung gewählten Flächen besser als die alternativ denkbaren Flächen. Auch die Einwender zeigen nicht näher auf, dass zumindest gleich geeignete Flächen zur Verfügung stünden. Ein vollständiger Verzicht auf Schaffung von neuem Retentionsraum ist ebenso nicht möglich. Der 6-streifige Ausbau der A 3 kann ohne den dargestellten Verlust von Hochwasserrückhalteraum nicht verwirklicht werden; er ist aber, wie ebenso bereits dargestellt, vorliegend nur zulässig, wenn die insoweit eintretenden nachteiligen Wirkungen ausgeglichen werden. Hierzu sind vorliegend aber entsprechende Retentionsraumausgleichsflächen notwendig.

Darüber hinaus ist die mit der Beanspruchung für den Retentionsraumausgleich verbundene Beeinträchtigung der Betroffenen vergleichsweise gering. Die Flä-

chen, die ohnehin schon teilweise im Überschwemmungsgebiet liegen, stehen ihnen - wie dargelegt - nur zeitweise nicht zur Verfügung, an der Eigentumssituation ändert sich jedoch nichts. Das Höhengniveau der Flächen ändert sich kaum, das betroffene Gelände wird um max. 1 m abgetragen und mit einem geringen Gefälle zur Aisch hin modelliert, so dass Regenwasser auch in Zukunft alleine durch die topographischen Verhältnisse abfließen kann. Die Hochwasserlinie verschiebt sich durch den geplanten Bodenabtrag lediglich in gewissem Umfang in Richtung der B 470, ohne dass sich hierdurch der Wasserstand bei Hochwasser signifikant ändert. Ein erhöhter Aufwand für Verkehrssicherung, Unterhalt oder dgl. entsteht den Betroffenen nicht. Es ist auch nicht erkennbar, dass sich die wirtschaftliche Situation der Betroffenen infolge der Beanspruchung der Grundstücke für den Retentionsraumausgleich trotz der von der Vorhabensträgerin zu leistenden Entschädigung erheblich verschlechtert (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Insbesondere wird der im Bereich des geplanten Retentionsraumausgleichs genehmigte Abbau von Kies und Sand wegen der nur zeitweiligen Unverfügbarkeit der Fläche nicht auf Dauer unmöglich; spätestens nach Herstellung des Retentionsraumausgleichs, die etwa 2 Wochen in Anspruch nehmen wird und deren Zeitpunkt gemäß Zusage der Vorhabensträgerin dem betroffenen Unternehmen so früh wie möglich mitgeteilt werden wird, kann dort der genehmigte Kies- und Sandabbau wieder erfolgen. Nicht übersehen werden darf außerdem, dass die genehmigten Abbauflächen westlich der A 3 schon jetzt praktisch vollständig innerhalb des Überschwemmungsgebietes liegen.

In Bezug auf die für die Herstellung des Retentionsraumausgleichs beanspruchten Flächen sowie das hierfür bauzeitlich beanspruchte Straßen- und Wegenetz hat die Vorhabensträgerin im Übrigen eine Beweissicherung sowie eine ordnungsgemäße Rekultivierung der landwirtschaftlich genutzten Flächen zugesagt.

3.4.7.3 Gewässerausbau

Im Rahmen des Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit diesem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird.

Die Planung beinhaltet, den Steggraben im Kreuzungsbereich mit der A 3 bei Baukm 361+600 auf einer Länge von etwa 110 zu verlegen und mittels eines neuen Brückenbauwerks unter der A 3 hindurchzuführen, bevor er wieder an das bestehende Bachbett angebunden wird. Dies stellt eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers (Gewässerausbau) dar, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedarf (§ 68 Abs. 1 WHG). Gewässer sind grundsätzlich so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden werden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden (§ 67 Abs. 1 WHG). Der Plan darf gemäß § 68 Abs. 3 WHG nur festgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass durch die vorhabensbedingte Verlegung des Steggrabens das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung der hydraulischen Abflussverhältnisse sowie eine wesentliche Veränderung des natürlichen Abflussverhaltens durch die Verlegung sind nicht

erkennbar, genauso wenig sind sonstige nachteilige Veränderungen des Gewässerzustandes ersichtlich. Die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung des Ausbaus sind damit erfüllt. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat infolge dessen unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine fachlichen Bedenken gegen den Gewässerausbau geäußert.

Die im Rahmen des Vorhabens notwendige randliche Verfüllung des Breiten Weihers (Bau-km 364+100) stellt im Hinblick auf ihren nur geringen Umfang lediglich eine unwesentliche Umgestaltung des Gewässerufers dar, ein Gewässerausbau i. S. v. § 67 Abs. 2 WHG liegt insoweit nicht vor. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sieht diese Auffüllung nicht als Gewässerausbau an.

3.4.7.4 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

Für die Straßenentwässerung der A 3 sieht die festgestellte Planung im gegenständlichen Ausbauabschnitt insgesamt 14 Entwässerungsabschnitte vor. In den Entwässerungsabschnitten 6, 7, 10a und 11a ist eine breitflächige Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers in Sickermulden mit bewachsenem Oberboden geplant. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (vgl. § 55 Abs. 2 WHG). Auf den restlichen Teilstücken des Ausbauabschnittes ist eine Versickerung des Wassers wegen der Eigenheiten des anstehenden Bodens bzw. eines hohen Grundwasserstandes nicht möglich. Hier ist folgendes geplant: In den Entwässerungsabschnitten 1, 2, 3, 4, 6a, 8 und 9 wird das innerhalb dieser Abschnitte auf den befestigten Flächen anfallende Niederschlagswasser in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und in neu zu errichtenden Absetz- und Regenrückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und anschließend gedrosselt über Gräben in den jeweiligen Vorfluter abgeleitet. Dem Entwässerungsabschnitt 1 wird daneben auch das im westlich angrenzenden Ausbauabschnitt der A 3 (östlich Schlüsselfeld – östlich AS Höchststadt-Nord), für welchen die Regierung von Mittelfranken unter 16.09.2015 den Planfeststellungsbeschluss (Gz. RMF-SG32-4354-1-10) erlassen hat, von Bau-km 354+230 - 354+900 anfallende Niederschlagswasser zugeführt. Die in diesem Bereich anfallenden Wassermengen wurden bei der Dimensionierung des ASB/RHB 355-1R berücksichtigt. Das in den Entwässerungsabschnitten 5, 10b und 11b anfallende Straßenoberflächenwasser wird ebenso in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und in neu zu bauenden Absetzbecken gereinigt. Anschließend wird das Wasser über Gräben bzw. Durchlässe in die Aisch bzw. den Klebheimer See abgeleitet. Auf Grund der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Aisch sowie der Größe des Klebheimer Sees ist eine Drosselung des Wasserabflusses aus den Absetzbecken mittels eines Rückhaltebeckens jeweils nicht erforderlich. Das auf den Brückenbauwerken anfallende Wasser wird über Rohrleitungen jeweils der Streckenentwässerung zugeführt. Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen und der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken wird auf die Unterlagen 18 TP1 und 18 Blatt 2 TP1 Bezug genommen. Die Absetzbecken werden abgedichtet und mit Dauerstau betrieben. Die Rückhaltebecken werden über einen Erddamm von den Absetzbecken abgetrennt und als Trockenbecken ausgeführt. Bei beengten Platzverhältnissen wird die Beckenanlage als Betonbecken gemäß RiStWag ausgebildet.

Die ursprünglich von Bau-km 364+100 bis zum Bauende vorgesehene Versickerung des Autobahnabwassers ist mit den eingebrachten Tekturen teilweise aus der Planung herausgenommen worden, lediglich in den Entwässerungsabschnitten 10a und 11a (Bau-km 364+100 – 364+900) ist weiterhin eine breitflächige Versickerung des auf der A 3 anfallenden Niederschlagswassers vorgesehen. Das von

Bau-km 364+900 bis zum Bauende auf der A 3 anfallende Wasser (Entwässerungsabschnitt 10b und 11b) wird, wie bereits dargelegt, in Absetzbecken gereinigt und erst dann in den Klebheimer See abgeleitet. Die hierauf bezogenen Einwendungen, die sich im Kern gegen die Entwässerung der PWC-Anlage richten, die nicht Gegenstand dieses Beschlusses ist und im Übrigen außerhalb des Bereiches läge, in dem jetzt noch eine Versickerung geplant ist, haben sich dadurch erledigt. In diesem Zusammenhang ist außerdem darauf hinzuweisen, dass nach Abschnitt 6.1 des DWA-Merkblattes M 153 auf ein Regenrückhaltebecken verzichtet werden kann, wenn das anfallende Niederschlagswasser in einen See mit einer Oberfläche von mindestens 20 % der undurchlässigen Fläche entsprechend Abschnitt 5.1 eingeleitet wird. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat ausdrücklich bestätigt, dass die befestigten Flächen der A 3 von Bau-km 364+900 – 365+800 in den Bereich dieser Bagatellgrenze fallen, so dass eine Regenrückhaltung nicht notwendig ist. Die im Anhörungsverfahren geltend gemachte Gefahr einer Überflutung der St 2240 durch die Einleitung in den Klebheimer See hat es nicht gesehen; für die Planfeststellungsbehörde liegt eine solche Gefahr hier ebenso fern. Auf Grund dessen besteht kein Anlass, von der plangegenständlichen Einleitung abzurücken.

Die Entscheidung über die Oberflächenentwässerung der PWC-Anlage ist erst im Rahmen der Entscheidung über die Zulässigkeit dieser Anlage zu treffen.

Sowohl die beschriebenen Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. ins Grundwasser als auch das zur Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 357b und 360a-e bauzeitlich notwendige Entnehmen und Ableiten von Grundwasser sind gem. §§ 8 und 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A. 4.1 gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen für die Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. ins Grundwasser in den Entwässerungsabschnitten 1 – 11b können gemäß §§ 10, 15 und 57 in Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Für das während Bauzeit für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 357b und 360a-e notwendige Entnehmen und Ableiten von Grundwasser kommt auf Grund des vorübergehenden Zwecks der Benutzung nur ein beschränkte Erlaubnis in Frage (Art. 15 Abs. 2 BayWG).

Die wasserrechtliche Erlaubnis ist nur zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt. Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit

dies erfordern; der Betroffene ist dann zu entschädigen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 WHG).

Bei Beachtung der unter A. 4.3 und A. 4.4 auf der Grundlage von § 13 WHG verfügbaren Maßgaben, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen bzw. geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat bestätigt, dass die beantragten dauerhaften Einleitungen in oberirdische Gewässer und das Grundwasser den Anforderungen der §§ 57 und 60 WHG genügen und unter Berücksichtigung der Maßgaben unter A. 4.3 mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis besteht. Es hat zudem explizit bestätigt, dass durch diese Einleitungen eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Beachtung der angeordneten Benutzungsbedingungen und -auflagen nicht zu erwarten ist und insbesondere auch eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der betroffenen Gewässer durch die Niederschlagswassereinleitung nicht zu befürchten ist. Auf Grund dessen hat es - unter Berücksichtigung der verfügbaren Benutzungsbedingungen und -auflagen - auch keine Bedenken gegen diese Einleitungen geäußert. Soweit das Wasserwirtschaftsamt bzgl. der Versickerungsmulde 360 – 1L (Entwässerungsabschnitt 6) in Kenntnis der mit den eingebrachten Tekturen diesbzgl. vorgenommenen Änderungen kurz vor dem Erörterungstermin geäußert hat, dass insoweit keine Prüfung erfolgen könne, da der Drosselabfluss vom RHB 360 – 1 L in die Versickerungsmulde mit eingeleitet werde, und eine Versickerung des Niederschlagswassers von der Rückseite des Walles in der Mulde nicht mehr gewährleistet sei, hat es dieses Vorbringen im Erörterungstermin relativiert. Auf Befragen im Termin hat der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes erklärt, dass durch relativ einfache konstruktive Maßnahmen, z. B. den Einbau von Querriegeln o. ä., eine ausreichende Versickerung gewährleistet werden kann. Die Vorhabensträgerin hat eine diesbzgl. Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt. Eine weitergehende Regelung durch die Planfeststellungsbehörde ist im Hinblick darauf nicht geboten.

Unter 4.3.4.4 wurde der Vorhabensträgerin in Bezug auf verschiedene Entwässerungsgräben/-mulden bzw. Gewässer aufgegeben zu prüfen, ob eine schadlose Ableitung des jeweiligen Drosselabflusses möglich ist, und die Ergebnisse der Ermittlungen dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen sowie die Planfeststellungsbehörde über die Ergebnisse in Kenntnis zu setzen. Für den Fall, dass die Ermittlungen ergeben, dass die Abflussleistungen der genannten Gräben bzw. Gewässer nicht für eine schadlose Ableitung des eingeleiteten Wassers ausreichen, hat sich die Vorhabensträgerin nach der genannten Nebenbestimmung unverzüglich mit dem Wasserwirtschaftsamt über geeignete Abhilfemaßnahmen abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen, in denen die abgestimmten Abhilfemaßnahmen dargestellt. Die Entscheidung über die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen hat sich die Planfeststellungsbehörde gemäß Art.74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten. Dieses Vorgehen ist hier zulässig. Die Planfeststellungsbehörde darf die Lösung eines Problems einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich im Wege der Planergänzung der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der den gesetzlichen Anfor-

derungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.05.1995 – 4 B 30.95 – juris). Mangels Vorliegen der verlangten Untersuchungsergebnisse kann derzeit noch nicht abschließend entschieden werden, ob die genannten Gräben / Gewässern eine schadloße Wasserableitung sicherstellen können oder ob hier weitere Maßnahmen hierfür notwendig werden. Nach den Aussagen der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes im Erörterungstermin ist aber hinreichend klar, dass die gewählte Entwässerungskonzeption nicht generell ungeeignet und in Frage zu stellen ist und u. U. sogar relativ einfach Abhilfe zu schaffen ist. Sollten sich im Rahmen der Überprüfung Zweifel an der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Gräben / Gewässer ergeben, so kann beispielsweise durch einen maßvollen Gewässerausbau oder andere Maßnahmen, etwa eine weitere Reduzierung des Drosselabflusses eine schadloße Wasserableitung sichergestellt werden. Die getroffene Entscheidung ist ohne die vorbehaltene Teilregelung im Hinblick darauf sowie wegen des gegenüber dem Gesamtvorhaben untergeordneten Umfangs auch kein untauglicher Planungstorso.

Soweit das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg darauf hingewiesen hat, dass in Bezug auf mehrere der vorgesehenen Beckenanlagen ein Nachweis, ob das Niederschlagswasser von den Notüberläufen schadlos abführen werden könne, bislang nicht erbracht worden sei, hat es im Erörterungstermin nochmals darauf hingewiesen, dass die schadloße Ableitung des Wassers über den Notüberlauf in der Verantwortung der Vorhabensträgerin liegt und die Einleitung über den Notüberlauf keinen Benutzungstatbestand i. S. v. § 9 WHG erfüllt. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde davon ab, insoweit weiter gehende Nachweise von der Vorhabensträgerin zu verlangen.

Das Landratsamt Erlangen-Höchstadt als Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt; die insoweit zur Maßgabe gemachten fachlichen Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg wurden, soweit sie sich nicht durch die eingebrachten Tekturen erledigt haben, in den Beschlusstenor aufgenommen. Soweit die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes selbst zur fachlichen Beurteilung berufen war (bzgl. des bauzeitlichen Entnehmens und Ableitens von Grundwasser), hat es unter Maßgabe der unter A. 4.4 aufgenommenen Nebenbestimmungen ebenso keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Im Hinblick auf die vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg konkret geforderte Regelung bzgl. der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer ist allerdings darauf hinzuweisen, dass sich hier für eine solche Übertragung der Unterhaltungslast keine Grundlage findet. Nach Art. 22 Abs. 3 BayWG obliegt zwar den Unternehmern von Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen in oder an Gewässern die Unterhaltung des Gewässers insoweit, als sie durch diese Anlagen bedingt ist. Gleichzeitig legt Art. 26 Abs. 3 BayWG aber fest, dass Baulastträger öffentlicher Verkehrsanlagen und Eigentümer sonstiger Anlagen (nur) die Mehrkosten der Unterhaltung der Gewässer zu tragen haben, die durch die Anlagen verursacht werden, soweit sie nicht nach Art. 22 Abs. 3 und 4 die Unterhaltung selbst ausführen. Art. 26 Abs. 3 BayWG geht dabei u. a. von dem Gedanken aus, dass im Verhältnis zwischen öffentlichen Baulastträgern derjenige die Maßnahmen zur Unterhaltung ausführen soll, in dessen Aufgabenbereich sie grundsätzlich fallen, selbst wenn sie von einem anderen Baulastträger verursacht werden (vgl. Schwendner in: Sieder/Zeitler, Bayerisches Wassergesetz, Art. 26, Rn. 30). Die Pflichten des Anlagenunternehmers werden von dieser Vorschrift auf die Tragung einer Kostenlast beschränkt, um den ordentlichen Unterhaltungslastträgern größtmögliche Wirtschaftlichkeit bei der Ausführung der Unterhaltungsar-

beiten zu ermöglichen, z. B. durch einheitlichen Einsatz des Maschinenparks (Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Band II, Art. 26 BayWG, RdNr. 26). Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer verbindlichen Übertragung der Unterhaltungslast in dem vom Wasserwirtschaftsamt gewünschten Sinn ab, sondern eröffnet der Vorhabensträgerin eine Wahlmöglichkeit, ob sie nur die Unterhaltsmehrkosten für die im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder ob die betroffenen Flussufer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen selbst sichert und unterhält.

Soweit von verschiedener Seite - u .a. vom Bayerischen Bauernverband - im Anhörungsverfahren die Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nach § 14 WHG gefordert wird, ist dieses Ansinnen zurückzuweisen. Voraussetzung für einen solchen Verfahrensvorbehalt ist, dass zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung nachteilige Wirkungen nicht bloß theoretisch möglich sind, sondern greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Einwirkungen bestehen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 03.06.2008, BayVBl, 276-277). Der Verfahrensvorbehalt ist in diesem Verfahren aber vielmehr als vorsorgliche Maßnahme gefordert worden. Ein nur rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre aber rechtswidrig (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, § 14 WHG, Rd. Nrn. 144 u. 148). Konkrete Anhaltspunkte für möglicherweise eintretende nachteilige Einwirkungen sind weder vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg noch von den Einwendern vorgetragen worden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Falle nachteiliger Auswirkungen nach § 13 Abs. 1 WHG Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen von Gesetzes wegen auch nachträglich verfügt werden können, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzungen auch ohne Verfahrensvorbehalt besteht. Auf Grund dieser Möglichkeit ist gleichzeitig auch der vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes Erlangen-Höchstadt für notwendig gehaltene Auflagenvorbehalt überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken und wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 36, Rdnr. 33).

3.4.7.5 *Abwägung*

Den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlage von Entwässerungseinrichtungen, insbesondere der geplanten Absetz- und Rückhaltebecken, und der damit verbundenen erstmaligen Schaffung einer geregelten Entwässerung ist davon auszugehen, dass insgesamt eine deutliche Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation eintreten wird. Im Ergebnis entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind nicht geeignet, die für den 6-streifigen Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt sprechenden Belange zu überwiegen.

3.4.8 **Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen, insbesondere in Folge von Flächenanschneidungen sowie das - zumindest bauzeitliche - Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz.

3.4.8.1 Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche

Für das planfestgestellte Vorhaben (Inanspruchnahme für Straßenkörper und Nebenflächen) werden Flächen in einem Umfang von insgesamt knapp 23,2 ha und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einer Größenordnung von gut 7,9 ha benötigt. Die Vergrößerung des Querschnitts und die Erweiterung der Fahrbahnbreite durch den 6-streifigen Ausbau sind - wie an verschiedenen Stellen bereits dargelegt - im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich (vgl. insbesondere die Ausfügungen unter C. 3.3 und C. 3.4.3). Durch die gewählte Ausbauweise (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.4.2.2), die erfolgte Kombination von Lärmschutzwänden –wällen und die Verwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge, abschnittsweise sogar einer besonders lärmreduzierenden offenporigen Asphaltdeckschicht, ist der Flächenverbrauch bereits so weit wie möglich minimiert worden. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen sowie die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen, noch weiter verringert werden. Insbesondere muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Vorhabensträgerin im Hinblick auf den Flächenverbrauch durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen den Vorgaben des § 15 Abs. 2 BNatSchG Rechnung trägt. Außerdem hat die Vorhabensträgerin durch die Berücksichtigung der Grünbrücke in der „Mönau“ im Rahmen der Kompensationsbilanzierung auch der Landwirtschaft einen zusätzlichen Flächenverbrauch in Höhe von ca. 30 % erspart und dadurch einen erheblichen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden geleistet. Auf die Ausführungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege unter C 3.4.6 wird insoweit verwiesen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach weist darauf hin, dass in den ausgelegten Unterlagen 1,07 ha mehr an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen seien als benötigt würden und fordert, den Flächenumfang der Maßnahmen entsprechend zu reduzieren. Insbesondere wird gefordert, die Ausgleichsmaßnahme A10 aus der Planung herauszunehmen. Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin im Zuge der mit den Unterlagen zur 1. Teilplanfeststellung vorgenommenen Tekturen zum einen die PWC-Anlage und die darauf bezogenen Kompensationsmaßnahmen aus der Planung herausgenommen hat. Zum anderen sind mit diesen Tekturen teilweise auch Kompensationsflächen entfallen, u. a. auch die angesprochene Maßnahme A10, dafür wurden neue Maßnahmen in die Planung mit aufgenommen (siehe hierzu unter C. 3.4.6.4.9). Hierdurch hat sich im Ergebnis die über den konkreten Bedarf überschießende Kompensation auf einen Umfang von nicht einmal 0,3 ha verringert. Wegen der Größe und des Zuschnitts der Kompensationsflächen lässt sich dieser Kompensationsüberhang nicht vermeiden. Im Hinblick auf die im Zuge der Ausführungsplanung erfahrungsgemäß immer wieder auftretende Notwendigkeit kleiner Änderungen, die u. U. auch einen geringen zusätzlichen Kompensationsbedarf bedingen, ist dieser Kompensationsüberhang aber nicht zu beanstanden. Insbesondere kann durch diese überschießenden Flächen eine u. U. zeitraubende Bereitstellung ansonsten zusätzlich notwendiger Kompensationsflächen vermieden werden. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde davon ab, von der Vorhabensträgerin eine nochmalige Verkleinerung der Kompensationsmaßnahmen o. ä. zu verlangen. Aus den genannten Gründen ist es auch nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträgerin den Kompensationsüberhang im angrenzenden Ausbauabschnitt „östlich Schlüsselfeld – östlich AS Höchststadt-Nord“ nicht in die Kompensationsbilanzierung des gegenständlichen Vorhabens eingebracht hat.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten fordert außerdem, die Umgriffe um die geplanten Regenrückhaltebecken, u. a. auch die der Becken 361-1R, 360-1R, 359-1L, sowie die dort vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen im Zuge der Kompensationsbilanzierung mit anzurechnen. Dies ist allerdings nicht in größerem Umfang als vorgesehen möglich. Die Teilflächen im Umfeld der Beckenanlagen, die nach den Grunderwerbsunterlagen auf Dauer für das Vorhaben beansprucht werden, ohne dass sie eine den Beckenanlagen dienende Funktion erfüllen, sind wegen ihrer geringen Größe und ihrer größtenteils isolierten Lage aus naturschutzfachlicher Sicht für Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt nicht geeignet. Diese Flächen werden aber so gestaltet, dass sie den Autobahnkörper sowie die Becken bestmöglich in die Landschaft einbinden (siehe im Einzelnen Unterlage 9.1 TP1), so dass sie zumindest eine Ausgleichsfunktion für das Landschaftsbild erfüllen. Dies taucht allerdings in der Kompensationsbilanzierung nicht auf (vgl. auch Grundsatz 8 der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993"). Auch die außerhalb der Beeinträchtigungszone der A 3 geplanten Gestaltungsmaßnahmen können nicht als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen in der Kompensationsbilanzierung berücksichtigt werden, da auch sie im Hinblick auf ihre jeweilige Lage, ihre konkrete Ausgestaltung, die Flächengröße etc. ebenso nicht die naturschutzfachlichen Voraussetzungen erfüllen, die an Maßnahmen zur Kompensation (auch) von Eingriffen in den Naturhaushalt zu stellen sind.

Es wird daneben auch gefordert, das Regenrückhaltebecken 361-2R so anzuordnen, dass eine sinnvolle Nutzung der verbleibenden Restfläche möglich bleibt, d. h. die Restfläche des betroffenen Grundstücks möglichst durchgängig die gleiche Breite aufweist. Im Hinblick darauf hat die Vorhabensträgerin im Zuge der eingebrachten Tekturen, soweit technisch möglich, die Ausgestaltung der Beckenanlage ASB/RHB 361 – 2R entsprechend abgeändert, auch wenn eine Veränderung der Beckenanlage auf Grund der gegebenen Randbedingungen in nur relativ geringem Maß möglich war. Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im weiteren Fortgang des Verfahrens noch alternative Standorte nordwestlich des gewählten Standortes für die Beckenanlage vorgeschlagen hat, scheiden diese aus hydraulischen Gründen aus. Dies ergibt sich aus folgendem: Bei Bau-km 361+900 liegt ein Tiefpunkt der Autobahngradienten. Die Rohrleitungen, die in dem betreffenden Entwässerungsabschnitt 9 das gefasste Fahrbahnwasser zur Beckenanlage führen, beginnen bereits bei Bau-km 364+100 kurz vor dem Bauwerk 364a. Insbesondere diese Rohrleitungen bestimmen auf Grund ihrer notwendigen großen Dimensionen, ihrer komplexen Höhenlage (Rohrleitungskreuzungen über bzw. unter bestehenden Querdurchlässen) sowie der erforderlichen Mindestrohrneigungen zum Gradiententiefpunkt hin maßgeblich die Höhenlage des Absetzbeckens 361-2R. Daneben haben auch die Lage der Grabensohle bzw. des Wasserspiegels des Steggrabens und die sich daraus ergebende Höhendifferenz erheblichen Einfluss auf die Situierung und Ausbildung der Beckenanlage. Bei der in der Planung gewählten Lösung besteht zwischen der von der A 3 kommenden Entwässerungsleitung und dem Wasserspiegel des Steggrabens ein Höhenunterschied von nur 2,15 m. Von der A 3 wird das Straßenabwasser in etwa mit dem hydraulisch notwendigen Mindestgefälle von 5 ‰ zum Absetzbecken geleitet. Das Absetzbecken muss nach den einschlägigen technischen Regelwerken mindestens 1,5 m tief sein und über den Grundablass entleert werden können. Der vom Grundablass zum Steggraben geplante offene Graben weist nur das insoweit notwendige Mindestgefälle von rund 3 ‰ auf, so dass der Graben knapp das Niveau des Steggrabens erreicht. Würde man die Beckenanlage wie vorgeschlagen näher an den Steggraben verschieben, dann würde die Entwässerungsleitung, die ein Gefälle von mindestens 5 ‰ aufweisen muss, entsprechend länger werden,

wodurch sich die für den Graben zwischen Becken und Steggraben zur Verfügung stehende Höhendifferenz entsprechend verringern würde. Es würde sich zwar im Gegenzug auch die Länge dieses Grabens reduzieren, im Ergebnis aber würde bei beiden vorgeschlagenen Alternativlösungen die für die Entwässerungsleitung hier zusätzlich benötigte Höhendifferenz dazu führen, dass der Graben in den Vorfluter nicht mehr mit dem hydraulisch notwendigen Mindestgefälle auf das Höhen-niveau des Steggrabens geführt werden könnte. Eine den anerkannten Regeln der Technik entsprechende Ausgestaltung der Entwässerungsanlagen wäre hier damit nicht möglich.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert darüber hinaus, vorübergehend in Anspruch genommene landwirtschaftliche Flächen so zu rekultivieren, dass eine möglichst einheitlich zu bewirtschaftende Wurzelschicht und ein durchwurzelbare Unterboden wieder geschaffen wird. Bei den Seitenentnahmen sei der humose Oberboden abzuschleppen und zwischenzulagern und nach der Entnahme wieder anzudecken. Die Rekultivierungsmaßnahmen seien mit dem Fachzentrum Agrarökologie am Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Uffenheim abzustimmen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die vorgenannten Maßgaben zu beachten. Sie hat zu dem ausdrücklich zugesagt, die Rekultivierungsmaßnahmen mit dem angeführten Fachzentrum Agrarökologie abzustimmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter C. 3.2.1.4 und 3.2.1.5 verwiesen, die ebenso diesbzgl. Vorgaben enthalten.

3.4.8.2 *Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes*

Von Einwender Nr. 6 wurde die Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes u. a. durch die plangegenständliche Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen geltend gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat geltend gemachten Existenzgefährdungen nachzugehen. Der Gesichtspunkt der Existenzgefährdung berührt nicht nur die privaten Belange der betroffenen Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern auch den öffentlichen Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 1 LwG ergibt.

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet allerdings im Regelfall eine Existenzgefährdung aus (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295/1297; BayVGh, Urteil vom 24.05.2005, VGh. 58, 155/164; BayVGh, Urteil vom 24.11.2010 - 8 A 10.40011 - juris). Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z. B. bei Sonderkulturen) vorliegen.

Der im Haupterwerb bewirtschaftete landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders Nr. 6 verliert durch das plangegenständliche Vorhaben auf Dauer gut 2,32 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche. Im Hinblick auf den Umfang der insgesamt bewirtschafteten Nutzfläche von 80,24 ha führt damit das Vorhaben zu einem dauerhaften Flächenverlust von rund 2,9 %, so dass die genannte Bagatellgrenze von 5 % deutlich unterschritten wird. Auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth sieht auf Grund dessen eine Gefährdung der bäuerlichen Existenz als nicht gegeben an.

Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Aspekte der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft des Betriebes in die Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft mit ein. Ebenso wird dies als entsprechender privater Belang in der Abwägung berücksichtigt. In der Summe kommt diesen Belangen weder als öffentlicher Belang noch als privater Belang aber entscheidendes Gewicht gegen die Planung des Vorhabensträgers zu. Wegen der mit dem Flächenverlust für den Betrieb verbundenen Nachteile und Erschwernisse - auch in Bezug auf die zusätzlich während der Bauphase vorübergehend beanspruchten Nutzflächen - darf der Einwender auf das nachfolgende Enteignungsverfahren verwiesen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629).

Die Besorgnis weiterer Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, deren Inhaber ggf. keine Einwendungen erhoben haben, besteht nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nicht.

3.4.8.3 *Landwirtschaftliches Wegenetz / Infrastruktur*

Schon jetzt trennt die bestehende A 3 die landwirtschaftlich genutzten Flächen diesseits und jenseits der Autobahn voneinander. Um die jeweils auf der anderen Seite der Autobahn liegenden landwirtschaftlichen Flächen erreichen zu können, sind schon jetzt in gewissem Umfang Mehrwege über die bestehenden Straßen- und Wegequerungen in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich durch die Baumaßnahme nichts Wesentliches ändern. Die Erschließung der nicht dauerhaft beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. In diesem Zusammenhang gilt es zudem festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165). § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, BayVBl. 1999, 634). Soweit der Interessen der Eigentümer- bzw. Bewirtschafter der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen unter diesem Blickwinkel durch Planung überhaupt beeinträchtigt werden, muss festgestellt werden, dass jedenfalls die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe insbesondere unter C. 3.3) die mit diesen Personen entstehenden Erschwernisse rechtfertigen. Hinsichtlich der insoweit erhobenen Einwendungen gilt im Einzelnen folgendes:

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert, während der Bauphase die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen zu gewährleisten. In die gleiche Richtung trägt auch der Bayerische Bauernverband vor. Er meint, es sei grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass während und vor allem nach Durchführung der Baumaßnahme sowohl die Grundstückerschließung als auch das Entwässerungssystem wieder voll funktionsfähig hergestellt wird. Die

ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sei sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen während der Bauzeit zugesagt. Ggf. wird sie diese kurzfristig durch die Bauleitung in Abstimmung mit dem jeweiligen Betroffenen gewährleisten. Die Vorhabensträgerin hat außerdem zugesagt, durchgehend eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung sicherzustellen. Die festgestellte Planung sieht zudem ohnehin vor, nach Abschluss der Bauarbeiten sowohl hinsichtlich der Zuwegungen als auch hinsichtlich der Grundstücksentwässerung ein funktionsfähiges System wiederherzustellen. Der Vorhabensträgerin bekannte Drainageanlagen hat sie in der Planung bereits berücksichtigt. Sollten sich während der Baumaßnahmen Auswirkungen auf weitere Drainageanlagen ergeben, wird die Vorhabensträgerin entsprechend ihrer Zusage auch diese in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer wieder funktionsfähig herstellen. Die diesbzgl. Forderungen werden damit erfüllt. Damit wird den Betroffenen gleichzeitig auch eine ordnungsgemäße Flächenbewirtschaftung der vom Vorhaben nicht betroffenen Flächen ermöglicht.

Der Bayerische Bauerverband weist darauf hin, dass die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Unterbrechung kommunaler land- bzw. forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und Wege behindert werde; die Vorhabensträgerin sei deshalb zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden bzw. eine Entschädigung in Geld zu leisten.

Das derzeit vorhandene Wegenetz steht nach Beendigung der Bauarbeiten in gleichem Umfang wieder zur Verfügung, so dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine Mehrwege für die Bewirtschafter der land- und forstwirtschaftlichen Flächen entstehen. Soweit der Bayerische Bauernverband eine Vermeidung von Umwegen während der Bauzeit fordert, trägt dem die Planung so weit wie möglich Rechnung. Die notwendigen Ersatzneubauten bestehender Überführungsbauwerke über die A 3 (öffentlicher Feld- und Waldweg bei ca. Bau-km 355+440, ERH 16) sind jeweils seitlich neben dem Bestand vorgesehen, so dass der Verkehr auf den betroffenen Straßen bzw. Wegen während der Bauzeit größtenteils aufrechterhalten werden kann. Nur das neue Überführungsbauwerk der GVS Neuhaus - Buch wird an gleicher Stelle wie das bestehende Bauwerk hergestellt. Eine Abrückung des Bauwerks von der Bestandslage erscheint aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nicht vertretbar; wegen der nahen Bebauung von Buch könnte die GVS unmittelbar westlich der A 3 nicht in dem notwendigen Maß an eine verschobene Lage des Bauwerks angepasst werden, so dass eine den Anforderungen der Verkehrssicherheit annähernd genügende Trassierung hier nicht umgesetzt werden kann. Auf Grund des Neubaus in Bestandslage muss die Straße während der Bauzeit im Bereich des Brückenbauwerkes für den Verkehr gesperrt werden; die Sperrung wird nach den Angaben der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin für die Dauer einer Bausaison (April bis Oktober/November) bestehen. Die Straße wird dabei nur im direkten Umfeld der Brücke gesperrt; Straßen bzw. Zufahrten außerhalb dieses Bereiches können ohne Einschränkungen wie bislang genutzt werden. Währenddessen steht die Kreisstraße ERH 16 als Ausweichroute zur Verfügung, welche nur etwa 1,5 km von der Überführung der GVS Neuhaus - Buch entfernt liegt. Der Ersatzneubau der Überführung der ERH 16 wird zudem mit einem Jahr Vorlauf zum eigentlichen Ausbau der Autobahn erfolgen, damit sie während des Neubaus der Überführung der GVS Neuhaus-Buch als Ausweichroute ununterbrochen zur Verfügung steht. Die vorhandenen Unterführungsbauwerke (St 2263, B 505, St 2254, Geh- und Radweg, ERH 36, B 470) werden jeweils durch Neubauten an gleicher Stelle ersetzt. Der Verkehr auf den insoweit betroffenen Straßen wird während der Bauzeit, von kurzfristig notwendigen Sperrungen abgesehen, ebenso

aufrechterhalten. Lediglich die Unterführung des Geh- und Radweges Etzelskirchen – Kieferndorf muss während der Bauzeit aus bauablauftechnischen Gründen, die u. a. auch in Zusammenhang mit der plangegegenständlichen Erhöhung der lichten Weite des Bauwerkes stehen, gesperrt werden. Als Ausweichroute zur Querung der A 3 steht die ca. 500 m entfernte St 2254 zur Verfügung. Gangbare und mit vernünftigen wirtschaftlichem Aufwand umsetzbare Möglichkeiten, die während der Bauzeit in Kauf zu nehmenden Umwege noch weiter zu verringern, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Gleichzeitig ist auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Betroffenen im Anhörungsverfahren nicht erkennbar, dass Mehrwege entstehen, die auch nur im begrenzten Zeitraum der Baudurchführung das Maß des Zumutbaren übersteigen. Überdies gibt es - wie bereits dargelegt - grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege, so dass Betroffenen, die vorhabensbedingt größere, aber noch zumutbare Umwege in Kauf nehmen müssen, ohnehin kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG zusteht. Die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes muss deshalb, soweit sie auf zusätzliche Abhilfemaßnahmen oder eine Geldentschädigung abzielt, zurückgewiesen werden.

3.4.8.4 *Beweissicherung an vorhandenem Wegenetz*

Der Bayerische Bauernverband fordert, der Vorhabensträgerin eine Beweissicherung an den bestehenden Straßen und Wegen aufzuerlegen, da durch den Baustellenverkehr erhebliche Schäden daran zu erwarten seien und die Schadensbehebung zu Lasten der Vorhabensträgerin zu erfolgen habe.

Soweit Baustellenverkehr über öffentliche Straßen und Wege abgewickelt wird, muss darauf hingewiesen werden, dass die Benutzung dieser Straßen im Rahmen ihrer Widmung als Gemeingebrauch jedermann - und damit grundsätzlich auch Baufahrzeugen - gestattet ist (Art. 14 Abs. 1 BayStrWG). Soweit über den Gemeingebrauch hinaus Baustellenverkehr über die Straßen und Wege in gemeindlicher Baulast abgewickelt werden soll, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dies rechtzeitig vor Baubeginn mit der jeweiligen Gemeinde abzustimmen. Sollten öffentlichen Feld- und Waldwege, die zur Andienung der Baustelle unverzichtbar sind, nicht ausreichend tragfähig sein, so wird die Vorhabensträgerin nach ihrer Zusage die Wege entsprechend der aufzunehmenden Belastung ausbauen und Schäden am nachgeordneten Wegenetz durch das Befahren mit Baufahrzeugen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder beseitigen. Die Vorhabensträgerin hat zudem zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes zu veranlassen und dem jeweiligen Straßenbaulastträger vor Baubeginn zu überlassen. Sie wird außerdem die jeweiligen Straßenbaulastträger rechtzeitig vorher unterrichten, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Straßen und Wege zu ermöglichen. Damit ist der Forderung Genüge getan.

3.4.8.5 *Lärmschutzmaßnahmen*

Vom Bayerischen Bauernverband wird daneben gefordert zu prüfen, ob und wenn ja welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig seien. Grundsätzlich dürften ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen keinen unverhältnismäßig hohen Landverbrauch verursachen.

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind u. a. in Ziffer 4.8 der Unterlage 1 TP1 beschrieben und in den Unterlagen 5 TP1 dargestellt. Hinsichtlich des Maßes an Lärmschutz, den diese Maßnahmen u. a. auch für Buch und Medbach sicherstellen, wird auf die diesbzgl Ausführungen unter C. 3.4.4.1.5 verwie-

sen. Diese Maßnahmen tragen - wie dort im Einzelnen dargelegt - auch dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes ausreichend Rechnung, noch weitergehende Maßnahmen stellen sich als wirtschaftlich unverhältnismäßig dar. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass auch bereits in der ausgelegten Planfassung aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen waren; diese Maßnahmen waren weitgehend mit den in den festgestellten Unterlagen beinhalteten Maßnahmen identisch, lediglich der offenporige Asphalt zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende war dort noch nicht vorgesehen. Die plangegegenständlichen Lärmschutzmaßnahmen führen auch zu keinem unverhältnismäßig hohen Landverbrauch. Die lärmindernden Fahrbahnbeläge sind mit keinerlei Grundbeanspruchung verbunden. Für die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwälle/ -wände wird zwar in gewissem Maß Grundfläche benötigt. Die Vorhabensträgerin hat die insoweit notwendige Flächenbeanspruchung aber in der Planung bereits so weit wie möglich verringert. Insbesondere sind die Lärmschutzwälle mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 geplant, wodurch die Aufstandsfläche der Wälle auf das technisch notwendige Maß begrenzt wird. Auch die Dammkronenbreiten von 1 m bzw. 3,50 m bei Wall/Wand-Kombinationen sind sachgerecht und nicht unnötig groß. Daneben weicht die Planung teilweise auch von der bei Wall/Wand-Kombinationen üblichen Gestaltung ab, die Lärmschutzwallhöhe im Verhältnis 2:1 zur Höhe der auf den Wall aufgesetzten Wand zu wählen. So wurden die Wall/Wand-Kombinationen bei Buch mit im Verhältnis höheren Wänden - und damit gleichzeitig auch niedrigeren Wällen mit geringer Aufstandsfläche - geplant, bei Medbach und Neuhaus wurden abschnittsweise sogar nur Lärmschutzwände vorgesehen; auch hierdurch wurde der Flächenverbrauch nochmals reduziert. Weiter gehende Möglichkeiten, mit wirtschaftlich verhältnismäßigem Aufwand den insoweit mit dem Vorhaben verbundenen Flächenverbrauch noch weiter zu verringern, kann die Planfeststellungsbehörde, auch im Hinblick auf die notwendige Einbindung der Lärmschutzanlagen in die Landschaft, nicht erkennen.

3.4.8.6 *Für die Bauabwicklung vorübergehend beanspruchte Flächen*

Bzgl. der nach den Planunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragt der Bayerische Bauernverband, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch den Baulastträger in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten des Baulastträgers durchzuführen.

Die Vorhabensträgerin hat eine ordnungsgemäße Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter landwirtschaftlicher Flächen zugesagt. Nach Fertigstellung des Vorhabens werden nach der Zusage der Vorhabensträgerin insbesondere auch die vorübergehend beanspruchten Flächen zusammen mit den betroffenen Landwirten begangen und evtl. verbliebene Schäden festgehalten, um sie im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und anschließend sachgerecht beseitigen zu lassen. Dieses Vorgehen erscheint sachgerecht. Ein vernünftiger Grund, warum zwingend die Vorhabensträgerin selbst die Abwicklung der benannten Verfahrensschritte übernehmen soll, ist - zumal auch ihre personellen Ressourcen begrenzt sind - nicht erkennbar. Soweit der Forderung mit der abgegebenen Zusage nicht entsprochen wurde, wird sie deshalb zurückgewiesen. Bzgl. der geforderten Beweissicherung hat die Vorhabensträgerin zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes veranlassen und diese Dokumen-

tation den betroffenen Grundstückseigentümern vor Baubeginn überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird nach der Zusage bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzugezogen und die jeweiligen Grundstückseigentümer zudem rechtzeitig zuvor unterrichtet, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Dieser Forderung wird damit vollumfänglich Rechnung getragen.

Soweit u. a. der Bayerische Bauernverband für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen außerdem beantragt, den betroffenen Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses zu gewähren hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen, ist dieses Ansinnen zurückzuweisen. Eine solche Freistellung würde im Endeffekt zu einer weitreichenden schadensurheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehafteung" der Vorhabensträgerin führen, für welche die fernstraßenrechtliche Planfeststellung keinen Raum bzw. keine rechtliche Grundlage bietet und u. U. - etwa bei bislang nicht bekannten Altlasten - auch zu einer nicht gerechtfertigten Belastung der Vorhabensträgerin mit Sanierungskosten führen würde. Die Frage der Haftung und Kostentragung für die Beseitigung möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen richtet sich deshalb auch im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einzelfallbezogen nach den allgemeinen bodenschutzrechtlichen Vorschriften. Es ist nicht erkennbar, dass die betroffenen Eigentümer bzw. Bewirtschafter hierdurch unverhältnismäßig benachteiligt werden. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, nach Abschluss der Bauarbeiten die beanspruchten Flächen wieder ordnungsgemäß herrichten zu lassen, was auch die Beseitigung baubedingter Verschmutzungen mit umfasst. Im Zusammenwirken mit der zugesagten Dokumentation des Ausgangszustandes der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen ist dem berechtigten Interesse, von Bodenverunreinigungen u. ä. infolge der Straßenbauarbeiten verschont zu werden, damit auch ohne die gewünschte Haftungsfreistellung in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

3.4.8.7 *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen*

Der Bayerische Bauernverband meint, dass eine Einbeziehung von Flächen als ökologische Ausgleichsflächen nur dort von statten gehen könne, wo die Zustimmung der Grundeigentümer gegeben sei. Er beantragt, die ökologische Ausgleichsverpflichtung über produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen zu befriedigen. Der Vorhabensträgerin sei aufzuerlegen, sich um geeignete Ausgleichs- und Ersatzflächen auf einvernehmlichem Wege zu bemühen und dann konkret diese Grundstücke in das Planfeststellungsverfahren einzubringen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu dargelegt, dass sie beabsichtige, Kompensationsmaßnahmen ausschließlich auf bundeseigenen Flächen oder auf Flächen, die freihändig erworben werden können, zu realisieren. Die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Kompensationsmaßnahmen sind auch zum allergrößten Teil nur auf Flächen im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung vorgesehen (vgl. Unterlage 19.1.1). Lediglich Teilflächen im Umfang von rund 0,6 ha befinden sich noch in privater Hand; die Eigentümer dieser Flächen haben sich im Anhörungsverfahren aber nicht gegen die Beanspruchung der Flächen für Kompensationsmaßnahmen gewandt.

3.4.8.8 *PWC-Anlage*

Der Bayerische Bauernverband bezweifelt die Notwendigkeit des in der ausgelegten Planung vorgesehenen Neubaus einer PWC-Anlage nördlich von Klebheim. Daneben äußert er Bedenken gegen die Anlage im Hinblick auf Oberflächenwas-

serverunreinigungen durch Öl, Bremsstaub und Reifenabrieb, die über Vorfluter in nahegelegene Gewässer gelangen könnten.

Die PWC-Anlage ist nicht Gegenstand dieses Teilplanfeststellungsbeschlusses (siehe im Tenor unter A. 1), über die diesbzgl. Einwendungen wird deshalb hier nicht entschieden. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin aber die in der ausgelegten Planung von Bau-km 364+900 bis Bauende vorgesehene Entwässerung im Rahmen der eingebrachten Tekturen abgeändert; die festgestellte Planung sieht nunmehr in diesem Bereich vor, das anfallende Niederschlagswasser zu fassen und mittels Absetzbecken zu reinigen und erst im Anschluss in den Klebheimer See einzuleiten.

3.4.8.9 *Drainageanlagen*

Der Bayerische Bauernverband fordert, berührte Drainanlagen unter Mitwirkung des Wasserwirtschaftsamtes und im Einverständnis mit den betroffenen Grundstückseigentümern/ -bewirtschaftern funktionsfähig zu erhalten oder umzugestalten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, soweit Grundstücksdrainagen während der Bauarbeiten berührt werden, darauf zu achten, dass eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung gewährleistet wird und auch nach Fertigstellung des Vorhabens insoweit keine Verschlechterung gegenüber den bisherigen Verhältnissen verbleibt. Damit wird der Forderung im gebotenen Maß Rechnung getragen.

3.4.8.10 *Schadlose Entwässerung*

Vom Bayerischen Bauernverband wird weiterhin gefordert, soweit Oberflächenwasser in bestehende Wassergräben und Vorfluter eingeleitet wird, diese so auszubauen, dass das Wasser schadlos abfließen kann. Inwieweit über die im Plan festgelegten Entwässerungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen notwendig seien, sei noch vor Baubeginn zu regeln. Es sei Sorge dafür zu tragen, dass keine Verunreinigungen oder Schadstoffe in Fischteiche oder -gewässer eingetragen würden.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die festgestellte Planung aus fachlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken dagegen vorgebracht (siehe die Ausführungen unter C. 3.4.7.4). Soweit es in Bezug auf verschiedene Entwässerungsgräben/-mulden bzw. Gewässer bislang noch nicht vollkommen davon überzeugt ist, ob diese eine schadlose Ableitung des jeweiligen Drosselabflusses gewährleisten können, wurde der Vorhabensträgerin unter A. 4.3.4.4 aufgegeben, die Abflussleistung der entsprechenden Entwässerungsgräben bzw. -mulden und der ggf. nachfolgenden Wegseitengräben sowie des Steggrabens noch im Rahmen der Ausführungsplanung zu ermitteln und die Ergebnisse der Ermittlungen dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen sowie die Planfeststellungsbehörde über die Ergebnisse in Kenntnis zu setzen. Für den Fall, dass die Ermittlungen ergeben, dass die Abflussleistungen der genannten Gräben bzw. Gewässer nicht für eine schadlose Ableitung des eingeleiteten Wassers ausreichen, hat sich die Vorhabensträgerin unverzüglich mit dem Wasserwirtschaftsamt über geeignete Abhilfemaßnahmen abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen, in denen die abgestimmten Abhilfemaßnahmen dargestellt werden (weitere Begrenzung der Drosselabflüsse, Ausbau der betroffenen Gewässer o. ä.). Die Entscheidung über die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen hat sich die Planfeststellungsbehörde gemäß Art.74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten. Der Forderung wird damit in Bezug auf die von dieser Nebenbestimmung umfassten Grä-

ben/Mulden bzw. Gewässer im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Soweit das Wasserwirtschaftsamt dagegen keine Zweifel an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie der benutzten Vorfluter geäußert hat, sieht die Planfeststellungsbehörde im Hinblick darauf insoweit keine Notwendigkeit für die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen bzw. weiterer Entwässerungseinrichtungen. Insoweit wird die Forderung zurückgewiesen. Mit den in der festgestellten Planung vorgesehenen Absetzbecken wird zudem das auf der Fahrbahn der A 3 anfallende Wasser im Einzugsgebiet der Beckenanlagen gereinigt; hierbei werden die mitgeführten Schmutzstoffe einschl. Leichtflüssigkeiten weitgehend zurückgehalten. Bei Unfällen mit Austreten wassergefährdender Stoffen kann der Abfluss aus den Beckenanlagen unterbunden und das Gelangen der ausgelaufenen Stoffe in den Wasserhaushalt verhindert werden. In den kleinen Teilbereichen außerhalb der Einzugsgebiete der Absetzbecken wird das Oberflächenwasser der A 3 flächig versickert. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser wird das Straßenabwasser hier während der Bodenpassage gereinigt. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat auch insoweit bestätigt, dass die beantragten Einleitungen in oderirdische Gewässer und das Grundwasser den Anforderungen der §§ 57 und 60 WHG genügen und die plangegegenständlichen Einleitungen eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Beachtung der angeordneten Benutzungsbedingungen und -auflagen nicht erwarten lassen und insbesondere auch eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der betroffenen Gewässer durch die Niederschlagswassereinleitung nicht zu befürchten ist.

3.4.8.11 *Vorhandene Grenzzeichen*

Der Bayerische Bauerverband meint auch, vor Beginn der Baumaßnahmen sei der Vorhabensträgerin aufzuerlegen, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebenern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzzeichen durchzuführen. Soweit Grenzsteine infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt würden, sei die Wiederherstellung auf Kosten der Vorhabensträgerin sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. dargelegt, dass ihr alle bestehenden Grenzsteine bekannt sind, da die entsprechenden geometrischen Daten bereits digital bei der Vermessungsverwaltung eingeholt wurden und auch der Planung zu Grunde liegen. Im Hinblick darauf ist eine nochmalige Bestandsaufnahme vor Ort überflüssig. Sollten Grenzsteine bedingt durch die Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt werden, hat die Vorhabensträgerin - wie gefordert - eine Wiederherstellung auf ihre Kosten zugesagt.

3.4.8.12 *Abwägung*

Im Ergebnis sind die privaten Belange der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe, insbesondere in Bezug auf den grundrechtlich verbürgten Eigentumsschutz (Art. 14 GG), der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne dass diese jedoch angesichts der überwiegenden, für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen vermöchten. Gleiches gilt bzgl. der zu berücksichtigenden agrarstrukturellen Aspekte. Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Berücksichtigung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Belange der Wasserwirt-

schaft und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmäleren Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke, ist das öffentliche Interesse an dem planfestgestellten Ausbau der A 3 als gewichtiger zu bewerten. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohles zuzumuten. Eine annehmbare Alternativlösung, die die land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer, schonenderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu erkennen (vgl. bereits die Ausführungen unter C. 3.4.2).

3.4.9 Wald

Für die Realisierung des mit diesem Teilplanfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens müssen insgesamt rund 2,99 ha Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet werden. Diese Rodung betrifft Waldflächen, denen vom aktuellen Wald funktionsplan besondere Funktionen zugewiesen werden (insbesondere Schutz von Verkehrswegen, Lärmschutz sowie als Biotop); hinsichtlich der diesbzgl. Einzelheiten wird auf die Darstellung in der Unterlage 19.1.1 Bezug genommen.

Spezielle waldrechtliche Versagungsgründe aus Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sowie andere Rechtsvorschriften, u. a. die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Insbesondere gefährdet die plangegegenständliche Waldrodung auch nicht die Ziele des geltenden Wald funktionsplans oder widerspricht diesem, nachdem die mit der Rodung verbundenen Waldverluste zum größten Teil nur wenige Meter in die Tiefe reichen und insgesamt von so geringem Umfang sind, so dass die betroffenen Waldfunktionen allenfalls in vernachlässigbarem Umfang beeinträchtigt werden. In Bezug auf die betroffenen Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Lärmschutz zudem ist festzustellen, dass wegen der mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und der damit einher gehenden deutlichen Verringerung der Lärmbelastung in den Siedlungen im Umfeld der A 3 die insoweit eintretenden Waldverluste für diese Waldfunktion im Ergebnis irrelevant sind. Gleiches gilt für den Verlust von Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen. Der positive Einfluss dieser Waldflächen auf den Schutz der Autobahn wird durch die verbleibenden Waldflächen im Zusammenwirken mit den vorgesehenen Bepflanzungsmaßnahmen wirkungsgleich gewährleistet. Die im Wald funktionsplan ausgewiesenen Waldflächen mit besonderer Bedeutung als Biotop werden durch den Ausbau der A 3 nicht nachteilig beeinflusst.

Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den unter C. 3.3 aufgeführten, für das Vorhaben sprechenden Gründen. Vielmehr kommt hier den für die Umsetzung des Vorhabens streitenden Belangen, insbesondere der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der A 3 sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit, unter Einstellung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ein deutlich höheres Gewicht zu. Die mit dem Vorhaben einher gehenden Eingriffe in den Wald sind zudem in dem aus den festgestellten Plänen ersichtlichen Umfang unvermeidbar und können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange noch weiter minimiert werden. Die für die geplanten Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird deshalb mit diesem Beschluss erteilt (Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG).

Um die Flächensubstanz des Waldes insgesamt weitestgehend zu erhalten, sieht die festgestellte Planung für die verloren gehenden Waldflächen Ersatzaufforstun-

gen im Umfang von insgesamt rund 2,64 ha vor (Kompensationsmaßnahmen A1, A2, A4 und A5). Diese Erstaufforstungen bedürfen keiner gesonderten Erlaubnis (Art. 16 Abs. 4 BayWaldG). Die knapp 3,79 ha an Waldfläche, die nur während der Bauzeit in Anspruch genommen werden, werden unmittelbar nach Fertigstellung des Vorhabens wieder aufgeforstet (siehe Unterlage 19.1.1).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat aus forstfachlicher Sicht keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Mit den vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen hat es sich hinsichtlich der Lage der Flächen einverstanden erklärt. Das Amt hat allerdings in Bezug auf die Art der Waldbegegnung Korrekturbedarf angemeldet. Es hat dargelegt, dass auf Grund der stark anthropogen veränderten Waldzusammensetzung der an die Aufforstungsflächen angrenzenden Wälder damit zu rechnen sei, dass die Sukzession vor allem mit Kiefer und nicht den nach dem Standortpotential möglichen und auch gewünschten Laubbaumarten erfolge. Um die Entstehung von Kiefernreinbeständen zu verhindern, schlägt es vor, auf der gesamten Aufforstungsfläche die gewünschten Baumarten zu pflanzen oder zu säen. Nur so könne die zielgerichtete Baumartenzusammensetzung gewährleistet werden. Bei der Ausführungsplanung solle das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth, Bereich Forsten, frühzeitig einbezogen werden. Die Vorhabensträgerin hat daraufhin zugesagt, die vorgesehenen Aufforstungen überwiegend in Form von Anpflanzungen vorzunehmen und die Baumartenzusammenstellung mit dem genannten Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten abzustimmen. Im Erörterungstermin hat die Vorhabensträgerin dies noch konkretisiert und dargelegt, dass nur auf 20 % der aufzuforstenden Fläche eine Waldneugründung mittels Sukzession vorgesehen ist. Damit hat sich die anwesende Vertreterin der Forstverwaltung einverstanden gezeigt. Die Kosten der Aufforstungsmaßnahmen trägt - wie von privater Seite gefordert - selbstverständlich die Vorhabensträgerin.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat außerdem vorgeschlagen, im Hinblick auf die nach wie vor ansteigende Wildschweinpopulation im Waldbereich einen Wildschutzzäun zum Schutz der Wildtiere und der Verkehrsteilnehmer zu errichten. Diesbzgl. ist auf Ziffer 4.13 der Unterlage 1 TP1 zu verweisen; dort wird dargelegt, dass Wildschutzzäune bei Bedarf angelegt werden. In Ergänzung dazu hat die Vorhabensträgerin im Fortgang des Verfahrens ausgeführt, dass der ggf. notwendige Umfang von Wildschutzzäunen nach Fertigstellung des Ausbaues situationsbedingt und unter Beachtung der Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen festgelegt werde. Diese Vorgehensweise erscheint sachgerecht und angemessen. Eine die Vorhabensträgerin verpflichtende Auflage in diesem Beschluss, einen Wildschutzzäun zu errichten und zu unterhalten, kommt nur in Betracht, wenn die Errichtung einer derartigen Einfriedung nach der entstandenen objektiven Gefahrenlage und im Hinblick auf den vorhandenen Wildbestand oder aus naturschutzfachlichen Gründen (z. B. als Maßnahme zur Schadensbegrenzung in FFH-Gebieten) als notwendig erweist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.05.1989, UPR 1989, 382, sowie Nr. 33 Abs. 4 der PlafR 15). Dafür ist vorliegend nichts ersichtlich. Die Gefahrenlage für Wildunfälle und dgl. wird durch den vorgesehenen Ausbau der A 3 mit nur geringer Abweichung von der Bestandsachse nicht nennenswert verschärft; sonstige Gründe, die Wildschutzzäune notwendig machen würden, sind ebenso nicht erkennbar. Auf Grund dessen besteht für die Planfeststellungsbehörde hier keine Möglichkeit, der Vorhabensträgerin verbindlich die Errichtung von Wildschutzzäunen abzuverlangen.

3.4.10 Fischerei

Der Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen - fordert, der Oberflächenwassereintrag müsse von den Vorflutern soweit abgebaut werden

können, dass für die Fischerei keine Schädigungen zu befürchten seien. Das sei in aller Regel dann der Fall, wenn die Regenentlastungsbauwerke ausreichend dimensioniert sind.

Dieser Forderung trägt die festgestellte Planung Rechnung. Die vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken sorgen unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen dafür, dass keine schädlichen Gewässeränderungen auftreten (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.7.4); das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat explizit bestätigt, dass insbesondere auch eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der betroffenen Gewässer durch die Niederschlagswassereinleitung nicht zu befürchten ist. Zudem sind auch die geplanten Beckenanlagen ausreichend groß dimensioniert; eine Vergrößerung der Anlagen darüber hinaus hält auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg nicht für erforderlich. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin eine ausreichende Dimensionierung der Regenentlastungsbauwerke - und damit auch der Notüberläufe - auch nochmals explizit zugesagt.

Soweit der Bezirk fordert, dass sowohl während als auch nach der Bauzeit das eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten dürfe, ist dem mit den Nebenbestimmungen unter A. 4.3.8 und A. 4.3.9 sowie der expliziten Zusage der Vorhabensträgerin, darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in die Vorfluter eingeleitet werden, ausreichend Rechnung getragen.

Der Bezirk Mittelfranken fordert daneben, eine mögliche Behinderung der Fischereiausübung während der Bauzeit solle bereits im Vorfeld mit den Betroffenen besprochen werden, hierzu seien diese Fischereiberechtigten an dem Verfahren zu beteiligen.

Dieser Forderung wurde mit der erfolgten öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in den von dem Vorhaben betroffenen Gemeinden und der eröffneten Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen bereits hinreichend Rechnung getragen (zum Verfahrensablauf vgl. die Ausführungen unter B.3). Im Übrigen wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.1.3 aufgegeben, den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer möglichst frühzeitig den Zeitpunkt des Baubeginns sowie das Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers mitzuteilen.

Der Bezirk Mittelfranken hält außerdem vor Beginn der Baumaßnahmen ein fischeiliches Beweissicherungsverfahren für notwendig, das den Ist-Zustand der betroffenen Gewässerabschnitte und Teichanlagen dokumentiert. Im Zuge dessen sollten auch die Erträge der Teichwirte in den Teichanlagen sowie die Wasserparameter aller betroffenen Gewässer erfasst werden, um nach Bauende aussagekräftige Daten vorzuhalten.

Die Durchführung einer entsprechenden Beweissicherung hält die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nicht für angezeigt.

Zwar werden durch die in der festgestellten Planung vorgesehene Straßenentwässerung zukünftig die Oberflächenwässer der A 3, die bislang ungereinigt über die Autobahnböschungen und Gräben teilweise den im Umfeld der A 3 liegenden Weiheranlagen zufließen, nicht mehr zur Bespeisung dieser Anlagen zur Verfügung stehen. Dies kann sicherlich gewisse Auswirkungen auf die teichwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Weiher haben. Eine weiterhin unregelmäßige Ableitung des Oberflächenwassers der A 3 auch in Zukunft entspräche aber keineswegs mehr den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Zudem erkennt § 10 Abs. 2 WHG (sogar) den Inhabern wasserrechtlicher Erlaubnisse und Bewilligungen keinen Anspruch auf Zufluss von Wasser in einer bestimmten Menge und Beschaf-

fenheit zu. Der einzelne Betroffene muss insoweit wegen der im Wasserrecht für das Eigentum besonders weitgehenden Sozialbindung die ihm durch Vorhaben anderer entstehenden Nachteile an seinem Grundeigentum oder Betrieb dulden. Dies gilt ebenso für die Eigentümer der betroffenen Weiheranlagen. Diese Duldungspflicht hat, soweit es sich um den mit dem Grundeigentum und dem Recht am Betrieb verbundenen Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit handelt, erst, aber immer dort ihre Grenze, wo die Nutzung des Grundstücks schlechthin oder der Bestand des eingerichteten und ausgeübten Betriebs ernsthaft in Frage gestellt würden (Sieder/Zeitler, WHG AbwAG, § 10 Rdnr. 59 unter Bezug auf BVerwG, Urteil vom 11.11.1970, BVerwGE36, 248-252). Dass dies hier der Fall sein könnte, ist auch unter Berücksichtigung des Vorbringens im Anhörungsverfahren nicht erkennbar. Insbesondere ist dabei zu berücksichtigen, dass den betroffenen Weiher das Wasser aus ihren übrigen (natürlichen) Einzugsgebieten auch in Zukunft zufließt und zudem auch die Durchlässe, die derzeit schon Wasser von der einen Seite der Autobahn auf die andere Seite durchleiten, im Zuge der festgestellten Planung weitgehend erhalten bleiben. Ein - annäherndes oder vollständiges - Trockenfallen der Weiher alleine durch den Entzug des bislang von der Autobahn zufließenden Wassers ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen.

Unter Berücksichtigung dessen wäre mit einer Beweissicherung, wie sie gefordert wird, auch kein Gewinn für die Betroffenen verbunden. Denn auch wenn die Beweissicherung - was nach dem derzeitigen Erkenntnisstand wahrscheinlich ist - einige Unterschiede zwischen dem derzeit gegebenen Zustand und dem sich nach dem Ausbau ergebenden Zustand belegen sollte, wären die damit erfolgte Dokumentation der Veränderungen wegen der dargestellten Duldungspflicht der Betroffenen für diese nutzlos; sie könnten auf Grund des Gesagten weder Abhilfemaßnahmen noch Geldentschädigungen von der Vorhabensträgerin verlangen. Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer Anordnung der geforderten Beweissicherung ab.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen, mit welchen Einschränkungen der teichwirtschaftlichen Nutzung von Weiheranlagen im Umfeld der A 3 durch verminderten Zufluss von Wasser zur Bespeisung geltend gemacht werden, müssen auf Grund des Gesagten ebenso zurückgewiesen werden. In diesem Zusammenhang ist außerdem zu berücksichtigen, dass sich aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten lässt. Eine Minderung in der Wirtschaftlichkeit durch die Zulassung eines Planvorhabens ist vielmehr grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 -BVerwGE 125, 116-35 m. w. N.; vgl. auch BVerfG, Beschluss vom 23.02.2010, NVwZ 2010, 512-517). Eine allgemeine Wertgarantie vermögenswerter Rechtspositionen folgt aus Art. 14 Abs. 1 GG nicht. Die Eigentumsgarantie erfasst vielmehr nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, nicht aber in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten (BVerfG, Beschluss vom 23.02.2010, NVwZ 2010, 512-517 m. w. N.).

In diesem Zusammenhang ist im Übrigen zu bedenken, dass die Qualität des den Weihern im Umfeld der A 3 zufließenden Wassers durch das Fernhalten des unge reinigten Autobahnwassers erheblich verbessert wird, so dass gerade im Hinblick auf die teichwirtschaftliche Nahrungsmittelproduktion mit dem Vorhaben durchaus auch positive Auswirkungen verbunden sind.

Soweit den Betroffenen in einem früheren Planungsstadium von der Vorhabensträgerin - u. U. in Unkenntnis der beim Ausbau der A 3 in der Entwässerungsplanung zu

beachtenden technischen Regeln - in Aussicht gestellt worden sein sollte, dass das auf der A 3 anfallende Wasser weiterhin den umliegenden Weihern zugeführt werde, vermag dies nichts an der dargestellten Beurteilung zu ändern. Insbesondere kann dieses behauptete Verhalten der Vorhabensträgerin nicht dazu führen, dass die Planfeststellungsbehörde nunmehr verpflichtet und berechtigt wäre, ein rechtswidriges Entwässerungskonzept planfestzustellen, das weiterhin die Ableitung ungereinigten Autobahnabwassers zuließe. Zudem ist die - angebliche - Zusage der Autobahndirektion nach hiesiger Kenntnis auch nicht schriftlich erfolgt, so dass die Vorhabensträgerin nicht daran festgehalten werden könnte (vgl. Art. 38 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die auf eine Abänderung der plangegegenständlichen Entwässerungskonzeption gerichteten Anträge sind daher abzulehnen. Hinsichtlich der Teiche auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1103 und 1104, Gemarkung Hannberg, ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass dem Klebheimer See im Hinblick auf die unter C. 3.4.7.4 dargestellte Abänderung der ursprünglich in den ausgelegten Unterlagen vorgesehenen Oberflächenentwässerung von Bau-km 364+900 bis zum Bauende (nunmehr Reinigung in Absetzbecken und anschließende Ableitung in den Klebheimer See) auch in Zukunft das im genannten Streckenabschnitt anfallende Wasser zufließt. Da die genannten Teiche in direkter hydraulischer Verbindung mit dem Klebheimer See stehen, kommt auch ihnen dies zu Gute.

Bzgl. der Zwischenlagerung von Erdaushub hat die Vorhabensträgerin forderungsgemäß zugesagt, darauf zu achten, dass bei Niederschlägen evtl. abgeschwemmtes Aushubmaterial nicht in Gräben bzw. in Vorfluter oder nahe gelegene Teiche gelangt.

Soweit der Bezirk Mittelfranken fordert, bei der Verlegung neuer Durchlässe darauf zu achten, dass die Rohre ca. 20 cm tief in den Gewässerboden eingelassen werden, um eine Einschwemmung von Substrat zu ermöglichen, hat die Vorhabensträgerin dies ebenfalls zugesagt.

Ein - vom Bezirk offenbar angenommenes - Anschneiden des Grundwasserspiegels sowie ein dauerhaftes Entwässern der Baufläche sind in der Planung nicht vorgesehen, so dass ein Trockenfallen von Gewässern bzw. Gräben nicht zu befürchten ist.

Soweit der Bezirk Mittelfranken fordert, bei Veränderungen an Gewässern im Zuge der Ausgleichmaßnahmen rechtzeitig beteiligt zu werden, hat dies die Vorhabensträgerin ebenso zugesagt.

3.4.11 Denkmalpflege

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt; dies hat auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt.

Hinsichtlich der Belange der Bodendenkmalpflege hat das Landesamt darauf hingewiesen, dass sich im Bereich der vom Bauvorhaben beanspruchten Flächen zwei bekannte Bodendenkmäler (D-5-6231-0033 und D-5-6231-0064) sowie mehrere Verdachtsflächen (V-5-6231-0001, V-5-6231-0002, V-5-6231-0003 und V-5-6231-0004) befinden. Da in dem betroffenen Raum kaum Hinweise auf Bodendenkmäler vorlägen und nur einzelne siedlungsgünstige Situationen bestünden, sei das Risiko, in Flächen außerhalb der Bodendenkmäler und der Verdachtsflächen bisher nicht bekannte Bodendenkmäler zu zerstören, als sehr gering einzuschätzen.

Innerhalb der beanspruchten bekannten Bodendenkmalflächen und der Verdachtsflächen hält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege etwa ein Jahr vor Beginn der Bauarbeiten eine archäologische Sondage und Untersuchung für notwendig, um rechtzeitig und ohne Bauverzögerung Ausgrabungen durchführen zu können. In bereits neu überbauten Straßenabschnitten könne in der Regel davon ausgegangen werden, dass Bodendenkmäler nicht mehr oder nur in geringem Umfang erhalten seien. Unter Straßen, die im 19. bzw. 20. Jahrhundert angelegt worden seien, könne in vielen Fällen das Bodendenkmal dagegen erhalten sein.

Das Vorhaben kann im Ergebnis auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. die Ausführungen unter C. 3.3) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Die unter A. 3.5 verfügten Schutzauflagen dienen dabei dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit u. a. auch angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle - soweit erforderlich - auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge der Planung werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass - wider Erwarten - keine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben - auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen - nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rdnr. 138). Damit ist auch dem Grundsatz der Konfliktbewältigung ausreichend Rechnung getragen.

Durch die unter A. 3.1.2 angeordnete frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdarbeiten kann zum einen die Durchführung der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch auch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag auch Flächen in Augenschein zu nehmen, für die auf Grund der bestehenden Erkenntnislage keine Voruntersuchungen angezeigt sind.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die verfügbaren Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Angesichts dessen, dass zwei Bodendenkmäler sowie mehrere Verdachtsflächen von der festgestellten Planung betroffen sind, sprechen die Belange der Denkmalpflege zwar mit nicht unerheblichem Gewicht gegen das Vorhaben. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme streitenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Im Übrigen hat auch das Landesamt für Denkmalpflege selbst keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben geäußert, sofern im Bereich der bekannten Bodendenkmäler und der Verdachtsflächen archäologische Maßnahmen vor dem Baubeginn durchgeführt werden; dies wurde der Vorhabensträgerin aufgegeben (siehe die Nebenbestimmungen A. 3.5.2 und 3.5.3). Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen jedenfalls gewahrt.

3.4.12 Kommunale Belange

3.4.12.1 Landkreis Erlangen-Höchstadt

Der Landkreis fordert, rechtzeitig vor dem Neubau der Bauwerke 360a und 364a detaillierte Vereinbarungen in Bezug auf die vergrößerten Brückenquerschnitte mit ihm abzuschließen. Dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Der Landkreis fordert außerdem, den „wilden“ Pendlerparkplatz im Bereich der AS Höchstadt-Ost in eine geordnete Einrichtung umzubauen; mittelfristig könne hier zudem ein „Bustreff“ errichtet werden. Die Vorhabensträgerin hat hierzu mitgeteilt, dass auch sie es für sinnvoll hält, den „wilden“ Parkplatz durch einen regelgerechten Parkplatz zu ersetzen. Allerdings könnten die Voraussetzungen zur Schaffung eines solchen Parkplatzes nicht im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geschaffen werden. Sie habe deshalb das Anliegen an das Staatliche Bauamt Nürnberg weitergegeben und gebeten, die Planung und Realisierung des Pendlerparkplatzes in eigener Zuständigkeit zu übernehmen. Das Bauamt habe hierzu seine Bereitschaft erklärt und bereits erste Planungsüberlegungen angestellt. Dieses Vorgehen erscheint sachangemessen und ist nicht zu beanstanden. Eine Behandlung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wäre unabhängig davon nicht angezeigt gewesen, nachdem der Parkplatzbau keine notwendige Folgemaßnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 3 i. S. v. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG darstellt. Gleiches gilt für den angedachten „Bustreff“.

3.4.12.2 Stadt Höchstadt a. d. Aisch

Die Stadt Höchstadt a.d.Aisch hält eine Dimensionierung des Bauwerks 358a für erforderlich, die ermöglicht, die von ihr geplanten Gewerbegebiete östlich des A 3 ausreichend erschließen zu können.

Die festgestellte Planung sieht für das genannte Bauwerk eine lichte Weite von 12,30 m sowie eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m vor, so dass bei Bedarf eine Gemeindeverbindungsstraße in einer Breite entsprechend einem RQ 9 mit Geh- und Radweg hindurch geführt werden könnte. Dem Anliegen wird damit Rechnung getragen.

Soweit im Erörterungstermin die Frage gestellt wurde, bis zu welchem Zeitpunkt die erhobene Forderung bzgl. der Dimensionierung wieder fallen gelassen werden könne, falls die anvisierte Bauleitplanung scheitern sollte, hat die Vorhabensträgerin zuerst darauf hingewiesen, dass ein entsprechender Änderungswunsch spätestens bis Mitte 2016 vorgebracht werden müsse. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die Vorhabensträgerin sich dahin gehend berichtigt, dass wegen des sich aus einer Änderung der Dimensionierung ergebenden Umplanungsbedarfs spätestens Mitte Januar 2016 mit der Umplanung des Bauwerks begonnen werden, so dass bis dahin eine entsprechende Entscheidung der Stadt vorliegen müsse. Hierüber wurde die Stadt direkt von der Vorhabensträgerin informiert.

3.4.12.3 *Gemeinde Gremsdorf*

Die Gemeinde Gremsdorf weist auf die vom Landkreis Erlangen-Höchstadt östlich der AS Höchstadt-Ost geforderte Errichtung eines P&R-Platz und eines Bustreffs hin und fordert, dies ohne Kostenbeteiligung der Gemeinde Gremsdorf umzusetzen.

Die von der Gemeinde angesprochenen Anlagen sind nicht Gegenstand der festgestellten Planung. Wie unter C. 3.4.12.1 diesbzgl. bereits dargelegt, war eine Behandlung dieser Anlagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auch nicht angezeigt, nachdem sie keine notwendigen Folgemaßnahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 i. S. v. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG darstellen. Auf Grund dessen hat die Planfeststellungsbehörde vorliegend auch keine Regelungskompetenz bzgl. der Kostentragung für diese Anlagen. Diese muss außerhalb des Planfeststellungsverfahrens direkt zwischen den Beteiligten geregelt werden.

Die Gemeinde weist weiterhin darauf hin, dass im Bereich der AS Höchstadt-Ost die Errichtung eines Regenrückhaltebeckens vorgesehen sei. Es sei aus den Planunterlagen nicht ersichtlich, wie die Ableitung des darin gesammelten Abwassers erfolge, insbesondere nicht, ob das Abwasser gereinigt werde oder ungereinigt in die Vorfluter abgeleitet werde. Die Gemeinde erhebt zudem Bedenken, dass die Dimensionierung des Beckens nicht ausreichend sei und fordert hierzu Unterlagen nachzureichen.

Die zur Ableitung der in den plangegegenständlichen Beckenanlagen anfallenden Wässer in die Vorfluter genutzten Gräben bzw. Leitungen sind in den Lageplänen in Unterlage 5 TP1 ausreichend dargestellt, der Ableitungsweg ist zudem auch in Unterlage 18 TP1 beschrieben. Dort wird auch dargelegt, dass das auf der A 3 anfallende Niederschlagswasser in den vorgesehenen Absetzbecken gereinigt wird und dabei auch Leichtflüssigkeiten zurück gehalten werden. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat unter Maßgabe der insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen auch keine fachlichen Bedenken bzgl. der Dimensionierung und Ausgestaltung der geplanten Beckenanlagen geäußert. Die Bemessungsgrundlagen der Beckenanlagen sind zudem in Unterlage 18 TP1 dargestellt; im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, von der Vorhabensträgerin noch weitere Unterlagen bzw. Änderungen an dem geplanten Entwässerungssystem zu verlangen.

Soweit die Gemeinde Gremsdorf die vorgesehene asymmetrische Verbreiterung der Autobahn auf Höhe von Buch kritisiert, wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.2.2 Bezug genommen. Dort sind die für die gewählte Ausbaumaße maßgeblichen Gründe genannt, die diese auch sachlich rechtfertigen. Im Hinblick auf die Lage der Landschaftsbestandteile, die durch den asymmetrischen Ausbau geschont werden sollen, sowie die der Trassierung im gesamten Ausbaubereich zu Grunde liegenden sehr großen Kurvenradien ist auch eine kleinräumige Änderung der Ausbaumaße nur im Bereich von Buch nicht verkehrssicher bzw. nur unter erheblichen bautechnischen Schwierigkeiten zu bewerkstelligen. Demgegenüber wäre der für Buch damit erzielbare Gewinn insgesamt nur sehr gering; auch das Maß der Verkehrslärmbelastung würde ein symmetrischer Ausbau praktisch überhaupt keinen Effekt haben, da damit nur (weitere) Pegelminderungen in der Größenordnung von 0,1 dB(A) - und damit am Rande der Rechengenauigkeit - zu erreichen wären. Die Forderung nach einem symmetrischen Ausbau im Ortsbereich Buch ist daher abzulehnen. Ob tatsächlich in einem früheren Planungsstadium die Aussage getroffen wurde, dass die Fahrbahn der Autobahn (nur) um 8 m in Richtung Buch erweitert wird, ist insoweit ohne Relevanz, so dass auch eine weitere diesbzgl. Aufklärung nicht geboten ist.

Die Gemeinde fordert daneben, die im Ortsbereich Buch geplante Lärmschutzwand zur Auflockerung mit Sichtfeldern zu errichten.

Diese Forderung ist ebenso zurückzuweisen. Derartige Sichtfelder wirken schallreflektierend und würden gegenüber den vorgesehenen absorbierenden Lärmschutzwänden eine gewisse Verschlechterung der Lärmsituation in Buch mit sich bringen. Zur optischen Gestaltung der Lärmschutzwände sind aber im Zuge der Gestaltungsmaßnahme G7 Pflanzungen von Kletterpflanzen an Wänden in innerörtlicher Lage, ggf. mit Rankhilfen, vorgesehen (siehe Kapitel 3.3 der Unterlage 19.1.1).

Soweit die Gemeinde außerdem fordert, die AS Höchststadt Ost während der Bauphase durch eine Behelfsausfahrt in Betrieb zu lassen, ist darauf hinzuweisen, dass die Anschlussstelle nach der Darlegung der Vorhabensträgerin während der gesamten Bauzeit für den Verkehr geöffnet bleibt. Lediglich bei der Herstellung von provisorischen Verkehrsführungen sind kurzzeitige Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden, unumgängliche Sperrungen bzw. Umleitungen hat die Vorhabensträgerin zugesagt rechtzeitig anzukündigen.

Die Forderung nach der Errichtung eines öffentlich nutzbaren Kontrollweges parallel zur Autobahn am Fuße der Böschung zwischen der AS Höchststadt Ost und Buch auf Kosten der Vorhabensträgerin ist demgegenüber abzulehnen. Die festgestellte Planung sieht für alle vom Vorhaben betroffenen öffentlichen Feld- und Waldwege entsprechende bauliche Anpassungen vor, so dass die bestehenden Wegeverbindungen auch in Zukunft bestehen und genutzt werden können. Auf Grund dessen besteht im Rahmen der hier zu leistenden Konfliktbewältigung kein Anlass, der Vorhabensträgerin im Rahmen dieses Beschlusses die Herstellung noch weiterer Wegeverbindungen abzuverlangen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin der Gemeinde aber angeboten, die teilweise hinter den Lärmschutzanlagen geplanten Kontrollwege für die regelmäßigen Bauwerksprüfungen zur Ergänzung ihres Wegenetzes in ihr Eigentum zu übernehmen. Es bleibt der Gemeinde unbenommen, dieses Angebot anzunehmen, sofern sie es für sinnvoll hält; hierdurch erhielte sie einen zusätzlichen Weg mit ca. 1,3 km Länge.

3.4.12.4 Gemeinde Heßdorf

Die Gemeinde Heßdorf meint, auf Grund der vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen sei von einer Überschreitung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte, insbesondere in der Nachtzeit, auszugehen.

Bereits die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in der ausgelegten Unterlage 17.1 haben gezeigt, dass die für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Heßdorfer Ortsteil Hesselberg deutlich unterschritten werden. Durch die in der festgestellten Planung nunmehr zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende vorgesehene offenporige Asphaltdeckschicht verringern sich die Beurteilungspegel in Hesselberg nochmals (siehe Unterlage 17.1 TP1). In Hesselberg ist damit - wie bereits in der ausgelegten Planung - sowohl Tags als auch nachts Vollschutz sichergestellt. Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat keine Bedenken hinsichtlich der Richtigkeit der durchgeführten Berechnungen erhoben.

Der Gemeindeteil Klebheim liegt südlich des gegenständlichen Ausbauabschnittes an der A 3. Die durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 in der Ortschaft auftretenden Immissionen sowie deren Bewältigung ist bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Mittelfranken vom 30.10.2015, Gz. RMF-SG32-4354-1-8. Die aus dem gegenständlichen Ausbauabschnitt für Klebheim herrührenden Immissionen wurden dabei bereits berücksichtigt; dies sieht Nr. 27 Abs. 1 1. Spiegelpunkt der VLärmSchR 97 auch so vor. Bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen für Klebheim wurden gemäß Nr. 27 Abs. 2 der VLärmSchR 97 ebenso sowohl der Lärm aus dem dortigen Ausbauabschnitt als auch aus dem Abschnitt, der Gegenstand dieses Beschlusses ist, berücksichtigt. Eine (erneute) Behandlung der Lärmschutzbelange von Klebheim in diesem Beschluss ist damit nicht erforderlich. Der in diesem Zusammenhang vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. erhobenen Forderung, einen zusätzlichen Lärmschutz entlang der Südseite der PWC-Anlage zu prüfen, muss in diesem Beschluss ebenso nicht nachgegangen werden, da der Neubau der PWC-Anlage und die Bewältigung der von dieser ausgehenden Emissionen nicht Gegenstand dieses Beschlusses ist (siehe die Regelung A.1). Im Übrigen hat eine Berechnung der Vorhabensträgerin gezeigt, dass die isoliert aus dem gegenständlichen Ausbauabschnitt für Klebheim herrührenden Beurteilungspegel max. 47 dB(A) erreichen und damit die Wohnbereichsgrenzwerte nicht überschreiten. In dieser Berechnung ist der schon beschriebene Einbau eines offenporigen Asphaltbelages zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende noch gar nicht berücksichtigt; hierdurch verringern sie die aus dem gegenständlichen Ausbauabschnitt auf Klebheim einstrahlenden Immissionen nochmals. Der Einwand, in den Planunterlagen sei der notwendige Lärmschutz nicht in nachvollziehbarer und detaillierter Weise dargestellt, ist wegen des Gesagten damit zurückzuweisen. Gleiches gilt für das Argument, das Lärmschutzkonzept sei für unvollständig und überarbeitungsbedürftig zu halten.

Soweit die Gemeinde Heßdorf sich gegen die geplante PWC-Anlage wendet, wird hierüber nicht in diesem Beschluss entschieden, nachdem der Neubau der genannten Anlage nicht Gegenstand der mit diesem Beschluss festgestellten Planung ist (siehe die Regelung unter A. 1). Über die Bedenken der Gemeinde gegen die geplante Oberflächenentwässerung der PWC-Anlage muss deshalb ebenso hier nicht entschieden werden. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin aber die in der ausgelegten Planung von Bau-km 364+900 bis Bauende vorgesehene Entwässerung im Rahmen der eingebrachten Tekturen abgeändert; die festgestellte Planung sieht nunmehr in diesem Bereich vor, das anfallende Niederschlags-

wasser zu fassen und mittels Absetzbecken zu reinigen und erst im Anschluss in den Klebheimer See einzuleiten.

In Bezug auf den in diesem Kontext erhobenen Einwand, die plangegegenständlichen Seitenentnahmeflächen lägen zum Teil im Bereich bzw. Einzugsbereich des ursprünglich für die PWC-Anlage anvisierten Standortes und es sei nicht nachvollziehbar, warum diese naturschutzfachlich hochwertigen Flächen nunmehr ausgebeutet werden sollten, ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Seitenentnahmen 2R und 1L landwirtschaftlich genutzten Flächen betreffen, die keine besondere naturschutzfachliche Wertigkeit aufweisen. Die aus diesem Blickwinkel kritischere Seitenentnahme 3R wurde von der Vorhabensträgerin im Zuge der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zur Klarstellung darauf hingewiesen, dass am ursprünglich für die PWC-Anlage vorgesehenen Standort nur eine Teilfläche der Seitenentnahme 1L für diese beansprucht worden wäre und dass diese Seitenentnahme schon von Anfang an vorgesehen gewesen sei.

3.4.12.5 *Gemeinde Adelsdorf*

Die Gemeinde Adelsdorf fordert, die Seitenentnahmefläche 1L nach erfolgter Massenentnahme wieder so herzustellen ist, dass sich durch die Abtragung keine Änderung der Topographie ergibt.

Durch die vorgesehene Entnahme von Erdaushub verändert sich zwangsläufig die Topographie der betroffenen Fläche. Eine Wiederherstellung der gegebenen Topographie nach der Massenentnahme wäre nur durch eine entsprechende Wiederauffüllung des Geländes zu bewerkstelligen. Hierfür wäre in etwa das gleiche Volumen, das zuvor abgetragen wurde, notwendig. Dieses steht aber aus den Gründen, aus denen die Seitenentnahmen eingeplant wurden, nicht zu Verfügung. Eine Wiederherstellung der Fläche in dem gewünschten Sinn würde dadurch auch dem mit den Seitenentnahmen verfolgten Zweck, in der Nähe der Ausbaustrecke die für das Vorhaben notwendigen Erdmassen zur Verfügung zu halten, zuwiderlaufen. Zudem kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass die angesprochene Seitentnahme sich negativ auf Belange der Gemeinde Adelsdorf auswirken könnte, nachdem sich die betroffene Fläche noch auf dem Gebiet der Gemeinde Gremsdorf befindet. Sollten die Forderung der Gemeinde Adelsdorf darauf zu beruhen, dass sie durch den Erdabtrag höhere Lärmimmissionen in Neuhaus befürchtet, ist darauf hinzuweisen, dass die Geländeänderung durch die Seitenentnahme in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt wurde; unter Berücksichtigung des nunmehr zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende vorgesehenen offenporigen Asphalts besteht dennoch für Neuhaus sowohl Tags als auch nachts aktiver Vollschutz.

Im Hinblick auf das soeben Gesagte trägt die festgestellte Planung auch der Forderung Rechnung, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen so zu dimensionieren, dass die Grenzwerte von 47 dB(A) nachts und 57 dB(A) tags an der Kindertagesstätte „Flohkiste“ in Neuhaus eingehalten werden. Bereits mit den in der ausgelegten Planfassung vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes lagen die Beurteilungspegel an der Kindertagesstätte nicht höher als 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Insbesondere Tags während der Betriebszeit der Einrichtung wurde der maßgebliche Immissionsgrenzwert damit bereits deutlich unterschritten. Wegen des nunmehr zusätzlich noch vorgesehenen offenporigen Asphaltbelages werden die Beurteilungspegel an der Einrichtung nun sogar noch niedriger sein (siehe Unterlage 17 TP1).

Der Forderung, im Zusammenhang mit der Verlegung des Weges auf dem Grundstück Fl.-Nr. 465, Gemarkung Neuhaus, zu gewährleisten, dass die Zufahrt zu den dort gelegenen Grundstücken gesichert bleibt, trägt die festgestellte Planung ebenso Rechnung. Wie sich aus den Darstellungen in Unterlage 5 Blatt 1 TP1 ergibt, wird der angesprochene Weg in dem Bereich, in dem er überbaut wird, zukünftig auf ca. 300 m Länge parallel zur ebenso baulich angepassten ERH 16 geführt und dann wieder an diese angebunden. Die am Weg Fl.-Nr. 465, Gemarkung Neuhaus, liegenden Grundstücke können daher auch in Zukunft über diesen angefahren werden.

Soweit sich die Gemeinde gegen den ihr für den Erwerb des benötigten Grundes angebotenen Kaufpreis wendet, ist darauf zu verweisen, dass rein entschädigungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Dabei ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Das von der Gemeinde angesprochene Grundstück Fl.-Nr. 490, Gemarkung Neuhaus, wird im Zuge der festgestellten Planung im Übrigen nicht in Anspruch genommen; die hier ursprüngliche vorgesehene Kompensationsmaßnahme A7 wurde im Zuge der eingebrachten Tektoren aus der Planung herausgenommen.

3.4.13 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des TKG.

Da sich die betroffenen Leitungsträger mit den in Unterlage 11 TP1 beinhalteten Maßnahmen einverstanden gezeigt haben und die Vorhabensträgerin von den Leitungsträgern zusätzlich Gefordertes zugesagt bzw. in die Planunterlagen übernommen hat, müssen hier keine insoweit näheren Regelungen getroffen werden.

Soweit die PLEdoc GmbH fordert, die Einleitungsstelle E3 so anzulegen, dass diese incl. der Böschungsoberkanten außerhalb der Schutzstreifengrenzen der Leitung Nr. 1/247 liegt, hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass sich entlang der in diesem Bereich verlaufenden Wege auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 867 und 891 bereits jetzt schon Gräben befinden, die zusammen mit der Einleitungsstelle E3 angepasst werden. Dies erfolgt zwangsläufig innerhalb des Schutzstreifens; die Vorhabensträgerin hat aber zugesagt, dabei größtmöglichen Abstand zur Gasleitung beizubehalten. Im Erörterungstermin hat sich der Vertreter des Leitungsträgers damit einverstanden gezeigt. Der Vertreter hat weiterhin im Termin nochmals darauf hingewiesen, dass mangels einer Detailplanung für das neue Brückenbauwerk 357b noch nicht abschließend zu beurteilen sei, ob eine Umlegung oder umfangreichere Sicherungsmaßnahmen an der Gasleitung Nr. 1/225 erforderlich werden. Im Falle einer Notwendigkeit zur Umlegung der Leitung könne eine Beanspruchung von Privatgrund für die neue Leitungstrasse notwendig werden. Eine Aufnahme einer entsprechenden neuen Leitungstrasse in diesen Plan ist auf Grund dessen aber nicht geboten. Hierfür wäre, schon wegen des mit einer

Leitungsverlegung verbundenen Eingriffs in Fremdgrund, ein gesichertes Bedürfnis nach einer Verlegung der Leitung notwendig; ein solches steht aber eben gerade noch nicht fest. Sollte sich im weiteren Fortgang tatsächlich die Notwendigkeit, die Leitung zu verlegen, ergeben, so kann der Zugriff auf die benötigte Leitungstrasse noch zu einem späteren Zeitpunkt im Zuge eines Verfahrens nach Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG zugelassen werden.

Auf die unter A. 3.1.1 ausgesprochenen Verpflichtungen wird hingewiesen.

3.4.14 Sonstige öffentliche Belange

3.4.14.1 *Belange anderer Straßenbaulastträger*

Das Staatliche Bauamt Nürnberg weist darauf hin, dass die in der Planung für die Unterführung der St 2254 gewählten Abmessungen die Handlungsspielräume im Rahmen von künftigen Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen stark einschränken. Im Rahmen der Ausführungsplanung solle geprüft werden, inwieweit sich eine Vergrößerung der lichten Weite des Bauwerkes ohne relevante Mehrkosten für die Vorhabensträgerin und ohne Auslösung neuer Grundbetroffenheiten bewerkstelligen ließe. Dies sei auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vorteilhaft. Ansonsten müssten die Widerlagerecken hilfsweise mit einem Rückhaltesystem gemäß den RPS 2009 vor Anprall geschützt werden.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. darauf verwiesen, dass sie derzeit keine Möglichkeit sehe, ohne eine Kostenbeteiligung des Staatlichen Bauamts Nürnberg das angesprochene Bauwerk zu verbreitern. In den gewählten Bauwerksabmessungen hat sie aber bereits den Platzbedarf für ein passives Schutzsystem für die Bauwerkswiderlager N2 mit einem Wirkungsbereich W4 nach den RPS berücksichtigt. Zudem hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass sich eine Fahrbahnbreite von 6,50 m im Bereich der Unterführung durch eine Abänderung des Wirkungsbereichs des passiven Schutzsystems (W3 statt W4) auch mit den gewählten Bauwerksabmessungen ohne großen Kostenaufwand realisieren lasse.

Das Staatliche Bauamt fordert, bzgl. der Lichtsignalanlage an der westlichen Verbindungsrampe der AS Höchststadt-Ost im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob ein neues Steuergerät erforderlich wird. In diesem Zusammenhang weist es auch darauf hin, dass die angesprochene Lichtsignalanlage mit der in kurzem Abstand folgenden Lichtsignalanlage an der Einmündung der Kreisstraße ERH 36 koordiniert ist. Sollte die östliche Auffahrtsrampe wie geplant auch eine Lichtsignalanlage erhalten, so müssten dann die drei in kurzem Abstand aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen miteinander koordiniert werden. Die Vorhabensträgerin hat hierauf zugesagt, diesen Forderungen im Zuge der Ausführungsplanung und Bauvorbereitung nachzukommen.

In Bezug auf die Forderung, auch im Bereich der Unterführung der B 470 eine Absicherung der Widerlagerecken mit Rückhaltesystemen gemäß den RPS 2009 zu prüfen und ggf. zu errichten, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die bestehende Absicherung mit passiven Schutzeinrichtungen gemäß den RPS auf ihre Kosten wiederherzustellen.

Soweit das Staatliche Bauamt gefordert hat, für die Querungsstellen von Kabeln und Leitungen mit in ihrer Baulast stehenden Straßen bzw. die Verlegung solcher Anlagen im Straßenrandbereich vor Bauausführung Gestattungsverträge abzuschließen oder bestehende Verträge zu ändern, hat die Vorhabensträgerin entsprechendes zugesagt.

Das Staatliche Bauamt weist daneben darauf hin, dass in den Einmündungsbereich von öffentlichen Feld- und Waldwegen gerade bei nassen Witterungsverhältnissen landwirtschaftliche Fahrzeuge immer wieder für starke Verschmutzungen der Fahrbahnen verantwortlich seien und dies für die Verkehrssicherheit abträglich sei. Es bittet darum, die in Bundes- und Staatsstraßen einmündenden Wirtschaftswege auf den ersten 10 m in bituminöser Bauweise herzustellen. Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Gleiches gilt in Bezug auf die Forderung, soweit vorhandene Entwässerungseinrichtungen entlang der kreuzenden Bundes- und Staatsstraßen durch das Vorhaben berührt werden, die notwendigen Anpassungen inkl. der eventuell erforderlichen Änderung der wasserrechtlichen Genehmigung auf Kosten der Vorhabensträgerin und durch sie zu veranlassen. Auch hinsichtlich der Bitte, weiterhin an der Planung, insbesondere für die baulichen und verkehrstechnischen Anpassungen im Bereich der St 2263, der St 2254, der B 505 sowie der B 470, beteiligt zu werden, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben.

Im Hinblick auf die mit den eingebrachten Tekturen vorgenommenen Planänderungen weist das Staatliche Bauamt Nürnberg darauf hin, dass nicht vollkommen klar sei, inwieweit sich durch die Anlegung des Absetzbeckens bei Bau-km 365+790 in der geplanten Form die Zufahrtsverhältnisse zur St 2240 ändern oder ob eine neue Zufahrt geschaffen wird. Sollte eine Zufahrt von der St 2240 zum Absetzbecken geplant sein, so müsse diese befestigt und nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik unterhalten werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung seien dann zudem das Erfordernis von passiven Schutzeinrichtungen im Verlauf der St 2240 sowie das Erfordernis einer Sicherung der Betriebszufahrt vor verkehrsgefährdender Nutzung anhand einer baureifen Planung zu prüfen. Insofern bittet das Staatliche Bauamt weiterhin darum, im Zuge der Ausführungsplanung, insbesondere im Hinblick auf bauliche und verkehrstechnische Anpassungen im Bereich der betroffenen Bundes- und Staatsstraßen, beteiligt zu werden.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. klargestellt, dass im Zuge des Vorhabens die vorhandene Zufahrt ausgebaut und befestigt wird. Bzgl. der Unterhaltung der Zufahrt und der weiteren Beteiligung des Staatlichen Bauamts hat sie (nochmals) den Forderungen entsprechende Zusagen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben.

3.4.14.2 *Landesverteidigung*

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr weist darauf hin, dass die A 3 im betroffenen Streckenabschnitt Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist, ebenso die Unterführung der B 505. Deshalb sei die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge - RABS - zu fordern. Dieser Forderung entspricht die gegenständliche Planung; sie hält die einschlägigen Vorgaben der RABS ein.

3.4.14.3 *Polizeiliche Gefahrenabwehr*

Das Polizeipräsidium Mittelfranken regt an, die Parkplätze baulich so zu gestalten, dass die Zu- und Abfahrten durch Schwerverkehrsfahrzeuge nicht zugeparkt werden können. Die Aufstellung von Haltverboten sei erfahrungsgemäß wirkungslos, da mangels Personal eine Überwachung durch die Polizei nur sporadisch erfolgen könne.

Der Neubau der PWC-Anlage, auf den das Polizeipräsidium Bezug nimmt, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses (siehe hierzu die Re-

gelung unter A.1). Über diese Anlage wird vielmehr gesondert entschieden; die vorgebrachte Anregung ist daher erst im Zuge der Entscheidung über die Zulässigkeit der PWC-Anlage zu behandeln.

3.4.14.4 *Klimaschutz*

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. sieht in dem Vorhaben einen „Anschlag“ auf den Klimaschutz, der allen gesetzlichen Vorgaben zum Erhalt von Natur und der Förderung des öffentlichen Verkehrs widerspreche. Obwohl die UNO bereits 2006 ihren beklemmenden Bericht zum Klimawandel vorgestellt habe, setze die Vorhabensträgerin weiter auf den Ausbau des klimaschädlichen Kfz-Verkehrs. Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern seien jedoch an den internationalen Beschluss zum „Kyoto-Protokoll“ gebunden und damit verpflichtet, die Emissionen von CO₂ und die anderer für das Klima schädlicher Abgase zu verringern.

Der Klimaschutz stellt einen wichtigen, die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar. Dieser kann aber u. a. im Hinblick auf die insoweit relevanten Immissionsbeiträge aus ganz verschiedenen Quellen nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden; die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist auch nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem - wie vorliegend - vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren (vgl. BayVGh, Urteil vom 19.02.2014 - 8 A 11.40040 u. a. - juris). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbzgl. Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas auch nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGh BW, Urteil vom 20.7.2011 - 10 S 2102/09 - juris m. w. N). Soweit auf das sog. „Kyoto-Protokoll“ (Zusatzprotokoll zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen vom 11.12.1997) verwiesen wird, ist zudem festzustellen, dass dieses völkerrechtliche Abkommen zwar erstmals verbindliche Zielwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen in den Industrieländern festlegt, es allerdings weitgehend den ratifizierenden Staaten überlässt, wie sie dieses Ziele konkret erreichen. Eine Unzulässigkeit eines einzelnen Vorhabens lässt sich hieraus jedenfalls nicht ableiten. Wegen des dargestellten rechtlichen Rahmens verfängt auch die Argumentation des Bund Naturschutz, durch den Ausbau der A 3 würde der Kfz-Verkehr begünstigt und damit weiterer Verkehr induziert und durch die Induktion zusätzlichen Verkehrs würden auch zusätzliche Mengen klimarelevanter Gase emittiert, nicht. Eine nähere Untersuchung der bestehenden CO₂-Emissionssituation sowie eine Prognose der zusätzlichen CO₂-Emissionen - wie vom Bund Naturschutz gefordert - sind deshalb im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht geboten.

3.4.14.5 *Naherholung*

Nach Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV ist der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur, insbesondere das Betreten von Wald und Bergweide, das Befahren der Gewässer und die Aneignung wildwachsender Waldfrüchte in ortsüblichem Umfang jedermann gestattet. Diese Vorschrift räumt dem Einzelnen damit ein Grundrecht auf den Genuss der Naturschönheiten und auf Erholung in der freien Natur ein. Dagegen räumt diese Bestimmung dem Einzelnen keinen grundrechtlichen Anspruch auf unveränderten Fortbestand bestimmter Landschaftsgebiete ein (vgl. z. B. BayVerfGH, Entscheidung vom 13.09.2012, BayVBl 2013, 301-305).

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. in diesem Zusammenhang meint, durch das Vorhaben werde die Landschaft weiter belastet und die Naherholung würde in einem größeren Bereich als dem heute durch die Autobahn beeinträchtigt-

ten eingeengt, kann dem nicht gefolgt werden. Auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.1.4.1.2, 2.1.4.6, 2.2.1.2 und 2.2.6 wird an dieser Stelle Bezug genommen. Im Hinblick darauf ist es den Bürgern jedenfalls auch nach wie vor in zumutbarer Weise möglich, von ihrem Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV Gebrauch zu machen.

3.5 Private Einwendungen

3.5.1 *Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden*

Im Rahmen der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden u. a. wiederholt Forderungen, Bedenken und Anregungen, die in praktisch identischem Wortlaut auch vom Bayerischen Bauernverband vorgebracht wurden, vorgetragen. Diesbzgl. wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter C. 3.4.8 Bezug genommen.

Die den Verkehrslärmschutz betreffenden Einwendungen wurden bereits unter C. 3.4.4.1 inhaltlich abgehandelt.

Soweit sich die Einwendungen daneben noch mit anderen Fragen beschäftigen, die auch bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, wird gleichfalls auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

Soweit darüber hinaus weitere Punkte mehrfach vorgebracht werden, werden diese nachfolgend behandelt.

3.5.1.1 Flächenverlust bzw. –inanspruchnahme

Bei Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im gegenständlichen Abschnitt werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauerhaft oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 10.1 TP1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2 TP1) Bezug genommen. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich - wie bereits an verschiedenen Stellen dieses Beschlusses dargelegt - nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

Der Schutz des Eigentums ist mit den direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie ggf. von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung auf Grund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das dem öffentlichen Wohl dient, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Ei-

gentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung hier der Vorrang einzuräumen ist.

3.5.1.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i. V. m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

3.5.1.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der mehrfach im Anhörungsverfahren geforderten Gestellung von Ersatzland für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, UPR 1998, 149). Wird - wie vorliegend - durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignung

nungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

3.5.1.4 Abschneiden von Zufahrten

Verschiedene Einwender befürchten ein vorhabensbedingtes Abschneiden von Grundstückszufahrten zu von ihnen näher bezeichneten Grundstücken.

Diese Befürchtungen sind unbegründet. Wie unter C. 3.4.8.3 bereits dargestellt wurde, bleibt die Erschließung der nach der Planung nicht beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. Die Vorhabensträgerin hat zudem auch - wie an der genannten Stelle ebenfalls bereits ausgeführt - explizit zugesagt, die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen während der Bauzeit zu gewährleisten. Ggf. wird sie diese kurzfristig durch die Bauleitung in Abstimmung mit dem jeweiligen Betroffenen sicherstellen. Hinsichtlich der Erschließungssituation der im Umfeld der A 3 liegenden Grundstücke nach erfolgtem Ausbau der Autobahn wird ergänzend auf die Darstellungen in den Unterlagen 5 TP1 Bezug genommen.

Die von einzelnen Einwenderinnen und Einwendern angeführten Grundstücke Fl.-Nrn. 827, 896 und 897, Gemarkung Schirnsdorf, Fl.-Nrn. 282 und 284, Gemarkung Gremsdorf, sowie Fl.-Nrn. 313, 323 und 384, Gemarkung Buch, werden im Zuge des Vorhabens nicht beansprucht. Das Grundstück Fl.-Nr. 490, Gemarkung Neuhaus, wird infolge der eingebrachten Tekturen vom Vorhaben auch nicht mehr berührt. An der derzeit bestehenden Erschließung dieser Grundstücke ändert sich durch das Vorhaben nichts.

3.5.1.5 Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage

Einige Einwenderinnen und Einwender befürchten vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von in diesem Zusammenhang benannten Grundstücken durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage.

Wie unter C. 3.4.8.3 bereits dargestellt, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, durchgehend eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung sicherzustellen. Die festgestellte Planung sieht zudem ohnehin vor, nach Abschluss der Bauarbeiten hinsichtlich der Grundstücksentwässerung ein funktionsfähiges System wiederherzustellen. Der Vorhabensträgerin bekannte Drainageanlagen hat sie in der Planung bereits berücksichtigt. Sollten sich während der Baumaßnahmen Auswirkungen auf weitere Drainageanlagen ergeben, wird die Vorhabensträgerin entsprechend ihrer Zusage auch diese in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer wieder funktionsfähig herstellen. Jedenfalls unter Berücksichtigung dessen sind Beeinträchtigungen der von den Einwendern angeführten Grundstücke - soweit sie nicht ohnehin für das Vorhaben beansprucht werden - durch eine Vernässung o. ä. nicht zu erkennen.

3.5.1.6 Absenkung bzw. Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahmen

Verschiedentlich machen Einwenderinnen und Einwender vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen genannten Grundstücke durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahmen geltend.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Eine dauerhafte Absenkung bzw. Anhebung des Grundwasserspiegels ist im Rahmen der festgestellten Planung nicht vorgesehen. Für die Planfeststellungsbehörde sind auch keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass sich hier infolge des Vorhabens dauerhafte Änderungen an den Grundwasserverhältnissen ergeben könnten, die erhebliche Auswirkungen auf die angeführten Grundstücke haben können. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat ebenso keine dahin gehenden fachlichen Bedenken geäußert.

Durch das unter A. 4.1.2 für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 357b, 360a, 360b, 360c und 360e bauzeitlich erlaubte vorübergehende Entnehmen und Ableiten von Grundwasser sind im Hinblick auf die erlaubten geringen Entnahmemengen und die vergleichsweise kurze Bauzeit der Fundamente unter Berücksichtigung der unter A. 4.4 verfügten Nebenbestimmungen ebenso keine spürbaren Auswirkungen zu erwarten. Die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes Erlangen-Höchstadt, die insoweit zur fachlichen Beurteilung berufen war, hat unter Maßgabe der verfügten Nebenbestimmungen keine Bedenken geäußert (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.7.4). Die Betroffenen müssten im Übrigen sogar dann, wenn insoweit doch in gewissem Umfang spürbare Auswirkungen auftreten sollten, diese im Ergebnis wegen der für das Vorhaben sprechenden Gründe hinnehmen, zumal auch solche evtl. auftretenden Auswirkungen nicht auf Dauer bestehen würden. Vielmehr darf in diesem Fall dann davon ausgegangen werden, dass sich in gewisser Zeit nach Ende der bauzeitlichen Grundwasserentnahme wieder Grundwasserverhältnisse einstellen werden, die den derzeit gegebenen Verhältnissen zumindest stark ähneln.

3.5.1.7 Beeinträchtigungen durch Hangwasser

Mehrere Einwender machen vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen benannten Grundstücken durch Hangwasser geltend.

Diese Einwendungen werden ebenso zurückgewiesen. In den plangegenständlichen Entwässerungsabschnitten 6, 7, 10a und 11a wird das dort jeweils anfallende Niederschlagswasser - auch das der Autobahnböschungen - in neben dem Autobahnkörper geplanten Sickermulden aufgefangen und versickert. In den Bereichen außerhalb dieser Entwässerungsabschnitte, in denen die ausgebaut A 3 in Einschnittslage verläuft, wird das auf den Böschungflächen anfallende Oberflächenwasser in zwischen der Böschung und der Fahrbahn geplanten Dammfußmulden gesammelt und dort versickert bzw. abgeleitet. In den übrigen Bereichen, in denen die A 3 in Dammlage zu liegen kommt, werden z. T. ebenso Fußmulden bzw. Entwässerungsgräben zum Fassen und Versickern/Ableiten des auf den Autobahnböschungen anfallenden Niederschlagswassers angelegt. Dort, wo keine solchen Mulden bzw. Gräben eingeplant sind, sind im Hinblick auf die jeweils gewählte Böschungsgestaltung und die dort möglichen Versickerraten Beeinträchtigungen der in der Umgebung liegenden Grundstücke durch Wasserzutritte von Böschungflächen - unabhängig von der Entfernung der Grundstücke vom Straßenkörper - auch nicht zu befürchten. Die Versickerraten sind in etwa so hoch wie der im Raum Höchststadt insoweit einschlägige Bemessungsregen (siehe Ziffer 1.2 der Unterlage

18 TP1). Gleiches gilt auch bzgl. der Böschungsflächen der plangegenständlichen Lärmschutzwälle.

3.5.1.8 Wert- /Mietwertminderung von Grundstücken

Im Anhörungsverfahren wird mehrfach die Befürchtung geäußert, dass durch die von der ausgebauten A 3 ausgehenden Immissionen bzw. durch das teilweise „Heranrücken“ der Autobahn an bebaute Gebiete die Grundstückswerte bzw. die zu erzielenden Mietzinsen sinken werden.

Unter C. 3.4.4.1.5 wurde bereits dargelegt, dass das planfestgestellte Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen führt und insbesondere die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 3 bewirken. Vor allem in letzterer Situation käme es zu erheblich mehr und deutlich höheren Überschreitungen der einschlägigen Immissionsgrenzwerte. Die Annahme von Wert- oder Mietwertminderungen der im Umfeld der A 3 liegenden Grundstücke nach dem Ausbau erscheint deshalb als fernliegend. Selbst wenn aber ein solches Grundstück wegen Immissionseinträgen o. ä. am Grundstücksmarkt wegen des 6-streifigen Ausbau der A 3 an Wert bzw. Mietwert verlieren würde, würde gelten, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Nur dann, wenn eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen ergibt, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, NVwZ 2005, 803; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325). Für eine solche Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung ist vorliegend aber, insbesondere im Hinblick auf die mit Vorhaben verbundenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und den damit einhergehenden Verringerungen der Lärmbelastung, nichts ersichtlich.

3.5.1.9 Sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses

Der von verschiedener Seite gestellte Antrag, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen, geht ins Leere. Das planfestgestellte Vorhaben ist, wie unter C. 3.3.2 bereits dargelegt, im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht eingestuft. Auf Grund dessen ist der vorliegende Planfeststellungsbeschluss aber nicht kraft Gesetzes sofort vollziehbar (vgl. § 17e Abs. 2 FStrG). Im Übrigen wurde die sofortige Vollziehbarkeit auch nicht im Beschlusstenor angeordnet; die Vorhabensträgerin hat die Anordnung der sofortigen Vollziehung bis zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht beantragt.

3.5.1.10 Zufahrt zum Außenstartgelände für Motorsegler auf dem Grundstück Fl.-Nr.1059, Gemarkung Schirnsdorf

Mehrfach wird auf das auf dem westlichen Teil des Grundstücks Fl.-Nr.1059, Gemarkung Schirnsdorf, bestehende Außenstartgelände für Motorsegler hingewiesen. Die Zufahrt zum Außenstartgelände erfolge derzeit an der nordwestlichen Ecke des Grundstückes über einen bestehenden Feldweg. Durch den vorgesehenen Bau eines Zufahrtsweges zur Beckenanlage 355-1 R und den südlich des Weges geplanten Entwässerungsgraben sei ein Zufahren zum Außenstartgelände nicht mehr möglich; teilweise wird auch moniert, dass auch eine Zufahrt zum restlichen Teil des Grundstückes unmöglich werde. Es werden deshalb eine Zufahrt bzw. zwei Zufahrten zum Grundstück über den angesprochenen Entwässerungsgraben gefordert.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. die Anlegung der geforderten zwei Grundstückszufahrten über den Entwässerungsgraben zugesagt; diese wurden im Rahmen der eingebrachten Tekturen auch in die festgestellte Planung aufgenommen. Der Forderung wird damit entsprochen.

3.5.1.11 Asymmetrische Verbreiterung der A 3 Richtung Westen auf Höhe von Buch

Verschiedentlich wird im Anhörungsverfahren die vorgesehene asymmetrische Verbreiterung der A 3 nach Westen - und damit in Richtung der Ortschaft Buch - südlich der AS Höchststadt-Ost kritisiert. Teilweise wird explizit ein symmetrischer Ausbau der Autobahn bzw. eine asymmetrische Verbreiterung nach Osten in diesem Bereich gefordert.

Die für die im Bereich von Buch gewählte Ausbauweise maßgeblichen Gründe sind unter C. 3.4.2.2 dargestellt; hierauf wird Bezug genommen. Diese Gründe rechtfertigen im Ergebnis die getroffene Wahl. Im Hinblick auf die gegen diese Ausbauweise vorgebrachten Argumente ist ergänzend noch folgendes auszuführen:

Der Gesichtspunkt, dass der Lärmschutz für Buch hierdurch nicht ausreichend gewährleistet sei, verfängt nicht. Mit den vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen sowie dem im betreffenden Bereich nunmehr geplanten offenporigen Asphalt verbessert sich die Verkehrslärsituation trotz der prognostizierten Verkehrszunahme erheblich gegenüber dem Zustand ohne einen Ausbau der A 3 (siehe hierzu unter C. 3.4.4.1.7). Demgegenüber würde etwa ein symmetrischer Ausbau der A 3 auf Höhe von Buch nur zu weiteren Pegelminderungen in der Größenordnung von 0,1 dB(A) führen, was weit unter der Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A) und am Rande der erzielbaren Rechengenauigkeit liegt. Bei einer asymmetrischen Verbreiterung in Richtung Osten wäre der erzielbare Effekt auch nur geringfügig größer. Der lärmtechnische Nachteil der gewählten asymmetrischen Verbreiterung ist daher zu vernachlässigen. Gleiches gilt hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter C. 3.4.4.2.1). Einbußen für die Lebensqualität in Buch alleine auf Grund der geplanten Ausbauweise vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erkennen.

Auch der Hinweis, dass neben Buch noch weitere Ortschaften westlich der A 3 in deren Nähe liegen, verfängt deshalb nicht. Gleiches gilt für das Argument, dass beidseits der Autobahn genügend breite Streifen für eine symmetrische Verbreiterung vorhanden seien, die bereits in der Vergangenheit von der Vorhabensträgerin erworben worden seien. Dies mag zwar zutreffen, in der Gesamtschau wiegen aber die weiter oben dargelegten naturschutzfachlichen Gründe, insbesondere die

Lage der benannten FFH- bzw. Europäischen Vogelschutzgebiete, schwerer gegenüber den geringen Nachteilen, die mit der gewählten Ausbauweise verbunden sind, bzw. gegenüber den evtl. Vorteilen anderer möglicher Ausbauweisen.

Der Einwand, der positive Effekt des asymmetrischen Ausbaus für die Vorhabens-trägerin bestehe (ausschließlich) darin, benötigte Erdmassen zu gewinnen, muss ebenso zurückgewiesen werden. Der Anfall von gewissen Mengen Überschussmassen mag zwar der Vorhabensträgerin gelegen kommen; wie bereits dargelegt, gründet sich die gewählte Ausbauweise jedoch auf rechtliche Erwägungen - der mögliche Gewinn von Überschussmassen ist lediglich ein Nebeneffekt.

Auch dem sinngemäß vorgetragenen Argument, der asymmetrische Ausbau bei Buch sei unzumutbar, weil die geplanten Lärmschutzanlagen durch ihn zu nahe an Buch heranrückten, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Dabei orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den - insoweit nicht direkt anwendbaren - Vorschriften über Abstandsflächen bei Gebäuden aus Art. 6 Abs. 4 und 5 BayBO: die Lärmschutzanlagen reichen wegen des Verlaufs der A 3 in Einschnittslage bei Buch etwa 7 m über das derzeit bestehende Geländeniveau hinaus (vgl. Unterlage 14.3 Blatt 5). Von einem Gebäude im Sinne der Bayerischen Bauordnung wäre folglich eine Abstandsfläche von 7 Metern einzuhalten. Die Hinterkante der Lärmschutzanlagen ist aber mindestens rund 25 m von den nächstliegenden Gebäuden entfernt. Von einer unzumutbaren Nähe der Lärmschutzanlagen kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde deshalb keine Rede sein.

3.5.1.12 Erhöhung des Hochwasserrisikos in Nackendorf

Mehrfach wird geltend gemacht, durch die steigende Abwassermenge von Seiten der Autobahn nehme die Gefahr von Überschwemmungen in Nackendorf zu. Daher müsse der Durchflussquerschnitt der Brücke über die Birkach vergrößert werden, damit es nicht zu einem Rückstau komme. Gleichzeitig seien der Abflussquerschnitt der Birkach Richtung Etzelskirchen zu vergrößern bzw. weitere Vorkehrungen zu treffen, damit die Hochwassergefahr in Nackendorf verringert werde. Teilweise wird in diesem Zusammenhang vorgebracht, dass Grundstücke nicht mehr bzw. nur mit einem erheblichen Risiko bebaut werden könnten, was mit einer Wertminderung einher gehe; hierfür wird Entschädigung gefordert.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Vorhabensträgerin hat untersucht, wie sich durch den Ausbau der A 3 und die zukünftig vorgesehene Entwässerung der Autobahn die an den Einleitungsstellen ankommenden Wassermengen verändern. Dabei hat sich gezeigt, dass an der in diesem Zusammenhang interessierenden Einleitungsstelle E 1, wo derzeit noch das gesamte Wasser aus den natürlichen Einzugsgebieten und der Autobahn ohne Regenrückhaltung abgeleitet wird, bei einem 1-jährlichen Regenereignis von $r_{15(n=1)}$ Wasserabflussmengen von 1.676 l/s und bei längeren Regenereignissen - wie bei einem 5-jährlichen Regenereignis von $r_{15(n=0,2)}$ - Wasserabflussmengen von 2.633 l/s anfallen. Der A 3 sind davon 700 bzw. 1.100 l/s zuzurechnen. Mit der im Zuge des Ausbau vorgesehenen Beckenanlage RHB 355 – 1R wird das auf der A 3 anfallende Oberflächenwasser nun gedrosselt an den Vorfluter abgegeben. Der Drosselabfluss ist auf 75 l/s begrenzt (siehe A. 4.3.3), wodurch die Wasserabflussmengen an der genannten Einleitungsstelle mit 1.051 bzw. 1.608 l/s deutlich geringer sein werden als bisher. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat ebenso keine Verschärfung der Hochwassersituation an der Birkach durch das Vorhaben geltend gemacht. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb im Rahmen der in der Planfeststellung zu leistenden Konfliktbewältigung keine Veranlassung, der Vorhabensträgerin die vom Einwander geforderten baulichen Maßnahmen oder sonstige Maßnahmen zur

Verbesserung der Hochwassersituation an der Birkach abzuverlangen. Soweit auch in Zukunft diesbzgl. noch Verbesserungsbedarf bestehen sollte, ist dieser jedenfalls nicht dem gegenständlichen Vorhaben anzulasten. Die Vornahme entsprechender Maßnahmen obläge deshalb dem sich aus Art. 22 Abs. 1 BayWG ergebenden Träger der (allgemeinen) Gewässerunterhaltungslast.

3.5.2 *Einzelne Einwenderinnen und Einwender*

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die ggf. dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des jeweiligen Einwenders ausdrücklich und förmlich entschieden werden müsste.

Die inhaltlich an anderer Stelle dieses Beschlusses noch nicht behandelten Einwendungen von privater Seite werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - und einer individuell vergebenen Einwendungsnummer - nachfolgend abgehandelt. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei durchgehend von Einwendern gesprochen; dies schließt sowohl männliche und weibliche Einwendungsführer als auch Personenmehrheiten von Einwendungsführern (Erbengemeinschaften etc.) ein.

3.5.2.1 Einwender 1 und 2

Die Einwender sprechen den im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 77, Gemarkung Buch, bauzeitlich vorgesehenen Schutzzaun an und fordern ungehinderten Zugang zur restlichen Fläche des Grundstückes. Die Bewirtschaftung dürfe nicht eingeschränkt werden.

Die im Umfeld des genannten Grundstückes vorgesehene Anordnung von Schutzzäunen wurde im Rahmen der eingebrachten Tekturen wegen der Herausnahme der Seitenentnahme 3R (Fl.-Nr. 85, Gemarkung Buch) aus der Planung abgeändert; teilweise entfallen diesen Zäune, darunter auch der ursprünglich westlich des angesprochenen Grundstückes geplante Schutzzaun. Gegenüber der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin zudem zugesagt, die vom Weg Fl.-Nr. 86 abzweigende Grundstückszufahrt bei der Ausführung der Schutzmaßnahmen S1 und S2 während der Bauzeit offen zu halten. Das vom Vorhaben nicht beanspruchte Restgrundstück der Einwender kann damit auch während der Bauzeit angefahren werden, so dass es auch ohne Unterbrechung bewirtschaftet werden kann. Dieser Forderung wird damit Rechnung getragen.

3.5.2.2 Einwender 3 und 4

Die Einwender nehmen Bezug auf die auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 339, 345 und 346, Gemarkung Buch, vorgesehene Seitenentnahme von Erdmassen. Sie fordern sicherzustellen, dass nach den Bodenentnahmen eine landwirtschaftliche Nutzung ohne Einschränkung wieder möglich ist. Der Einwender 3 fordert zudem explizit, eine ausreichende Humusaufgabe, die eine fachlich gute landwirtschaftliche Bewirtschaftung ermöglicht, sicher zu stellen.

Wie unter C. 3.4.8.6 bereits dargelegt, hat die Vorhabensträgerin eine ordnungsgemäße Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter landwirtschaftlicher Flächen zugesagt. Nach eigener Einlassung der Vorhabensträgerin gilt dies

insbesondere auch für die plangegenständlichen Seitenentnahmeflächen. Daneben hat die Vorhabensträgerin auch zugesagt, die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach bzgl. der Rekultivierung von zeitweise beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen zu beachten (siehe hierzu unter C. 3.4.8.1). Dieses hat gefordert, dass eine möglichst einheitlich zu bewirtschaftende Wurzelschicht und ein durchwurzelbare Unterboden wieder geschaffen wird; bei den Seitenentnahmen sei insbesondere der humose Oberboden abzuschleppen und zwischenzulagern und nach der Entnahme wieder anzudecken. Diese Maßgaben sind mit der Zusage der Vorhabensträgerin für diese verbindlich geworden (siehe die Regelung unter A.1). Zudem ist auf die Nebenbestimmungen unter C. 3.2.1.4 und 3.2.1.5 zu verweisen, die ebenso diesbzgl. Vorgaben enthalten. Im Übrigen wurde unter A. 3.6.1 festgelegt, dass die vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen sich jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf / Zulieferung) zu verschaffen.

Soweit der Einwender 3 meint, durch die angesprochene Seitenentnahme werde ein natürlicher Immissionsschutz beseitigt, was nicht berücksichtigt worden sei, ist darauf hinzuweisen, dass die Geländeänderung durch die Seitenentnahme in die schalltechnischen Berechnungen Eingang gefunden hat. Unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen und des nunmehr zwischen der AS Höchststadt-Ost und dem Bauende vorgesehenen offenporigen Asphalt besteht dennoch für Neuhaus sowohl Tags als auch nachts Vollschutz, d. h. die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte werden ausnahmslos eingehalten. Die von der A 3 herrührende Lärmbelastung von Neuhaus verringert sich durch die im Zuge des Vorhabens vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen trotz der prognostizierten Verkehrssteigerung erheblich (siehe Unterlage 17.1 TP1).

In Bezug auf die Forderung des Einwenders 3, das Grundstück Fl.-Nr. 490, Gemarkung Neuhaus, nicht als Ausgleichsfläche heranzuziehen, ist darauf hinzuweisen, dass die auf diesem Grundstück ursprüngliche geplante Ausgleichsmaßnahme A7 im Zuge der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen wurde. Das Grundstück wird damit von der festgestellten Planung nicht berührt; der Forderung wird entsprochen. Die vom Einwender vorgeschlagenen Alternativflächen wurden im Zuge der Tekturen nicht überplant; hieraus ergeben sich keine Beeinträchtigungen für den Einwender.

3.5.2.3 Einwender 5

Der Einwender befürchtet durch das Vorhaben Einschränkungen für den Bau einer Freiflächenphotovoltaikanlage auf dem Grundstück Fl.-Nr. 388, Gemarkung Buch, wegen der vorgesehenen Beanspruchung des Grundstückes.

Von dem genannten, 2 ha großen Grundstück werden für das Vorhaben lediglich 44 m² in der nordwestlichen Grundstücksecke auf Dauer in Anspruch genommen (siehe Unterlage 10 Blatt 10 TP1). Die Planfeststellungsbehörde vermag deshalb keinen Anhaltspunkt dafür zu erkennen, dass durch das Vorhaben der Bau der genannten Anlage erschwert oder in sonstiger Weise beeinträchtigt werden kann. Im Übrigen ist die dargestellte Inanspruchnahme des Grundstückes Folge der Anpassung des Weges auf Fl.-Nr. 329, Gemarkung Buch, welche zur Aufrechterhaltung der in diesem Bereich bisher bestehenden Wegeverbindung entlang der A 3 notwendig wird (siehe lfd. Nr. 1.29 der Unterlage 11 TP1). Selbst wenn hierdurch

für den Einwender geringfügige Beeinträchtigungen bzw. Erschwernisse entstehen sollten, wären ihm diese wegen des dargestellten Zwecks zuzumuten.

3.5.2.4 Einwender 6

Die Einwender wenden sich gegen die Beanspruchung der von ihnen bewirtschafteten Grundstücke für die asymmetrische Verbreiterung der A 3 Richtung Westen im Bereich von Buch. Ihnen gehe dadurch insgesamt ca. 5 ha landwirtschaftliche Nutzfläche verloren.

Die Gründe für die gewählte Ausbauweise wurden bereits unter C. C. 3.4.2.2 dargelegt, unter C. 3.5.1.11 wurden auch bereits die im Anhörungsverfahren häufig vorgebrachten Argumente gegen die Ausbauweise behandelt. Hierauf wird Bezug genommen. Im Ergebnis ist die asymmetrische Verbreiterung im angesprochenen Bereich auch sachlich gerechtfertigt, den dafür sprechenden Gründen kommt in der Gesamtbetrachtung insgesamt größeres Gewicht zu als den dagegen streitenden Belangen. Zu den letztgenannten Belangen gehören insbesondere auch Eigentums- und Besitzrechte, wie sie von den Einwendern geltend gemacht werden. Diese schlagen zwar mit erheblichem Gewicht zu Buche, in Anbetracht der gewichtigen, insbesondere naturschutzfachlichen Gründe für die gewählte Ausbauweise müssen sie dennoch letztendlich zurück stehen. Für die eintretenden Grundverluste und dgl. sind sie von der Vorhabensträgerin im Übrigen zu entschädigen.

Soweit sich die Einwender gegen eine Verschiebung der Anbauverbots- bzw. -beschränkungszone nach § 9 FStrG nach Westen in die Grundstücke Fl.-Nrn. 298 und 7/2, Gemarkung Buch, hinein wenden und die Vernichtung von Bauland geltend machen, vermag dieser Einwand ebenso nicht durchzudringen. Die genannten Grundstücke sind im gemeindlichen Flächennutzungsplan nicht als Bauflächen ausgewiesen, Bebauungspläne bestehen für diese Grundstücke ebenso nicht. Auf Grund dessen kann der angesprochenen faktischen Auswirkung des Vorhabens hier kein großes Gewicht beigemessen werden; die für das Vorhaben und die gewählte Ausbauweise sprechenden Gründe wiegen jedenfalls weit gewichtiger.

Die Einwender wenden sich daneben gegen die Situierung und Ausgestaltung der Beckenanlage 361-2 R. Durch die geplante Anordnung der Becken in der Mitte des landwirtschaftlichen Grundstückes werde das Grundstück wertlos, da es sich nicht mehr lohne, die Restflächen zu bewirtschaften. Sie fordern, die Becken nach Norden an den Steggraben zu verschieben. Hierzu wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.8.1 verwiesen.

Die Einwender machen weiter geltend, das Regenrückhaltebecken 361-2 R werde die im Entwässerungsabschnitt 9 anfallenden Wassermengen nicht aufnehmen können, so dass es zu Überschwemmungen und Vernässungen auf den im Umfeld des Steggrabens liegenden Grundstücken kommen werde.

Wie unter C. 3.4.8.10 bereits dargelegt, hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg die festgestellte Planung aus fachlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken dagegen vorgebracht (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.7.4). Insbesondere hat es keine (weitere) Vergrößerung des Volumens des angesprochenen - ohnehin schon großzügig dimensionierten - Rückhaltebeckens gefordert. Soweit es u. a. in Bezug auf den Steggraben bislang noch nicht vollkommen davon überzeugt ist, ob diese eine schadlose Ableitung des jeweiligen Drosselabflusses gewährleisten können, wurde der Vorhabensträgerin unter A. 4.3.4.4 aufgegeben, die entsprechende Abfluss-

leistung noch im Rahmen der Ausführungsplanung zu ermitteln und die Ergebnisse der Ermittlungen dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen sowie die Planfeststellungsbehörde über die Ergebnisse in Kenntnis zu setzen. Für den Fall, dass die Ermittlungen ergeben, dass die Abflussleistungen der genannten Gräben bzw. Gewässer nicht für eine schadlose Ableitung des eingeleiteten Wassers ausreichen, hat sich die Vorhabensträgerin unverzüglich mit dem Wasserwirtschaftsamt über geeignete Abhilfemaßnahmen abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen, in denen die abgestimmten Abhilfemaßnahmen dargestellt werden (weitere Begrenzung der Drosselabflüsse, Ausbau der betroffenen Gewässer o. ä.). Die Entscheidung über die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen hat sich die Planfeststellungsbehörde gemäß Art.74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten. Dem Einwand ist somit im Rahmen dieses Beschlusses im gebotenen Umfang Rechnung getragen worden. Die verfügte Nebenbestimmung stellt im Ergebnis sicher, dass das aus der Beckenanlage in den Steggraben eingeleitete Wasser - ggf. unter Vornahme zusätzlicher Maßnahmen - schad- und rückstaulos vom Steggraben aufgenommen werden kann. Soweit die Einwander in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass das gezielte Aufstauen des Steggrabens zur Befüllung des Großen Weihers östlich der A 3 die Hochwassersituation zusätzlich verschärfe, kann dies nicht der Vorhabensträgerin und dem gegenständlichen Vorhaben angelastet werden. Ggf. müssten sich die Einwander bei entsprechenden, durch das genannte Aufstauen bedingten Problemlagen an das Landratsamt in seiner Eigenschaft als Gewässeraufsichtsbehörde wenden. Bzgl. des Umstandes, dass sich im Bereich der Unterführung des Steggrabens das Bett des Grabens durch Sedimente und dgl. zusetzt und den Wasserabfluss behindert, sind sie an den nach Art. 22 Abs. 1 BayWG zuständigen Träger der (allgemeinen) Gewässerunterhaltungslast zu verweisen; Bäumungen der Grabensohle u. ä. sind Teil der von ihm zu leistenden Gewässerunterhaltung (vgl. § 39 Abs. 1 WHG).

Der Hinweis, die derzeit auf dem betreffenden Streckenabschnitt erfolgende Entwässerung sei effektiver, führt ebenso nicht weiter. Momentan wird das auf der A 3 anfallende Oberflächenwasser ohne Vorreinigung in vorhandene Vorfluter, zum Teil sogar ungeordnet in die angrenzenden Grundstücke abgeleitet. Dies entspricht keineswegs mehr dem aktuellen Stand der Technik. An diesem muss sich aber die Vorhabensträgerin bei ihrer Planung orientieren (vgl. § 57 Abs. 1 WHG). Ihr ist es daher insbesondere verwehrt, im Rahmen des Autobahnausbaus die derzeit betriebene Art der Fahrbahnwasserableitung fortzuführen, wie es die Einwander wohl bevorzugen würden. Die Vorhabensträgerin hat deshalb richtigerweise in der Planung Anlagen zur Behandlung des Straßenoberflächenwassers vorgesehen.

Die Einwander weisen darauf hin, dass derzeit mit dem von der A 3 abfließenden Oberflächenwasser mehrere Weiherketten auf der Ostseite A 3 bespeist werden. Diese würden - zumindest teilweise - nach erfolgtem Ausbau der Autobahn wenig oder kein Wasser mehr erhalten.

Diese Befürchtung erachtet die Planfeststellungsbehörde für unbegründet. Es trifft zwar zu, dass das auf den Fahrbahnflächen der A 3 anfallende Wasser wegen des in der Planung gewählten Entwässerungssystems nicht mehr den angesprochenen Weihern zufließt. Diese Weiher werden aber auch in Zukunft zumindest aus dem natürlichen Einzugsgebiet östlich dieser sowie aus den auf der Westseite vorhandenen Drainagen mit Wasser gespeist, so dass ein Trockenfallen nicht zu erwarten ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.10 verwiesen, in denen auf diesen Gesichtspunkt bereits im Rahmen der Behandlung einer diesbzgl. geforderten Beweissicherung eingegangen wurde.

In Bezug auf den Vortrag, durch das Vorhaben werde der Fortbestand und die Weiterführung eines landwirtschaftlichen Betriebes gefährdet, wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.8.2 verwiesen, wo dieser Einwand bereits abgehandelt wurde.

3.5.2.5 Einwender 7

Der Einwender macht geltend, er habe erst vor wenigen Jahren eine neue Holzheizung einbauen lassen, weshalb er auf die ihm gehörenden Waldflächen angewiesen sei. Die vom Grundstück Fl.-Nr. 1094, Gemarkung Hannberg, verbleibende Restfläche sei wegen ihrer Größe nicht mehr forstwirtschaftlich nutzbar. Das Grundstück Fl.-Nr. 1084, Gemarkung Hannberg, werde vollständig beansprucht. Das Grundstück Fl.-Nr. 1091, Gemarkung Hannberg, könne bei der verbleibenden Größe nur noch erschwert landwirtschaftlich genutzt werden. Ersatzland für den entfallenden Wald sei nicht vorgesehen.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der eingebrachten Tekturen den in den ausgelegten Planunterlagen beinhalteten Neubau einer PWC-Anlage aus der Planung herausgenommen; dieser ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses (siehe die Regelung unter A.1). Das Grundstück Fl.-Nr. 1084, Gemarkung Hannberg, wird von der festgestellten Planung überhaupt nicht in Anspruch genommen. Die Grundstücke Fl.-Nrn. 1091 und 1094, Gemarkung Hannberg, werden im Zuge der festgestellten Planung in deutlich geringerem Umfang als noch in der ausgelegten Planung dauerhaft beansprucht (Fl.-Nr. 1091: 1297 m² statt ursprünglich 2678 m²; Fl.-Nr. 1094: 681 m² statt anfänglich 1100 m²). Im Hinblick darauf vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass das Grundstück Fl.-Nr. 1094, Gemarkung Hannberg, in Zukunft nicht mehr forstwirtschaftlich genutzt werden kann. Soweit für Baumfällarbeiten und dgl. ein entsprechender Sicherheitsraum auf dem Grundstück nicht mehr vorhanden sein sollte, so ist der Einwender darauf zu verweisen, ggf. eine Sondernutzungserlaubnis für die angrenzende St 2240 einzuholen und eine kurzfristige Sperrung dieser während der entsprechenden Arbeiten zu erwirken. Auch in Bezug auf das Grundstück Fl.-Nr. 1091, Gemarkung Hannberg, ist nicht erkennbar, dass das Vorhaben eine wirtschaftliche Nutzung ausschliesse. Für evtl. Bewirtschaftungseinschränkungen bzw. -erschwernisse hat die Vorhabensträgerin den Einwender ohnehin zu entschädigen.

Zu dem Einwand, der Einwender sei für den Betrieb seiner relativ neuen Holzheizung auf die Waldflächen angewiesen, ist zudem darauf hinzuweisen, dass er diese nach eigener Einlassung erst 2012 hat einbauen lassen. Der 6-streifige Ausbau der A 3 im Abschnitt AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach, innerhalb dessen das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, ist aber bereits in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201) aufgenommen worden und damit deutlich vor dem Heizungseinbau. Auf Grund dessen musste dem Einwender auch beim Einbau klar sein, dass seine direkt an die A 3 angrenzenden Grundstücke im Rahmen der Erweiterung der A 3 zumindest in Teilen beansprucht werden könnten; hierauf konnte und musste er sich einstellen. Damit ist hier schon zweifelhaft, inwieweit dieser Belang des Einwenders überhaupt schutzwürdig ist. Denn nicht schutzwürdig ist ein Belang nicht nur dann, wenn er mit der Rechtsordnung nicht in Einklang steht, sondern auch, wenn sein Träger sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Veränderungen einstellen musste und er deswegen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen durfte (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2007, UPR 2007, 386-388). Im Übrigen darf die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich davon ausgehen, dass das rein wirtschaftliche Interesse des Enteignungsbetroffenen - wie der hier geltend gemachte Verlust von eigengenutzten Waldflächen - im der Planfeststellung nachgelagerten

Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.9.1998 - 4 VR 9.98 - juris; Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Die Behörde muss ein solches Interesse des Betroffenen nur dann in die planerische Abwägung einstellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtert (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Dafür vermag die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf den geltend gemachten Eigenbedarf an Brennholz hier keine ausreichenden Anhaltspunkte zu erkennen. Selbst dann, wenn eine erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation unterstellt würde, wäre im Ergebnis dennoch den gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründen der Vorzug einzuräumen; der Einwender müsste auch dann die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen hinnehmen.

Soweit der Einwender die ursprünglich geplante Entwässerung der PWC-Anlage (zumindest auch) in den Klebheimer See anspricht und sich durch daher rührende Verschmutzungen mehrerer seiner Weiher betroffen sieht sowie Verschmutzungen weiterer Teichanlagen befürchtet, hat sich auch dieser Einwand durch die Herausnahme der PWC-Anlage erledigt. Überdies sieht die festgestellte Planung in dem betreffenden Bereich auch für die ausgebaute A 3 keine Versickerung des Straßenoberflächenwassers mehr vor; das von Bau-km 364+900 bis zum Bauende auf der A 3 anfallende Wasser (Entwässerungsabschnitt 10b und 11b) wird vielmehr in Absetzbecken gereinigt und erst dann in den Klebheimer See abgeleitet (siehe hierzu unter C. 3.4.7.4).

3.5.2.6 Einwender 8 und 9

Einwender 8 wendet sich gegen die Beanspruchung des Grundstückes Fl.-Nr. 567, Gemarkung Etzelskirchen, für die Verlegung eines öffentlichen Feld- und Waldweges. Der Weg könne auch gerade an die Straße angebunden werden, wodurch Flächenverluste vermieden würden.

Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Der öffentliche Feld- und Waldweg auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1134, Gemarkung Schirnsdorf, der im Zuge des Vorhabens teilweise überbaut und entlang des neuen Dammfußes der A 3 wiedergestellt wird, ist bislang relativ nahe am bestehenden Unterführungsbauwerk der St 2263 an diese angebunden (Entfernung weniger als 20 m). Insbesondere dadurch, dass die St 2263 die A 3 diagonal unterquert, sind an dieser Stelle derzeit keine den Erfordernissen der Verkehrssicherheit genügenden Sichtverhältnisse gegeben, insbesondere ist die Anfahrtsicht aus dem Weg in die St 2263 unzureichend. Auf Grund dessen sieht die festgestellte Planung vor, die angesprochene Einmündung ca. 90 m vom Unterführungsbauwerk abzurücken. Diese Abrückung ist, auch in der vorgesehenen Dimension, notwendig, um die aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht notwendigen Sichtweiten an der Einmündung zu gewährleisten, wie sich aus der Darstellung der freizuhaltenden Sichtfelder in Unterlage 5 Blatt 3 TP1 ergibt. Die - vermeintlich schwache - Verkehrsbelastung des betreffenden Weges ändert an der dargestellten Notwendigkeit zur Freihaltung der Sichtfelder nichts. Im Übrigen hat der Einwender auch nicht dargelegt, dass er in gesteigertem Maß auf die ihm durch die Verlegung der Wegeeinmündung verloren gehenden Flächen angewiesen wäre. Es ist auch sonst nicht erkennbar, dass die mit der kritisierten Wegeführung verbundenen Nachteile dem Einwender nicht zumutbar wären.

Die Einwender 8 und 9 nehmen daneben die vorgesehene Seitenentnahme von Erdmassen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 221, Gemarkung Etzelskirchen, Bezug. Die A 3 liege in dem betreffenden Bereich einiges tiefer als das angesprochene

Grundstück. Auf Grund dessen könne man mit weniger flächenintensiven Mitteln einen ausreichenden Lärmschutz herstellen. Bei Abtrag der Fläche sei verstärkt mit Fels zu rechnen; es müsse gewährleistet sein, dass ausreichend Oberboden aufgezogen werde. Er weist zudem auf die Problematik des Schichtwassers nach der Erdmassenentnahme hin.

Nach § 41 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ist, wie unter C. 3.4.4.1 bereits dargelegt, bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In Erfüllung dieser Verpflichtung hat die Vorhabensträgerin im Bereich des angesprochenen Grundstücks eine Wall/Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 10 m über Gradienten vorgesehen (siehe lfd. Nr. 2.23 der Unterlage 11 TP1). Diese Wall/Wand-Kombination reicht wegen der vom Einwender beschriebenen Einschnittslage der A 3 (nur) etwa 8 m über die derzeit vorhandene Geländeoberfläche hinaus (siehe Unterlage 14.3 Blatt 2). Die Lärmschutzanlage ist in Verbindung mit den anderen, zum Schutz von Etzelskirchen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen notwendig, um dort sowohl die einschlägigen Tag- als auch Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten (vgl. hierzu die Berechnungsergebnisse in Unterlage 17.1 TP1). Der Planfeststellungsbehörde ist es - wie unter C. 3.4.4.1 dargelegt - zwar auch gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können, wozu auch private Belange negativer Betroffener Dritter gehören (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 43/08 - juris). Die Belange der Einwender führen hier aber nicht zu einer Unverhältnismäßigkeit der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahme. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die für den mit der Maßnahme vorgesehenen Lärmschutzwall geplante Böschungsneigung von 1:1,5 die Aufstandsfläche des Walls auf das technisch notwendige Maß begrenzt, eine noch steilere Ausführung der Böschungen ist im Hinblick auf die notwendige Standsicherheit der Böschungen als kritisch anzusehen. Zudem ist durch die Wahl einer Wall/Wand-Kombination gegenüber einem reinen Lärmschutzwall der Flächenverbrauch schon in gewissem Umfang gemindert. Die gewählte Ausführung als Wall/Wand-Kombination ist daneben auch im Hinblick auf die Belange des Landschaftsbildes gegenüber reinen Lärmschutzwänden als vorteilhafter anzusehen, da sich der vorgesehene Lärmschutzwall auch besser in das Landschaftsbild einfügt und bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation, insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles, bewirkt. Abgesehen davon sind Lärmschutzwälle (bezogen auf die Projektionsfläche) auch erheblich günstiger als Lärmschutzwände zu errichten; derartige Wände kosten ein Mehrfaches vergleichbarer wirksamer Lärmschutzwände. Demgegenüber haben die Einwender nichts vorgebracht, aus dem sich schließen ließe, dass sie in gesteigertem Maß auf das Grundstück angewiesen wären; über den Flächenverlust hinausgehende wirtschaftliche Nachteile sind insoweit ebenso nicht erkennbar. Auch der Hinweis, dass sich auf dem Grundstück ein Strommast befindet, der bei anderer Ausführung nicht angepasst werden müsste, vermag an der dargestellten Beurteilung nichts zu ändern. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde weder Anlass, die in der Planung vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für Etzelskirchen in ihrer Dimensionierung zu verringern, noch von der Vorhabensträgerin eine andere Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen zu verlangen.

Hinsichtlich der Forderung, es müsse gewährleistet sein, dass ausreichend Oberboden aufgezogen werde, ist darauf zu verweisen, dass die Vorhabensträgerin - wie unter C. 3.4.8.6 bereits dargelegt - eine ordnungsgemäße Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter landwirtschaftlicher Flächen zugesagt hat. Nach eigener Einlassung der Vorhabensträgerin gilt dies insbesondere auch für

die plangegegenständlichen Seitenentnahmeflächen. Daneben hat die Vorhabensträgerin auch zugesagt, die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach bzgl. der Rekultivierung von zeitweise beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen zu beachten (siehe hierzu unter C. 3.4.8.1). Dieses hat gefordert, dass eine möglichst einheitlich zu bewirtschaftende Wurzelschicht und ein durchwurzelbarer Unterboden wieder geschaffen wird; bei den Seitenentnahmen sei insbesondere der humose Oberboden abzuschleppen und zwischenzulagern und nach der Entnahme wieder anzudecken. Diese Maßgaben sind mit der Zusage der Vorhabensträgerin für diese verbindlich geworden (siehe die Regelung unter A.1). Zudem ist auf die Nebenbestimmungen unter C. 3.2.1.4 und 3.2.1.5 zu verweisen, die ebenso diesbzgl. Vorgaben enthalten. Im Übrigen wurde unter A. 3.6.1 festgelegt, dass die vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen sich jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf / Zulieferung) zu verschaffen.

Soweit der Einwender 9 in diesem Zusammenhang befürchtet, durch ein Einebnen der Ackerfläche könne das Oberflächenwasser nicht mehr ablaufen, so dass das Grundstück zu nass werde, ist darauf hinzuweisen, dass das Grundstück nach erfolgter Erdmassenentnahme ein leichtes Gefälle von 0,5 % in Richtung Etzelskirchen erhält (siehe Unterlage 5 Blatt 4 TP1 sowie Unterlage 14.3 Blatt 2). Im Hinblick darauf sowie die von der Vorhabensträgerin im Rahmen von Bodenaufschlüssen gewonnenen Erkenntnisse über die Struktur und Beschaffenheit des Untergrundes (Feinsandstein, mürb, sandig zerbohrt bis stark klüftig) vermag die Planfeststellungsbehörde die geäußerte Befürchtung nicht zu teilen. Im Übrigen gilt auch hier die unter C. 3.5.1.5 wiedergegebene Zusage der Vorhabensträgerin, durchgehend eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung sicherzustellen.

3.5.2.7 Einwender 10

Der Einwender weist darauf hin, dass das für das Grundstück Fl.-Nr. 1059, Gemarkung Schirnsdorf, eine Ausweisung als Sondergebiet „Freiflächenphotovoltaikanlage“ vorliege. Dies sei zu berücksichtigen.

Der Standort der angesprochenen Photovoltaikanlage ist von der festgestellten Planung nur geringfügig im nördlichen Randbereich durch die vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme betroffen. Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. aber zugesagt, sollte bis zum Baubeginn die Photovoltaikanlage gebaut worden sein, den für die Bauabwicklung benötigten Flächenumgriff dann der bestehenden örtlichen Situation anpassen. Der Forderung wird damit Rechnung getragen.

Soweit der Einwender sich gegen den von der Beckenanlage 355-1 R zur Einleitungsstelle E1 geplanten Graben wendet und fordert, diesen Graben in geschlossener Ausführung zu erstellen, wird dem mit der Nebenbestimmung unter A. 3.6.2. entsprochen. Eine von der Vorhabensträgerin im Nachgang zum Erörterungstermin diesbzgl. durchgeführte Prüfung hat nämlich ergeben, dass eine Verrohrung des Grabens entlang des Wegegrundstücks Fl.-Nr. 1062, Gemarkung Schirnsdorf, auf etwa 370 m Länge ohne unverhältnismäßigen Aufwand möglich ist. Zur Vermeidung von Bewirtschaftungerschwernissen und ähnlichen Nachteilen hält die Planfeststellungsbehörde deshalb hier eine Verrohrung für angezeigt. Die exakte Festlegung des Endes der Verrohrungsstrecke, die u. a. auch von wasserwirtschaftlichen und -baulichen Gesichtspunkten abhängig ist, kann und muss der Ausführungsplanung überlassen werden. Die insoweit notwendigen Details der Bauausführung liegen derzeit noch nicht vor.

3.5.2.8 Einwender 11, 12 und 13

Die Einwender 11 und 13 lehnen die auf Fl.-Nr. 88, Gemarkung Buch, vorgesehene Seitenentnahme von Erdmassen ab.

Diesbzgl. wird auf die Nebenbestimmung A. 3.6.1 verwiesen. Dort wurde festgelegt, dass die vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen sich jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf / Zulieferung) zu verschaffen.

Soweit die Einwender 11 und 13 erklären, eine mögliche Zustimmung zur angesprochenen Seitenentnahme erfordere eine genaue Erläuterung der Maßnahme, wird auf die Stellungnahmen der Vorhabensträgerin vom 30.04.2015 Bezug genommen, die den Einwendern bekannt ist.

Die Einwender fordern, die Umleitungsstrecke über die St 2240 durch die Ortschaft Buch nur in Richtung Nürnberg als solche auszuweisen. Durch Begegnungsverkehr breiter Fahrzeuge entstehe eine erhöhte Unfallgefahr auf der Staatsstraße. Außerdem würde die Lärm- und Abgasbelastung steigen und ein Überqueren der Staatsstraße noch gefährlicher.

Dem kann die Planfeststellungsbehörde mangels insoweit bestehender Regelungsbefugnis nicht nachkommen. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen - wie etwa die Festlegung von Bedarfsumleitungen - im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99 - juris). Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen sogar ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 33 Abs. 6 der PlaFeR 15). Im Hinblick darauf fehlt der Planfeststellungsbehörde vorliegend die Kompetenz, eine entsprechende Regelung zu treffen. Im Übrigen hat aber die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass im Zuge des Ausbaus der A 3 keine regelmäßigen Umleitungen von Autobahnverkehr vorgesehen sind. Zudem ist die vom Einwender angesprochene Bedarfsumleitung U 17 derzeit nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde auch nur in Richtung Nürnberg als solche beschildert.

Der Forderung der Einwender, die neue Brücke über den Steggraben auch für den Wildwechsel auszubauen, um die Gefahr von Wildunfällen auf der A 3 zu verringern, wird mit der festgestellten Planung wiederum Rechnung getragen. Das bestehende Unterführungsbauwerk des Steggrabens hat eine lichte Weite von 6 m und eine lichte Höhe von 2,90 m. Demgegenüber wird das neue Bauwerk 361a mit einer lichten Weite von 10 m und einer lichten Höhe von mindestens 5 m ausgeführt. Dies kommt der ökologischen Durchgängigkeit der A 3 an dieser Stelle zu Gute und fördert den Populationsaustausch zwischen beiden Seiten der A 3; für den Wildwechsel wird das neue Bauwerk durch die Aufweitung der Abmessungen ebenso attraktiver.

3.5.2.9 Einwender 14 und 15

Die Einwender befürchten Schäden in dem im Umfeld der A 3 liegenden Waldbestand durch die mit dem Vorhaben verbundene Entfernung der bestehenden Waldränder; nach der Baumaßnahme sei auf Kosten der Vorhabensträgerin eine Schätzung und im Schadensfall eine entsprechende Entschädigung durch sie zu leisten. Sie nennen in diesem Zusammenhang Schäden etwa durch Grundwasserabsenkungen, erhöhte Sonneneinstrahlung, Windschäden u. ä.

Die vom Einwender 14 in diesem Zusammenhang genannten Grundstücke werden im Rahmen des Vorhabens nicht beansprucht. Es werden lediglich auf Flächen, die an diese Grundstücke angrenzen und sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden, vorhandene Waldstreifen entlang der bestehenden A 3 gerodet. Zwar kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass die mit der Entfernung bestehender bundeseigener Waldränder entstehende Randlage der Waldflächen des Einwenders zu gewissen Beeinträchtigungen dieser Waldflächen - etwa durch vermehrte Sonneneinstrahlung oder durch Wind - führen können, doch besteht kein Anspruch eines Waldbesitzers auf dauerhaften Erhalt desjenigen Lagevorteils, der ihm entstanden ist, weil er vor den genannten Beeinträchtigungen bislang durch die Waldflächen seines Nachbarn abgeschirmt worden ist. In diesem Zusammenhang ist im Übrigen auch zu berücksichtigen, dass nach der festgestellten Planung im betreffenden Streckenabschnitt entlang der ausgebauten Autobahntrasse im Zuge der Gestaltungsmaßnahme G2 außerhalb von Erdkabeltrassen wieder Waldrandstrukturen hergestellt werden (siehe Unterlage 9.1 Blatt 1 TP1), die nach einer gewissen Wuchszeit zumindest annähernd die vom zu rodenden Waldbestand für die Grundstücke des Einwenders ausgehenden positiven Effekte wieder gewährleisten werden können. Im Übrigen ist für die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die Größe, Lage und Zuschnitte der Grundstücke des Einwenders nicht erkennbar, dass durch das planfestgestellte Vorhaben seine Grundstücke bzw. deren Ertragsfähigkeit über das Maß des Zumutbaren hinaus beeinträchtigt werden. Substantiierte Einwendungen hat der Einwender in dieser Hinsicht auch nicht vorgetragen. Es ist daher kein Raum dafür, der Vorhabensträgerin diesbzgl. Schutzvorkehrungen aufzuerlegen bzw. ihr eine Geldentschädigung abzuverlangen (Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG).

Die vom Einwender 15 genannten beiden Grundstücke werden im Zuge des Vorhabens am östlichen Rand in Anspruch genommen, wodurch auch der hier bestehende Waldrand beseitigt wird. Die Regulierung dieser unmittelbar mit dem Grundeingriff verbundenen Folge ist, ebenso wie die sonstigen Folgen der Grundbeanspruchung, dem der Planfeststellung nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten (siehe die Ausführungen unter C. 3.5.1.1). Hier ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf grundsätzlich davon ausgehen, dass das rein wirtschaftliche Interesse des Enteignungsbetroffenen im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.9.1998 - 4 VR 9.98 - juris; Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Die Behörde muss ein solches Interesse des Betroffenen nur dann in die planerische Abwägung einstellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtert (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Dafür vermag die Planfeststellungsbehörde hier keine ausreichenden Anhaltspunkte zu erkennen. Selbst dann, wenn eine erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation unterstellt würde, wäre im Ergebnis dennoch den gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründen der Vorzug einzuräumen; der Einwender müsste auch dann die mit dem Vorhaben verbundenen

Beeinträchtigungen hinnehmen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, auf ausdrücklichen Wunsch des Einwenders Waldrandunterpflanzungen auf ihre Kosten vorzunehmen.

Dass für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass sich hier infolge des Vorhabens dauerhafte Änderungen an den Grundwasserhältnissen ergeben könnten, die erhebliche Auswirkungen auf die angeführten Grundstücke haben können, wurde unter C. 3.5.1.6 bereits dargelegt.

3.5.2.10 Einwender 16

Der Einwender macht geltend, er sei auf sein Waldgrundstück Fl.-Nr. 729, Gemarkung Hesselberg, als Brennholzquelle angewiesen, da er mehrere Häuser mit Holzfeuerung besitze.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der eingebrachten Tekturen den in den ausgelegten Planunterlagen beinhalteten Neubau einer PWC-Anlage aus der Planung herausgenommen; dieser ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses (siehe die Regelung unter A.1). Das Grundstück Fl.-Nr. 729, Gemarkung Hesselberg, wird deshalb im Zuge der festgestellten Planung in deutlich geringerem Umfang als noch in der ausgelegten Planung dauerhaft beansprucht (2418 m² statt ursprünglich 11724m²). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, der 6-streifige Ausbau der A 3 im Abschnitt AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach, innerhalb dessen das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, bereits in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201) aufgenommen worden ist. Auf Grund dessen muss dem Einwender schon seit längerer Zeit klar sein, dass sein direkt an die A 3 angrenzendes Grundstück im Rahmen der Erweiterung der A 3 zumindest in Teilen beansprucht werden könnte; hierauf konnte und musste er sich einstellen. Damit ist hier schon zweifelhaft, inwieweit dieser Belang des Einwenders hier überhaupt schutzwürdig ist. Denn nicht schutzwürdig ist ein Belang nicht nur dann, wenn er mit der Rechtsordnung nicht in Einklang steht, sondern auch, wenn sein Träger sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Veränderungen einstellen musste und er deswegen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen durfte (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2007, UPR 2007, 386-388). Im Übrigen darf die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich davon ausgehen, dass das rein wirtschaftliche Interesse des Enteignungsbetroffenen - wie der hier geltend gemachte Verlust von eigengenutzten Waldflächen - im der Planfeststellung nachgelagerten Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.9.1998 - 4 VR 9.98 - juris; Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Die Behörde muss ein solches Interesse des Betroffenen nur dann in die planerische Abwägung einstellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtert (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Dafür vermag die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf den geltend gemachten Eigenbedarf an Brennholz hier keine ausreichenden Anhaltspunkte zu erkennen. Selbst dann, wenn eine erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation unterstellt würde, wäre im Ergebnis dennoch den gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründen der Vorzug einzuräumen; der Einwender müsste auch dann die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen hinnehmen.

3.5.2.11 Einwender 17

Der Einwender widerspricht der Beanspruchung des Grundstückes Fl.-Nr. 267, Gemarkung Etzelskirchen, im Rahmen des Vorhabens. Er hält es für sinnvoller, das Regenrückhaltebecken 358-1 R nordöstlich der A 3 zu errichten, da das dortige Gelände etwa 1 m tiefer liege als sein Grundstück. Daneben hält er den im Bereich des Grundstücks vorgesehenen Lärmschutzwall bzw. die Wall/Wand-Kombination für nicht notwendig, da sich in direkter Umgebung kein Wohngebiet befindet. Zudem wendet er sich gegen die geplante Führung des Geh- und Radweges unter dem Bauwerk 358a; er halte es für möglich, die Brücke schräg zur Achse der A 3 zu errichten, wodurch der bestehende Wegeverlauf beibehalten werden könne.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die angesprochene Beckenanlage könnte zwar, was die Vorhabensträgerin auch bestätigt hat, grundsätzlich nordöstlich der Autobahntrasse errichtet werden. In dem dort in Frage kommenden Bereich liegt allerdings eine Ferngasleitung DN 200, die bei einem Bau der Beckenanlage in diesem Bereich mit nicht unerheblichem bautechnischen Aufwand verlegt werden müsste; hierbei müssten wohl auch privateigene Grundstücke, die bislang nicht beansprucht werden, für die Leitungstrasse herangezogen werden. Zudem berührt die Beckenanlage das Grundstück des Einwenders nur vergleichsweise gering am nördlichen Grundstücksrand; nur in etwa die Hälfte des Absetzbeckens liegt auf dem Grundstück, das im Vergleich deutlich größere Regenrückhaltebecken kommt außerhalb des Grundstücks zu liegen. Der für den Einwender mit einer Abänderung des Standortes der Beckenanlage verbundene Gewinn wäre damit insgesamt nur relativ gering. Zudem hat er auch nichts vorgebracht, aus dem sich schließen ließe, dass sie in gesteigertem Maß auf das Grundstück angewiesen wären; über den Flächenverlust hinausgehende wirtschaftliche Nachteile sind insoweit ebenso nicht erkennbar.

Auf die vom Einwender für nicht notwendig gehaltenen Lärmschutzeinrichtungen kann auch nicht verzichtet werden. Nach § 41 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ist, wie unter C. 3.4.4.1 bereits dargelegt, bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In Erfüllung dieser Verpflichtung hat die Vorhabensträgerin im Bereich des angesprochenen Grundstücks einen Lärmschutzwall bzw. eine Wall/Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von bis zu 8 m bzw. 10 m über Gradienten vorgesehen (siehe lfd. Nr. 2.23 der Unterlage 11 TP1). Die Lärmschutzanlagen sind in Verbindung mit den anderen, zum Schutz von Etzelskirchen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen notwendig, um dort sowohl die einschlägigen Tag- als auch Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten (vgl. hierzu die Berechnungsergebnisse in Unterlage 17.1 TP1). Der Planfeststellungsbehörde ist es - wie unter C. 3.4.4.1 dargelegt - zwar auch gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können, wozu auch private Belange negativ betroffener Dritter gehören (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 43/08 - juris). Die Belange der Einwender führen hier aber nicht zu einer Unverhältnismäßigkeit der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die für die vorgesehenen Lärmschutzwälle geplante Böschungsneigung von 1:1,5 die Aufstandsfläche der Wälle auf das technisch notwendige Maß begrenzt, eine noch steilere Ausführung der Böschungen ist im Hinblick auf die notwendige Standsicherheit der Böschungen als kritisch anzusehen. Zudem ist durch die teilweise Wahl einer Wall/Wand-Kombination der Flächenverbrauch schon in gewissem

Umfang gemindert. Die gewählte Ausführung als Wall bzw. Wall/Wand-Kombination ist daneben auch im Hinblick auf die Belange des Landschaftsbildes gegenüber reinen Lärmschutzwänden als vorteilhafter anzusehen, da sich der vorgesehene Lärmschutzwand auch besser in das Landschaftsbild einfügt und bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation, insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles, bewirkt. Abgesehen davon sind Lärmschutzwälle (bezogen auf die Projektionsfläche) auch erheblich günstiger als Lärmschutzwände zu errichten; derartige Wände kosten ein Mehrfaches vergleichbar wirksamer Lärmschutzwände. Auch insoweit hat der Einwender nichts dafür dargelegt, dass er in gesteigertem Maß auf das Grundstück angewiesen wäre.

Auch soweit der Einwender sich gegen die geplante Situierung des Bauwerks 358a und des unterführten Geh- und Radwegs wendet, kann er damit nicht durchdringen. Das genannte Bauwerk ist nach der festgestellten Planung rechtwinklig zur kreuzenden A 3 angeordnet; dies entspricht der üblichen Bauweise. Hierdurch werden gegenüber anderen denkbaren Kreuzungswinkeln die geringsten Bauwerksabmessungen sowohl bei der Bauwerkslänge als auch bei der Stützweite erreicht. Damit werden sowohl die Bau- als auch die Unterhaltungskosten möglichst gering gehalten, die bei größeren Bauwerksabmessungen entsprechend höher sind. Zudem wäre hier mit der vom Einwender angedachten Anordnung des Bauwerks und des Geh- und Radweges im Ergebnis auch kein großer Gewinn verbunden. Abgesehen davon, dass bei einer entsprechenden Abänderung des Geh- und Radwegs und des Brückenbauwerks die Beckenanlage 358-1 R Richtung Nordwesten - und damit weiter weg vom Tiefpunkt des Entwässerungsabschnittes 3 sowie dem hier genutzten Vorfluter - verschoben werden müsste, müsste dabei gleichzeitig der an den Geh- und Radweg angebundene, parallel zur A 3 verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 1.11 der Unterlage 11 TP1) entsprechend Richtung Nordwesten verlängert werden, wodurch ein relativ großer Teil der mit einer Verlegung des Geh- und Radwegs verbundenen Entlastung für den Einwender wieder verloren ginge. Im Hinblick darauf, dass der Einwender - wie erwähnt - keine gesteigerte Abhängigkeit gerade von diesem Teil seines Grundeigentums vorgebracht hat, erscheinen der Planfeststellungsbehörde bei Berücksichtigung der genannten Gesichtspunkt auch die mit der planfestgestellten Lösung insoweit für den Einwender verbundenen Nachteile als ihm zumutbar.

3.5.2.12 Einwender 18

Der Einwender wendet sich gegen die Beanspruchung des Grundstückes Fl.-Nr. 133, Gemarkung Etzelskirchen, im Zuge des Vorhabens. Da er sein Anwesen mit Holz heize, sei er auf die Waldfläche angewiesen.

Das angesprochene Grundstück wird nach der festgestellten Planung für die bauliche Anpassung der Rampe U-M (von der B 505 in Richtung Nürnberg) der AS Pommersfelden an die ausgebaute A 3 sowie einen Lärmschutzwand teilweise in Anspruch genommen. Die bauliche Anpassung der Anschlussstelle ist jedoch auf Grund der Verbreiterung der A 3 unvermeidlich. Auch eine die Belange des Einwenders noch schonendere Trassierung kommt vorliegend nicht in Betracht. Wie unter C. 3.4.3.1 bereits dargelegt, sind die Verbindungsrampen der AS Pommersfelden nach den RAA der Rampengruppe I (planfrei - planfrei) zuzuordnen. Bei Zugrundelegung (nur) der insoweit von den RAA für die Ausgestaltung der jeweiligen Rampe vorgegebenen Mindestbemessungsgeschwindigkeit sind dennoch Mindeststradien von 50 m (Bemessungsgeschwindigkeit 40 km/h) bzw. 125 m (Bemessungsgeschwindigkeit 60 km/h) erforderlich. Der für die halbdirekte Rampe gewählte Radius von 120 m ist im Hinblick darauf sogar geringfügig zu klein.

Nachdem jedoch die bestehende halbdirekte Rampe einen im Vergleich zur Planung noch geringfügig kleineren Radius aufweist und die Unfallsituation im Bereich der Rampe unauffällig ist, ist diese ganz geringfügige Unterschreitung des Mindestradius aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht hier noch vertretbar. Hieraus ergibt sich aber gleichzeitig, dass eine weitere Verkleinerung des Radius aus Gründen der Verkehrssicherheit als kritisch anzusehen wäre, weswegen die Planfeststellungsbehörde dem nicht weiter nachgeht. Der Radius für die indirekte Rampe ist mit 60 m etwas größer als der erforderliche Mindestradius von 50 m. Dies erscheint aber hier sachgerecht. Zudem würde auch eine Verengung des Radius dieser Rampe auf den Mindestradius keinen Einfluss auf Beanspruchung des Grundstücks des Einwenders haben, da dieses nur von der halbdirekten Rampe berührt wird, deren Radius - wie dargelegt - aus Verkehrssicherheitsgründen nicht noch weiter zu verringern ist. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, der 6-streifige Ausbau der A 3 im Abschnitt AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach, innerhalb dessen das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, bereits in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201) aufgenommen worden ist. Auf Grund dessen muss dem Einwender schon seit längerer Zeit klar sein, dass sein direkt an die A 3 angrenzendes Grundstück im Rahmen der Erweiterung der A 3 zumindest in Teilen beansprucht werden könnte; hierauf konnte und musste er sich einstellen. Damit ist schon zweifelhaft, inwieweit dieser Belang des Einwenders überhaupt schutzwürdig ist. Denn nicht schutzwürdig ist ein Belang nicht nur dann, wenn er mit der Rechtsordnung nicht in Einklang steht, sondern auch, wenn sein Träger sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Veränderungen einstellen musste und er deswegen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen durfte (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2007, UPR 2007, 386-388). Zudem darf die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich davon ausgehen, dass das rein wirtschaftliche Interesse des Enteignungsbetroffenen - wie der hier geltend gemachte Verlust von eigengenutzten Waldflächen - im der Planfeststellung nachgelagerten Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.9.1998 - 4 VR 9.98 - juris; Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Die Behörde muss ein solches Interesse des Betroffenen nur dann in die planerische Abwägung einstellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtert (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NuR 2013, 642/650). Dafür vermag die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf den geltend gemachten Eigenbedarf an Brennholz hier keine ausreichenden Anhaltspunkte zu erkennen. Selbst dann, wenn eine erhebliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation unterstellt würde, wäre im Ergebnis dennoch den gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründen der Vorzug einzuräumen; der Einwender müsste auch dann die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen hinnehmen.

Auf den auf dem Grundstück des Einwenders liegenden Lärmschutzwall kann auch nicht verzichtet werden. Nach § 41 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ist, wie unter C. 3.4.4.1 bereits dargelegt, bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. In Erfüllung dieser Verpflichtung hat die Vorhabensträgerin im Bereich des angesprochenen Grundstücks einen Lärmschutzwall mit einer Gesamthöhe von bis zu 8 m über Gelände vorgesehen (siehe lfd. Nr. 2.23 der Unterlage 11 TP1). Die Lärmschutzanlagen sind in Verbindung mit den anderen, zum Schutz von Eitzelskirchen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen notwendig, um dort sowohl die einschlägigen Tag- als auch Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten (vgl. hierzu die Berechnungsergebnisse in Unterlage 17.1 TP1). Der Planfeststellungsbehörde ist es - wie unter C. 3.4.4.1 dargelegt - zwar auch gestattet, neben

dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können, wozu auch private Belange negativ betroffener Dritter gehören (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 43/08 - juris). Die Belange des Einwenders führen hier aber nicht zu einer Unverhältnismäßigkeit der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die für den vorgesehenen Lärmschutzwall geplante Böschungsneigung von 1:1,5 die Aufstandsfläche der Wälle auf das technisch notwendige Maß begrenzt, eine noch steilere Ausführung der Böschungen ist im Hinblick auf die notwendige Standsicherheit der Böschungen als kritisch anzusehen. Die gewählte Ausführung als Wall ist auch im Hinblick auf die Belange des Landschaftsbildes gegenüber reinen Lärmschutzwänden als vorteilhafter anzusehen, da sich der vorgesehene Lärmschutzwall auch besser in das Landschaftsbild einfügt und bei landschaftsgerechter Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation, insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles, bewirkt. Abgesehen davon sind Lärmschutzwälle (bezogen auf die Projektionsfläche) auch erheblich günstiger als Lärmschutzwände zu errichten; derartige Wände kosten ein Mehrfaches vergleichbar wirksamer Lärmschutzwände. Auch insoweit ist zudem nicht erkennbar, dass sich die wirtschaftliche Situation des Einwenders trotz der ihm zu leistenden Entschädigung erheblich verschlechtert.

3.5.2.13 Einwender 19

Der Einwender fordert, etwaige Verkehrsumleitungen, die auf Grund des Autobahnausbaus notwendig werden, so auszugestalten, dass die Bausubstanz seiner Häuser nicht beeinträchtigt wird. Dies gelte insbesondere für sein Haus, das direkt an der St 2240 liege. Es seien längerfristige und stärkere Erschütterungen durch Schwerlastverkehr zu befürchten, die zu Schäden am Haus führen könnten. Der Einwender beantragt daher die Kostenübernahme für eine entsprechende Beweissicherung vor Baubeginn.

Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass sowohl Baustellenverkehr als auch der Verkehr, der bei Stauungen auf der A 3 während der Bauzeit u. U. die ausgewiesenen Bedarfsumleitungsstrecken nutzt, grundsätzlich vom jedermann gestatteten Gemeingebrauch an gewidmeten Straßen (Art. 14 Abs. 1 BayStrWG) gedeckt ist. Gegen die Nutzung von Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs steht den Anliegern grundsätzlich kein Abwehrrecht zu. Es ist zudem auch nicht erkennbar, dass der Einwender im Hinblick auf die von ihm benannten Gesichtspunkte durch das Vorhaben unzumutbaren Belastungen ausgesetzt wird. Wie unter C. 3.4.4.1.9 unter dem Unterpunkt „Lärmbelastung durch Baustellenverkehr“ bereits dargelegt, wird nach der Planung der Vorhabensträgerin der Ausbau der A 3 unter laufendem Verkehr erfolgen, eine planmäßige Umleitung von Autobahnverkehr ist nicht vorgesehen. Auch der Baustellenverkehr soll danach ebenfalls weitgehend über die Autobahn abgewickelt werden. Eine zeitweise signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastung bzw. Veränderung der Verkehrszusammensetzung auf der St 2240, die auf das Vorhaben zurückzuführen wäre, vermag die Planfeststellungsbehörde auf Grund dessen nicht zu erkennen. Die Durchführung einer Beweissicherung wie vom Einwender gefordert ist im Hinblick darauf auch nicht geboten. Soweit dem Anliegen des Einwenders nicht bereits im Rahmen der Planung Rechnung getragen wird, werden seine Einwendungen deshalb zurückgewiesen.

3.5.2.14 Einwender 20 und 21

Die Einwender wenden sich gegen befürchtete Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke bzw. der Freiflächen-Photovoltaikanlage auf dem Grundstück Fl.- Nr. 616, Gemarkung Etzelskirchen, durch das Vorhaben. Sie sehen Nachteile für diese Anlage sowie den restlichen Teil des Grundstückes durch die auf dem Grundstück Fl.-Nr. 615 vorgesehene Laubwaldneubegründung. Durch den neuen Laubwald würde die Photovoltaik-Anlage bzw. das Restgrundstück verschattet, wodurch Stromeinspeisungsverluste entstünden und die Wirtschaftlichkeit der Anlage gefährdet werde bzw. Ernteeinbußen entstünden. Zudem wären Schäden an der Anlage und deren Einzäunung durch umfallende/abknickende Bäume und abfallende Äste vorprogrammiert. Es wird gefordert, sämtliche Schäden und Ausfallkosten bzgl. der Anlage zu ersetzen. Daneben wenden sich die Einwender auch gegen den teilweisen Rückbau des Weges Fl.-Nr. 619, Gemarkung Etzelskirchen. Die Photovoltaikanlage sowie ihre Grundstücke wären dann nicht mehr direkt anzufahren.

Die angesprochene Waldneugründung ist als Teilmaßnahme A2.3 Bestandteil der Ausgleichsmaßnahme A2 (Wald-Ausgleich „Linsenbreite“). Die Grundstücksfläche, auf der diese Teilmaßnahme geplant ist, ist bereits Eigentum der Straßenbauverwaltung. Wie sich aus den Darstellungen in Unterlage 9.1 Blatt 3 TP1 ergibt, hält der neu zu begründende Wald einen Abstand von mindestens 15 m zur Grenze des von den Einwendern genannten Grundstückes ein. Der Wald kommt damit deutlich weiter entfernt vom Grundstück entfernt zu liegen, als dies nach den in Art. 47 bzw. 48 AGBGB für Pflanzungen vorgeschriebenen Grenzabständen notwendig wäre. Der neue Waldrand liegt damit gleichzeitig „in der Flucht“ mit der jetzt schon unmittelbar südlich davon liegenden Waldinsel. Zwischen dem Waldrand und der Grundstücksgrenze ist nach den festgestellten Plänen die Anlage von mageren Grasfluren und eines Waldsaumes vorgesehen, von dem kaum abschattende Wirkungen ausgehen. Im Hinblick darauf sind zudem auch keine erheblichen Nachteile für die umliegenden Grundstücke durch die Aufforstung i. S. v. Art. 16 Abs. 2 BayWaldG zu erwarten. Die Aufforstung erfolgt nur auf einer Länge von ca. 25 m entlang des Standortes der Photovoltaikanlage. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof geht - wenn auch in Bezug auf landwirtschaftliche Grundstücke - in ständiger Rechtsprechung davon aus (vgl. Urteil vom 16.10.1996 - 19 B 94.810 - juris; Urteil vom 12.09.1998 - 19 B 96.1858 - juris und grundlegend Urteil vom 29.11.2000 - 19 B 97.690 -juris m. w. N.), dass sich eine Aufforstung maximal bis zu einer Entfernung von 25 m auswirkt, wobei eine Ertragsminderung unmittelbar im Anschluss an die Bestockung 100 % beträgt und bis zu einer Entfernung von 25 m auf Null abfällt. Es ist nicht ersichtlich, dass diese Maßstäbe nicht ebenso auch in Bezug auf Freiflächen-Photovoltaikanlagen herangezogen werden können. Vorliegen sind die Einwender danach erst ab einer Entfernung von 15 m betroffen, bei linearem Abfall der Beeinträchtigung somit im Bereich zwischen 40 % und 0 %, durchschnittlich also zu 20 %. Bei einer betroffenen Fläche von 25 m x 10 m = 250 m² ha beträgt der Gesamtverlust damit eine Fläche von 50 m². Dies entspricht einem Anteil von etwa 0,5 % der Gesamtfläche der Photovoltaikanlage, die nach den vorliegenden Erkenntnissen etwa 1 ha groß ist. Der Verlust liegt damit sehr weit unter einem in Rechtsprechung und Literatur als erheblich angesehenen Nachteil i. H. v. 20 % Ertragsverlust; auf Grund dessen ist auch dann, wenn man wegen evtl. Besonderheiten der Photovoltaikanlage eine Art „Sicherheitszuschlage“ mit ansetzen und den Verlust um einen gewissen Faktor erhöhen wollte, dennoch nichts für das Erreichen der dargestellten Erheblichkeitsschwelle ersichtlich. Gleiches gilt für den restlichen Teil des Grundstückes Fl.-Nr. 616, Gemarkung Etzelskirchen. Die Aufforstung erfolgt hier auf einer Länge von ca. 65 m entlang dieses Grundstücksteils. Auch dieser Grundstücksteil ist erst ab einer Entfernung von 15 m betroffen, bei linearem Abfall der Beeinträchtigung somit ebenso im Be-

reich zwischen 40 % und 0 %, durchschnittlich also auch zu 20 %. Bei einer betroffenen Fläche von 65 m x 10 m = 650 m² ha beträgt der Gesamtverlust damit eine Fläche von 130 m². Dies entspricht einem Anteil von etwa 1,2 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche des Grundstückes, die auch in etwa 1 ha groß sein dürfte. Die u. U. mit der Ausgleichsmaßnahme A2 für die Einwender verbundenen Nachteile für den Ertrag der Photovoltaikanlage bzw. der landwirtschaftlichen Nutzung sind diesen damit zuzumuten. Es besteht kein Anlass, der Vorhabensträgerin diesbzgl. Schutzvorkehrungen aufzuerlegen bzw. ihr eine Geldentschädigung abzuverlangen (Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG).

Hinsichtlich evtl. Schäden an der Anlage durch Baum- und Astfall ist zum einen auf den vergleichsweise großen Abstand der Anlage von dem neuen Wald hinzuweisen, der entsprechende Schäden relativ unwahrscheinlich erscheinen lässt. Zudem hat die Vorhabensträgerin, wie jeder Waldeigentümer, im Rahmen der obliegenden Verkehrssicherungspflicht Vorkehrungen hiergegen zu treffen. Verletzt er diese Pflicht, so sind die Einwender nicht rechtlos gestellt; sie können einen entsprechenden Ersatzanspruch gegen die Vorhabensträgerin geltend machen. Es ist nicht ansatzweise erkennbar, dass diese Handhabung den Einwendern nicht zugemutet werden könnte.

Der kritisierte teilweise Rückbau des Weges Fl.-Nr. 619, Gemarkung Etzelskirchen, ist vorgesehen, da die vorhandene Einmündung des Weges bislang relativ nahe am bestehenden Unterführungsbauwerk der St 2263 an diese angebunden ist (Entfernung weniger als 40 m). Insbesondere dadurch, dass die St 2263 die A 3 diagonal unterquert, sind an dieser Stelle derzeit keine den Erfordernissen der Verkehrssicherheit genügenden Sichtverhältnisse gegeben. Auf Grund dessen wird der genannte Weg nach der festgestellten Planung im Einmündungsbereich zurückgebaut und das bestehende bleibende Wegeteilstück an den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 619/1, Gemarkung Etzelskirchen, angebunden. Das hierzu neu anzulegende Wegestück wird, ebenso wie der Weg Fl.-Nr. 619/1 zwischen der Einmündung in die St 2263 und der Kreuzung mit dem neuen Weg - welcher hier bislang unbefestigt ist -, mit einer befestigten Breite von 3 m versehen (siehe lfd. Nr. 1.5 der Unterlage 11 TP1). Eine Zufahrtsmöglichkeit zur Photovoltaikanlage mit Kraftfahrzeugen ist damit auch weiterhin gegeben. Insoweit wird der Einwendung damit Rechnung getragen.

3.5.2.15 Einwender 22

Der Einwender spricht sich gegen die vorgesehene Verschiebung des Brückenbauwerks 355a aus. Durch diese werde ein Teil des Grundstückes Fl.-Nr. 1045, Gemarkung Schirnsdorf, beansprucht. Die Bewirtschaftung der verbleibenden Fläche sei unrentabel. Das betroffene Waldstück solle in seiner ursprünglichen Größe erhalten bleiben. Der Brückenneubau könne auch westlich der ursprünglichen Brücke realisiert werden. Ebenfalls sei ein Abbruch und anschließender Neubau der Brücke möglich. Eine Ausweichroute sei in der Nähe gegeben, sodass die Waldgrundstücke auch von Nackendorf aus erreichbar blieben. Damit erschlosse sich auch die Möglichkeit, die Südseite der Brücke in westliche Richtung zu verschieben und die nördliche Seite wie bestehend zu lassen, um die Brückenführung über die Autobahn auf ein Mindestmaß zu verkürzen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Das angesprochene Bauwerk ist im betreffenden Streckenabschnitt auf einiger Länge die einzige Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge. Zudem sind die nördliche Widerlagerseite des Bauwerks und das dortige Baufeld für den Baustellenverkehr ohne das Bauwerk wegen des Ausbaustandes des nördlich der A 3 befindlichen Wegenetzes nicht bzw. nicht adä-

quat zu erreichen. Ein Abbruch und anschließender Neubau des Bauwerks am jetzigen Standort scheidet daher aus. Gleiches gilt für den Vorschlag, der darauf zielt, nur den Standort des nördlichen Widerlagers beizubehalten, da auch bei dieser Variante die über das Bauwerk führende Wegeverbindung während der Bauzeit des Brückenbauwerks unterbrochen wäre. Infolge dessen muss das neue Bauwerk zwangsläufig seitlich neben dem bestehenden errichtet werden. Die gewählte Lage östlich des Bestandsbauwerkes ist insofern von Vorteil, als dadurch die im Bereich des Bauwerks vorhandene Innenkurve des überführten Weges abgeschnitten und damit eine etwas verkürzte Trassenführung erreicht wird. Hinzu kommt, dass es zur Gewährleistung einer ausreichenden Durchfahrts Höhe auf der A 3 notwendig ist, die Gradienten des Weges gegenüber dem Bestand anzuheben. Würde man das Bauwerk wie gefordert westlich der Bestandslage errichten, müsste die Anhebung in noch größerem Maß als geplant erfolgen, da die Längsneigung der A 3 in Fahrtrichtung Frankfurt ansteigt (siehe Unterlage 6.1 Blatt 1 TP1). In der Folge müsste der Weg auf entsprechend größerer Länge baulich angepasst werden, was wiederum zu zusätzlichen Grundeingriffen in die an den Weg angrenzenden Grundstücke führen würde. Des Weiteren wäre bei dieser Lösung der Anschluss des nördlich der A 3 aus Richtung Osten ankommenden Weges auch nicht ohne eine Inanspruchnahme noch weiterer Flächen zur dann notwendigen Verlängerung und Anpassung seiner Linienführung möglich. Im Hinblick darauf stellt sich die gewählte Lösung als sachgerecht dar; die vorgeschlagenen Alternativen drängen sich keinesfalls als eindeutig vorzugswürdig auf. Im Übrigen ist der Einwender für die mit dem Vorhaben verbundenen Grundeingriffe und deren unmittelbaren Folgen zu entschädigen (siehe hierzu unter C. 3.5.1.1). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabens-trägerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im der Planfeststellung nachgelagerten Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

3.5.2.16 Einwender 23 und 24

- Die Einwender, die einen Sand- und Kiesabbau betreiben, machen geltend, dass zur Ausbeutung der westlich der Autobahn belegenen „Teilfläche 2“ (Fl.-Nrn. 290, 289, 294, 295, 296, 297 der Gemarkung Gremsdorf) nicht nur die eigentliche genehmigte Abbaufäche benötigt werde, sondern auch die umgebenden, im Eigentum des Unternehmens befindlichen Flächen – und zwar als Aufstell- und Bewegungsflächen für Förderbänder, Transportfahrzeuge und weitere Fahrzeuge sowie als Zwischenlagerflächen. Nach derzeitigem Abbauverlauf sei damit zu rechnen, dass der Aufschluss der westlich der Autobahn gelegenen Teilfläche 2 zum Abbau spätestens Ende 2017 beginnen werde, also noch vor dem geplanten Baubeginn des Autobahnausbaus. Da die „Teilfläche 2“ im Zuge des Autobahnausbaus zur Retentionsraumerweiterung vorgesehen sei, könne es zu Behinderungen des Abbaus durch die Autobahnbauarbeiten kommen.

Zur Minimierung der wechselseitigen Behinderungen haben die Einwender vorgeschlagen, den ursprünglichen Abbauplan wie folgt zu variieren („Alternative Aufschluss- und Abbauplan unter Berücksichtigung des Autobahnausbaus“ gem. Schreiben vom 27.11.2015, Az. 225-14 L/ad):

Während der Saugbagger in jedem Falle auf den neuen Baggersee westlich der Autobahn („Teilfläche 2“) versetzt werden müsse, könnten das Schöpfrad, die Entwässerungssiebmaschine, das Feinsandschöpfrad, die Haldenbänder, die Rohmaterialhalde und der Aufgabetrichter zur Beschickung mit Radlader östlich der Autobahntrasse auf Höhe der Flutbrücke positioniert werden. Die

Förderbandstraße könne ebenfalls erst auf der östlichen Seite beginnen und nicht auf der westlichen Seite. Um das abgebaute Rohmaterial auf die östliche Seite zu transportieren, könne die bestehende Flutbrücke nicht mehr mit einem oberirdischen Förderband, sondern mit zwei unterirdisch verlegten Rohren DN 300 durchquert werden. Die zwei Rohre wären zum einen für den Rohmaterialzulauf und zum anderen für den Wasserrücklauf notwendig. Hinzu käme eine unterirdische Kabeltrasse für die Stromversorgung mit 20 kV. Die Förderbandstraße auf der östlichen Seite würde im 50 Meter Abstandsstreifen, so nah wie möglich am bestehenden Wirtschaftsweg entlang bis zur B 470 auf dem Firmengelände der Einwender entlang der Zufahrtsstraße bis vor zum Werksgelände geführt werden. Die Stromleitungen befänden sich insoweit auch auf der Förderbandstraße. Neben der Förderbandstraße wäre links und rechts ein Wartungsweg von jeweils 6 Meter notwendig. Die Abraum- und die Oberbodenhalden würden sich westlich der Autobahntrasse auf dem verbleibenden 50 Meter Abstandsstreifen von der Flutbrücke in Richtung B 470 auf dem Grundstück der Einwender mit einer berechneten Masse von 165000 Kubikmeter befinden.

Die Vorhabensträgerin hält den Vorschlag der Einwender („Alternative Aufschluss- und Abbaubauvariante unter Berücksichtigung des Autobahnbaus“) mit folgenden Ergänzungen für zielführend (Schreiben vom 03.12.2015 (411-43541/A3.WÜ)):

Die Förderbandstraße dürfe sich nicht am bestehenden Weg (FINr. 359) orientieren, sondern an der Baufeldgrenze. Zwischen Baufeldgrenze und genehmigter Abbaugrenze (UL 5/7, braune durchgezogene Linie) seien auch an den Engstellen die erforderlichen 15 m für die Förderbandstraße vorhanden. Der Maschinenstandort müsse „ein Stück Richtung Osten“ verschoben werden und werde vermutlich teilweise innerhalb der genehmigten Abbaufäche 1 zu liegen kommen. Dies solle beim weiteren Abbau der Teilfläche 1 berücksichtigt werden. Die Abraumhalde müsse ebenfalls außerhalb der Baugrenzen zu liegen kommen.

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin (mündlich im Rahmen des Erörterungstermins sowie mit Schreiben vom 03.12.2015 (411-43541/A3.WÜ)) die Zusage erteilt, die Verlegung der 2 x DN 300 Rohrleitungen und der 20kV-Leitung zu dulden, auch während der Bauarbeiten, sofern durch eine ausreichende Überdeckung die problemlose Überfahrbarkeit mit Baufahrzeugen sichergestellt sei. Die genaue Trasse sei abhängig von der Pfeilererstellung des neuen Bauwerkes und mit der ABDN abzustimmen. Ebenso sei das parallel zur A 3 verlaufende BAB-Fernmeldekabel zu beachten. Eventuelle weitere in diesem Bereich liegende Leitungen seien ebenfalls zu beachten. Die Vorhabensträgerin hat in Aussicht gestellt, den mit den Einwendern bestehenden Straßenbenutzungsvertrag aus dem Jahre 1997 entsprechend ergänzen zu wollen. Des Weiteren hat die Vorhabensträgerin erklärt, dass die Herstellung des Retentionsraumes nur ca. 2 Wochen in Anspruch nehmen werde und sie hat im Rahmen des Erörterungstermines die Zusage erteilt, den Zeitpunkt der Retentionsraumschaffung den Einwendern so früh wie möglich mitzuteilen, damit sich das Unternehmen hierauf einstellen könne. Schließlich hat die Vorhabensträgerin schriftlich zugesagt, den künftigen Konzessionär für das ÖPP-Projekt zu verpflichten, die Baumaßnahmen, bei denen es Schnittstellen bzw. gemeinsam genutzte Bereiche mit dem Sand- und Kiesabbau im Bereich der AS Höchststadt-Ost gibt, vor Durchführung mit den Einwendern abzustimmen

Durch die von der Vorhabensträgerin erteilten Zusagen, an die sie gebunden ist, wird den im Rahmen des Konzeptes „Alternative Aufschluss- und Abbauba-

riante unter Berücksichtigung des Autobahnbaus“ von dem Einwendern formulierten Forderungen so weit wie möglich Rechnung getragen. Eventuell verbleibende, auf der vorübergehenden oder dauerhaften Inanspruchnahme von Grundstücken der Einwender beruhende Bewirtschaftungseinschränkungen bzw. -erschwernisse hat die Vorhabensträgerin zu entschädigen, wobei die Entscheidung hierüber dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten ist. Für die Betroffenen bietet dieses Verfahren keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zu der Frage evtl. Entschädigungspflichten im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

- Die Einwender fordern des Weiteren, in jedem Falle sicherzustellen, dass eine Beseitigung etwaiger Betriebsstörungen des Förderbandes oder der unterirdischen Rohrleitungen in Abstimmung mit den vor Ort tätigen Baufirmen jederzeit möglich ist, um einen geregelten Förderbetrieb so rasch wie möglich wieder aufnehmen zu können.

Da sich die Förderbandstraße außerhalb des Baufeldes befinden wird, können diesbezüglich keine Konflikte entstehen. Die Rohrleitungen beginnen und enden ebenfalls außerhalb des Baufeldes, so dass Reparaturarbeiten an den Rohrleitungen ebenfalls konfliktfrei möglich sein sollten.

Falls allerdings ein *Austausch* der Rohre erforderlich werden sollte, lässt sich ein Konflikt für den Fall nicht ganz ausschließen, dass zeitgleich Brückenbauarbeiten stattfinden. Für diesen Fall hat die Vorhabensträgerin (lediglich) die Zusage erteilt, dass die Austauscharbeiten „nachrangig zur evtl. gerade laufenden Brückenbaustelle“ ermöglicht würden. Soweit die Einwender über das Zugesagte hinaus den Vorrang eines Austausches der Rohre vor den Brückenbauarbeiten fordern sollten, ist die Forderung zurückzuweisen. Denn eine (absolute oder relative) Rechtsposition, durch welche den Einwendern ein Vorrang bei der Benutzung des BW 360c in Form der Unterkreuzung eingeräumt wäre, ist nicht erkennbar. § 4 Abs. 2 des Straßenbenutzungsvertrages vom 27./30.10.1997 regelt vielmehr im Gegenteil, dass die Einwender diejenigen Einwirkungen zu dulden haben, die sich u.a. aus der Erfüllung der Straßenbaulast ergeben - und dass sie die hieraus entstehenden Nachteile hinzunehmen haben. Insbesondere haben sie der Straßenbauverwaltung auf deren Verlangen ungehinderten Zugang zu allen Straßenbestandteilen zu ermöglichen (§ 4 Abs. 2 Satz 2 des Vertrages). Aus den „Technischen Bestimmungen und Auflagen“ zu dem genannten Straßenbenutzungsvertrag ergibt sich zudem unter anderem, dass der Straßenbauverwaltung der ungehinderte Zugang zu dem von ihr festgesetzten Zeitpunkt zu ermöglichen ist und dass auf betriebliche Belange der Einwender dabei keine Rücksicht genommen werden kann (Ziffer 1, Absatz 3, Sätze 1 und 2 der „Technischen Bestimmungen und Auflagen“). Aus alledem ergibt sich, dass für den Konflikt- und Zweifelsfall eine Subsidiarität des Interesses der Einwender an der Straßenbenutzung gegenüber demjenigen der Vorhabensträgerin an dem jederzeitigen Zugang zu den Straßenbestandteilen vertraglich konstituiert ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann nicht zweifelhaft sein, dass dies auch und gerade für Reparatur- oder Ausbaumaßnahmen gelten soll. Ein Anspruch der Einwender auf einen Vorrang evtl. erforderlicher Arbeiten für einen Austausch Rohre gegenüber den Brückenbauarbeiten ist deshalb nicht erkennbar.

- Die Einwender fordern außerdem die Freihaltung eines 10 Meter breiten Arbeitsstreifens um den Baggersee auf „Teilfläche 2“ herum, um den Zugang zu 10 Betonklötzen zu sichern, an welchen die Spannseile für den Saugbagger und die schwimmende Rohrleitung zu befestigen seien und die im Laufe des

Abbaus am Ufer verlagert werden müssten. Dieser Forderung hat die Vorhabensträgerin sinngemäß durch schriftliche Zusage mit der Klarstellung entsprochen, dass sich die Betonklötze und der 10m breite Arbeitsstreifen außerhalb des Baufeldes befinden müssten.

- Die Einwender fordern, jederzeit eine Zufahrtsmöglichkeit zu „Teilfläche 2“ mit Lkw, Baumaschinen und sonstigen Fahrzeugen - auch während der Bautätigkeit an der Autobahn – für ihr Unternehmen sicherzustellen. Auch dieser Forderung wurde durch Zusage der Vorhabensträgerin entsprochen, die sowohl im Erörterungstermin, als auch schriftlich erklärt hat, dass die Zufahrt über den Weg mit der Flurnummer 292 jederzeit sichergestellt werde. Lediglich während der Arbeiten zur Herstellung des Retentionsraumausgleiches (von ca. 2 Wochen), während derer der Weg von den für den Autobahnausbau tätigen Baufirmen mitgenutzt werden solle, sei eine gegenseitige Abstimmung erforderlich.
- Für den Fall, dass Flächen, die von den Einwendern zur Abraumlagerung benötigt werden, für den Autobahnausbau (vorübergehend oder dauerhaft) in Anspruch genommen werden sollten, fordern die Einwender die Bereitstellung geeigneter Ersatzflächen; ein den Einwendern entstehender Mehraufwand (etwa für Transporte) sei zu entschädigen. Die Vorhabensträgerin hat hierzu sinngemäß erklärt, keine geeigneten Ersatzflächen zur Verfügung stellen zu können.

Die Forderung nach Gestellung von Ersatzland wird zurückgewiesen. Dabei geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass durch den (vorübergehenden) Entzug von Lagerflächen für Abraum die Existenz des von den Einwendern betriebenen Unternehmens weder vernichtet noch gefährdet wird, so dass sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen kann, die Einwender auf das der Planfeststellung nachfolgende Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren zu verweisen. Soweit den Einwendern auf Grund der (vorübergehenden oder dauerhaften) Inanspruchnahme von Flächen, die sie als Zwischenlagerflächen benötigt, Mehrkosten entstehen (etwa für die Anmietung anderer Flächen und für Transporte zu und von diesen Flächen), hat die Vorhabensträgerin diese Mehrkosten zu entschädigen. Den betrieblichen Interessen der Einwender ist durch das Entschädigungsverfahren insoweit hinreichend Rechnung getragen, ohne dass es diesbezüglich näherer Regelungen im Rahmen der Planfeststellung bedürfte. Für die Betroffenen bietet dieses Verfahren keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zu der Frage evtl. Entschädigungspflichten im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

- Den von den Einwendern als Variante des Konzeptes „Alternative Aufschluss- und Abbauplan unter Berücksichtigung des Autobahnbaus“ vorgeschlagenen „Weiteren Überlegungen“, die u.a. die Beschaffung einer „Boosterpumpe“ erfordern, möchte die Vorhabensträgerin nicht nähertreten. Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Notwendigkeit, diese Variante weiter zu verfolgen, da bereits das Konzept „Alternative Aufschluss- und Abbauplan unter Berücksichtigung des Autobahnbaus“ gut geeignet ist, eine praktische Konkordanz der berechtigten wechselseitigen Interessen herzustellen.
- Die Einwender weisen darauf hin, dass im Bestand Verunreinigungen des Baggersees, insbesondere im Winter mit Salz, festzustellen seien. Es müsse sichergestellt sein, dass nach Durchführung der Baumaßnahme kein verunreinigtes Oberflächenwasser in das von dem Betrieb aufgeschlossene Grundwasser gelangen könne. Die Planfeststellungsbehörde hat das

Wasserwirtschaftsamt Nürnberg (WWA) zu dieser Frage beteiligt. Mit Schreiben vom 25.11.2015 (Az. 4-4354-ERH BAB A3-18454/2015) hat das WWA ausgeführt, dass der Eintrag von salzhaltigem Niederschlagswasser in den Baggersee komplett nur durch die Verlegung eines wasserdichten Kanals von RHB 360-1L in die Aisch sichergestellt werden könne. Dem wurde durch die Nebenbestimmung 4.3.4.6 Rechnung getragen; der Forderung wurde entsprochen. Die übrigen, gegen die ursprünglich geplanten Versickerungsentwässerungen gerichteten Bedenken der Einwender haben sich durch die entsprechenden Umplanungen des Entwässerungskonzeptes im relevanten Bereich erledigt.

- Die Einwender befürchten, dass die geplanten Tiefgründungen der Bauwerke 360a bis 360e negative Auswirkungen auf den Abbau haben könnten. Die Planfeststellungsbehörde hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg (WWA) auch zu dieser Frage gezielt beteiligt. Mit Schreiben vom 25.11.2015 (Az. 4-4354-ERH BAB A3-18454/2015) hat das WWA hierzu ausgeführt, dass mit einem dauerhaften Einfluss der Tiefgründung der Bauwerke 360a bis 360e auf die Grundwasserfließrichtung sowie die Grundwasserqualität und damit das Grundwassermonitoring des Sandabbaus aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht zu rechnen sei, dass aber bauzeitliche Auswirkungen nicht vollständig auszuschließen seien. Daher hat das WWA verschiedene Anforderungen an die Grundwassermessstellen B1 bis B4 gestellt, die in der Nebenbestimmung 4.4.10 ihren Niederschlag gefunden haben. Den Befürchtungen der Einwender wurde hierdurch Rechnung getragen.
- Die Einwender bitten um Beteiligung des Unternehmens und des WWA bei der Definition der neuen Standorte für die Grundwassermessstellen. Dieser Forderung hat die Vorhabensträgerin durch mündliche Zusage im Rahmen des Erörterungstermines entsprochen.
- Die Einwender befürchten, dass das Abbau- und Betriebsgelände im Falle extremer Wettersituationen überflutet werden könne. Die Vorhabensträgerin hat hierzu ausgeführt, dass die Entwässerungsanlagen bei einem höheren als dem fünfjährigen Hochwasser in der Tat zwar überlastet sein könnten, dass aber davon auszugehen sei, dass in diesem Fall auch das Aischtal bereits überflutet sei, so dass das Autobahnoberflächenwasser in einem solchen Falle keine ausschlaggebende Rolle spiele. Die Planfeststellungsbehörde hält diese Ausführungen für überzeugend, so dass sie in diesem Zusammenhang kein Erfordernis für die Anordnung weitergehender Schutzmaßnahmen erkennt.
- Hinsichtlich des Anwandweges Fl.-Nrn. 359 und 360/7 (bei „Teilfläche 1“) fordern die Einwender, dass aus betrieblichen Gründen auch während der Bauzeit sichergestellt werden müsse, dass dieser Weg für das Unternehmen jederzeit benutzbar sei. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des Erörterungstermines zugesagt, dass die Nutzbarkeit des Weges bzw. einer ersatzweise geschaffenen Wegeverbindung auch während der Bauzeit erhalten bleibe. Allerdings werde die Wegeverbindung auch von den Baufahrzeugen für den Autobahnbau mitbenutzt werden. Die Planfeststellungsbehörde hält die bauzeitlich gemeinsame Nutzung des Weges für zumutbar und erkennt auch insoweit keinen weiteren Handlungsbedarf.
- Die Einwender weisen darauf hin, dass das Unternehmen auf Grund vertraglicher Vereinbarungen mit dem Staatlichen Bauamt wegen des Betriebsverkehrs zur Reinigung der B 470 verpflichtet sei. Durch den Baustellenverkehr für die Autobahnbaustelle werde aber zusätzlicher Schmutzeintrag auf die B 470 in erheblichem Umfang verursacht werden, für den das Unternehmen nicht verantwortlich sei. Es werden sinngemäß geeignete Abhilfemaßnahmen gefordert. Mit Schreiben vom 27.10.2015 (Az. 41-43541/A03.WUE) hat die Vorhabens-

trägerin zugesagt, für die Baustellenzufahrt von der B 470 eine Asphaltierung auf rd. 200 m Länge einzubauen und regelmäßig zu reinigen. Baufahrzeuge könnten auf dieser Strecke die Reifen wirksam von Schmutz freifahren. Bei regelmäßiger Reinigung der asphaltierten Strecke sei hiermit eine deutlich bessere Wirkung zu erzielen als beispielsweise mit einer Reifenwaschanlage. Die Planfeststellungsbehörde hält die zugesagte Maßnahme für geeignet, eine übermäßige Verschmutzung der B 470 zu vermeiden. Der Forderung wurde entsprochen.

3.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im Abschnitt östlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den 6-streifigen Ausbau der A 3 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch diverse Zusagen der Vorhabensträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante des 6-streifigen Ausbaus der A 3 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen folgt aus § 2 Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

schriftlich erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Die Klage kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Sie soll mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden. Die Zuleitung an das Gericht hat über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach - EGVP - zu erfolgen. Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

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

E. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Stadt Höchststadt, der Verwaltungsgemeinschaft Höchststadt a.d. Aisch, (für die Gemeinde Gremsdorf und den Markt Mühlhausen), der Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf (für die Gemeinde Heßdorf) und der Gemeinde Adelsdorf zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i. S. v. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie von den Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Es besteht die zudem Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen.

In der Zeit, in der der festgestellte Plan bei den genannten Stellen ausliegt, kann eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen ebenso auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

W o l f
Regierungsdirektor