

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für

den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord (Bau-km 346+628 bis Bau-km 354+900) im Bereich Wachenroth, Lonnerstadt, Mühlhausen und Schlüsselfeld

Ansbach, den 16.09.2015

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBGB	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

MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
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
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

Inhaltsverzeichnis

A.	Tenor	7
1.	Feststellung des Plans	7
2.	Festgestellte Planunterlagen.....	7
3.	Nebenbestimmungen.....	10
3.1	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	10
3.2	Natur- und Landschaftsschutz.....	11
3.3	Immissionsschutz.....	11
3.4	Fischereiwesen	12
3.5	Denkmalpflege.....	12
4.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
4.1	Gegenstand / Zweck	13
4.2	Erlaubnisbedingungen und –auflagen	14
5.	Straßenrechtliche Verfügungen.....	17
6.	Entscheidung über Einwendungen.....	17
7.	Kosten	17
B.	Sachverhalt	17
C.	Entscheidungsgründe	19
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	19
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	19
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	19
1.3	Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen.....	20
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	21
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	21
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	21
2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	21
2.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	22
2.1.4	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen.....	24
2.1.4.1	Schutzgut Mensch	24
2.1.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	26
2.1.4.3	Schutzgut Boden	28
2.1.4.4	Schutzgut Wasser.....	29
2.1.4.5	Schutzgut Luft und Klima.....	30
2.1.4.6	Schutzgut Landschaft	31
2.1.4.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	32
2.1.4.8	Wechselwirkungen.....	32
2.1.5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	32
2.1.6	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	33
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	33
2.2.1	Schutzgut Mensch	34
2.2.1.1	Teilbereich Wohnen.....	34
2.2.1.2	Teilbereich Erholung.....	35
2.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	36
2.2.3	Schutzgut Boden.....	36
2.2.4	Schutzgut Wasser.....	37
2.2.5	Schutzgut Luft und Klima	37
2.2.6	Schutzgut Landschaft.....	38
2.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	38
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	38
3.1	Ermessensentscheidung.....	38
3.2	Abschnittsbildung.....	39
3.3	Planrechtfertigung.....	40
3.3.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	40

3.3.2	Finanzierbarkeit des Vorhabens.....	42
3.3.3	Planungsziel	43
3.4	Öffentliche Belange.....	43
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	43
3.4.2	Planungsvarianten	44
3.4.2.1	Trassenvarianten.....	45
3.4.2.2	Technische Alternativen.....	45
3.4.3	Ausbaustandard.....	47
3.4.3.1	Trassierung.....	47
3.4.3.2	Querschnitt	48
3.4.4	Immissionsschutz.....	48
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	48
3.4.4.2	Schadstoffbelastung	60
3.4.5	Bodenschutz	63
3.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	64
3.4.6.1	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	64
3.4.6.2	Allgemeiner und besonderer Artenschutz	65
3.4.6.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung	68
3.4.6.5	Abwägung.....	71
3.4.7	Gewässerschutz	71
3.4.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	71
3.4.7.2	Wasserschutzgebiete	72
3.4.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	72
3.4.7.4	Abwägung.....	77
3.4.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	77
3.4.8.1	Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche	78
3.4.8.2	Landwirtschaftliches Wegenetz / Infrastruktur	79
3.4.8.2	Weitere Einwendungen und Forderungen aus dem Bereich der Landwirtschaft ..	80
3.4.8.3	Abwägung.....	84
3.4.9	Wald	85
3.4.10	Fischerei	86
3.4.11	Denkmalpflege	87
3.4.12	Kommunale Belange.....	88
3.4.12.1	Landkreis Erlangen-Höchstadt.....	88
3.4.12.2	Landkreis Bamberg.....	88
3.4.12.3	Markt Mühlhausen	88
3.4.12.4	Markt Lonnerstadt.....	90
3.4.12.5	Markt Wachenroth	91
3.4.12.6	Stadt Schlüsselfeld	92
3.4.13	Träger von Versorgungsleitungen und –einrichtungen	92
3.4.13.1	Deutsche Funkturm GmbH	92
3.4.13.2	Bayernwerk AG	92
3.4.13.3	Deutsche Telekom Technik GmbH	93
3.4.13.4	Autobahn Tank- und Rast GmbH.....	93
3.4.14	Weitere öffentliche Belange	93
3.4.14.1	Belange anderer Straßenbaulastträger	93
3.4.14.2	Landesverteidigung	93
3.4.14.3	Ländliche Entwicklung	94
3.4.14.4	Polizeiliche Gefahrenabwehr	94
3.4.14.5	Klimaschutz	94
3.4.14.6	Naherholung.....	95
3.5	Private Belange.....	95
3.5.2.1	Formblatteinwendungen „BBV“	97
3.5.2.2	Weitere mehrfach vorgetragene Einwendungen	98
3.5.2.3	Einzeleinwendungen.....	99
3.6	Gesamtergebnis der Abwägung.....	103
4.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	103

5.	Kostenentscheidung	103
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	104
E.	Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans	104

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);

Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt von östlich Schlüßelfeld bis östlich AS Höchststadt Nord (Bau-km 346+628 bis Bau-km 354+900) im Bereich Wachenroth, Lonnerstadt, Mühlhausen und Schlüßelfeld

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. *Tenor*

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt von östlich Schlüßelfeld bis östlich AS Höchststadt Nord (Bau-km 346+628 bis Bau-km 354+900) im Bereich Wachenroth, Lonnerstadt, Mühlhausen und Schlüßelfeld 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.

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 beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht vom 31.07.2015	
2	Übersichtskarte vom 31.07.2014 (nachrichtlich)	1:100.000
3	Übersichtslageplan vom 31.07.2014 (nachrichtlich)	1:25.000
4	Übersichtshöhenplan vom 31.07.2014 (nachrichtlich)	1:25.000/ 2.500
5/1 T	Lageplan Bau-km 346+628 bis Bau-km 347+600 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
5/2	Lageplan Bau-km 347+530 bis Bau-km 348+360 vom 31.07.2014	1:1.000
5/3	Lageplan Bau-km 348+290 bis Bau-km 349+140 vom 31.07.2014	1:1.000
5/4 T	Lageplan Bau-km 348+970 bis Bau-km 350+080 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
5/5 T	Lageplan Bau-km 350+010 bis Bau-km 351+110 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
5/6	Lageplan Bau-km 351+020 bis Bau-km 352+130 vom	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	31.07.2014	
5/7 T	Lageplan Bau-km 352+040 bis Bau-km 353+150 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
5/8	Lageplan Bau-km 352+960 bis Bau-km 354+070 vom 31.07.2014	1:1.000
5/9 T	Lageplan Bau-km 346+628 bis Bau-km 354+900 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
6.1/1 T	Höhenplan BAB A3 Bau-km Bau-km 346+628 bis Bau-km 347+520 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.1/2	Höhenplan BAB A3 Bau-km 347+520 bis Bau-km 348+310 vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.1/3 T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 348+310 bis Bau-km 348+960 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.1/4 T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 348+960 bis Bau-km 350+000 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.1/5	Höhenplan BAB A3 Bau-km 350+000 bis Bau-km 351+020 vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.1/6	Höhenplan BAB A3 Bau-km 351+020 bis Bau-km 352+030 vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.1/7 T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 352+030 bis Bau-km 352+950 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.1/8	Höhenplan BAB A3 Bau-km 352+950 bis Bau-km 353+960 vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.1/9 T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 353+960 bis Bau-km 354+900 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.2/1	Höhenplan Rampe St 2763 => Frankfurt und Rampe Nürnberg => St 2763 vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.2/2	Höhenplan Rampe Frankfurt => St 2763 und Rampe St 2763 => Nürnberg vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.3/1 T	Höhenplan Unterführung einer GVS, Bau-km 346+640, Warmersdorf - BA 50 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.3/2	Höhenplan Überführung der Kreisstraße, Bau-km 347+164, Elsendorf (BA 50) – Buchfeld (ERH 22) vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.3/3	Höhenplan Überführung eines öffentlichen Feldweges, Bau-km 350+834 vom 31.07.2014	1:1.000/ 100
6.3/4 T	Höhenplan Unterführung eines öffentlichen Feldweges, Bau-km 352+482 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000/ 100
6.3/5	Höhenplan Unterführung eines öffentlichen Waldweges, Bau-km 353+364 vom 31.07.2014	1:1000/ 100
6.3/6 T	Höhenplan Unterführung St 2763, Bau-km 354+231 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1000/ 100
7/1	Lageplan zu den lärmtechnischen Untersuchungen Bau-km 346+628 bis Bau-km 349+610 vom 31.07.2014	1:5.000
7/2	Lageplan zu den lärmtechnischen Untersuchungen Bau-km 349+500 bis Bau-km 352+660 vom 31.07.2014	1:5.000
7/3	Lageplan zu den lärmtechnischen Untersuchungen Bau-km 352+300 bis Bau-km 354+900 vom 31.07.2014	1:5.000
8.1/1 T	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 346+628 – Bau-km 349+610 vom 31.07.2014, tektiert	1:5.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	im Juli 2015	
8.1/2 T	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 349+500 – Bau-km 352+660 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:5.000
8.1/3 T	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 352+300 – Bau-km 354+900 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:5.000
8.2/1	Systemplan Absetz- und RRHB vom 31.07.2014	1:500
9.1 Blatt 0	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Legende vom 31.07.2014	
9.1/1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 1 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 2 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 3 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 4 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/5	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 5 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/6	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 6 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/7	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 7 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/8	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 8 vom 31.07.2014	1:1.000
9.1/9	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Blatt-Nr. 9 vom 31.07.2014	1:1.000
9.2	Maßnahmenblätter vom 31.07.2014	
9.3	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 30.07.2014	
10.1/1 T	Grunderwerbsplan Blatt 1 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
10.1/2	Grunderwerbsplan Blatt 2 vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/3	Grunderwerbsplan Blatt 3 vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/4	Grunderwerbsplan Blatt 4 vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/4a	Grunderwerbsplan Blatt 4a Nord vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/5 T	Grunderwerbsplan Blatt 5 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
10.1/5a	Grunderwerbsplan Blatt 5a Nord vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/5b	Grunderwerbsplan Blatt 5b Süd vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/6	Grunderwerbsplan Blatt 6 vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/7 T	Grunderwerbsplan Blatt 7 vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	1:1.000
10.1/8	Grunderwerbsplan Blatt 8 vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/8a	Grunderwerbsplan Blatt 8a Nord vom 31.07.2014	1:1.000
10.1/9	Grunderwerbsplan Blatt 9 vom 31.07.2014	1:1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis vom 31.07.2014, tektiert am 31.07.2015	
11 T	Regelungsverzeichnis vom 31.07.2014, tektiert am 31.07.2015	
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen gem RStO 2012 vom	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	31.07.2014 (nachrichtlich)	
14.2 Blatt 1	Regelquerschnitt BAB A 3 – RQ 36 vom 31.07.2014	1:50
14.2 Blatt 2	Regelquerschnitte AS Höchststadt Nord, Q1 und Q4 vom 31.07.2014	1:50
14.2 Blatt 3	Regelquerschnitt St 2763 vom 31.07.2014	1:50
14.2 Blatt 4	Regelquerschnitt RQ 9 Kreisstraße BA 50 / ERH 22 vom 31.07.2014	1:50
14.2 Blatt 5	Regelquerschnitt GVS Warmersdorf – BA 50 vom 31.07.2014	1:50
14.2 Blatt 6	Regelquerschnitte Feld- u. Wirtschaftswege vom 31.07.2014	1:50
14.3 Blatt 1	Sonderquerschnitt Bau-km 346+820 vom 31.07.2014	1:200
14.3 Blatt 2	Sonderquerschnitt Bau-km 347+900 vom 31.07.2014	1:200
14.3 Blatt 3	Sonderquerschnitt Bau-km 350+440 vom 31.07.2014	1:200
14.3 Blatt 4	Sonderquerschnitt Bau-km 353+700 vom 31.07.2014	1:200
17.1	Erläuterungen zum Verkehrslärm und zu den Luftschadstoffen vom 31.07.2014	
17.2	Ergebnistabellen Lärmberechnung vom 31.07.2014	
18.1 T	Erläuterungsbericht zu den wassertechnischen Untersuchungen vom 31.07.2014, tektiert am 31.07.2015	
18.2 T	Berechnungen zu den wassertechnischen Untersuchungen vom 31.07.2014, tektiert im Juli 2015	
19.1.1	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag vom 31.07.2014	
19.1.1 saP	Anhang zu Unterlage 19.1/1 – Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	
19.1.2/1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 1 vom 31.07.2014	1:5.000
19.1.2/2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 2 vom 31.07.2014	1:5.000
19.1.2/3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 3 vom 31.07.2014	1:5.000

3. Nebenbestimmungen

3.1 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.1.1 Sofern eine Bauwasserhaltung für die Ausführung der o. g. Baumaßnahme erforderlich sein sollte, so bedarf diese einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach Art. 70 BayWG; permanente Grundwasserabsenkungen sind zu vermeiden. Bei hoch anstehendem Grundwasser sind etwaige Bauwerke im Grundwasserschwankungsbereich in wasserdichten Wannen auszuführen.

3.1.2 Auf den besonderen Schutz des Mutterbodens und sonstige Vorgaben zum Umgang 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 zu Hilfenahme von gültigen Regelwerken und Normen, z.B. DIN 19371, zu achten

- 3.1.3 Durch bisher unbebaute Grundstücke können Entwässerungsanlagen (Drainageleitungen, Gräben usw.) der oberhalb gelegenen Flächen verlaufen. Ggfs. sind diese Entwässerungsanlagen so umzubauen, dass ihre Funktion erhalten bleibt und das Oberflächenwasser sowie das Grundwasser schadlos weiter- bzw. abgeleitet werden kann.
- 3.2 Natur- und Landschaftsschutz
- 3.2.1 Sofern die Errichtung der Grünbrücke "Mönau" entfallen sollte, sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen mit einem Flächenumfang von 2,3001 ha zusätzlich zu erbringen.
- 3.2.2 Die in den Unterlagen dargestellten flächenbezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das bayerische Landesamts für Umwelt unter Verwendung der erforderlichen Meldebögen zu melden.
- 3.2.3 Die Baumaßnahme sowie die Kompensationsmaßnahmen sind durch eine ökologische Baubegleitung zu betreuen.
- 3.2.4 Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahmen, Schutz- Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Bauleitung unerlässlich. Sie ist vor Maßnahmenbeginn den örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen. Über die örtlichen Einsätze ist ein Protokoll zu führen, das jeweils unaufgefordert der Unteren Naturschutzbehörden Landratsamt Erlangen Höchststadt zuzuleiten ist.
- 3.2.5 Die Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen ist der Höheren Naturschutzbehörde, Regierung von Mittelfranken, SG 51 schriftlich anzuzeigen.
- 3.2.6 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.
- 3.2.7 Die Maßnahmen in den Flächen des Offenlandausgleichs sowie in den Sukzessionsflächen des naturschutzrechtlichen und waldrechtlichen Ausgleichs sind durch Einbringung von Strukturelementen (z.B. Wurzelstöcken und Lesesteinhaufen) im Rahmen der Ausführungsplanung zu erweitern.
- 3.3 Immissionsschutz
- 3.3.1 Bei Wand-Wall-Kombinationen ist darauf zu achten, dass die aufgesetzte Wand auch bei eventuellen Setzungen des Walls noch sicher in den Untergrund eingebunden ist, um Lücken in der Abschirmung zu vermeiden.
- 3.3.2 Auf der gesamten Länge des Ausbauabschnittes ist eine Fahrbahndecke einzubauen die gegenüber dem Referenzbelag der 16. BImSchV (nicht geriffelter Gußasphalt) eine um mindestens 2 dB(A) verminderte Schallabstrahlung bewirkt.
- 3.3.3 Die Lärmschutzwand östlich der Tank- und Rastanlage Steigerwald ist übergangslos an die Lärmschutzanlagen der geplanten Tank- und Rastanlage anzubinden.
- 3.3.4 Für den Fall, dass der Ausbau der BAB A3 vor dem Umbau der Tank- und Rastanlage Steigerwald erfolgt, sind die bei der Tank- und Rastanlage geplanten Lärmschutzeinrichtungen im Vorgriff im vollen Umfang im Rahmen des Ausbaus der BAB A3 umzusetzen.

- 3.3.5 Bei Ausbau der BAB A3 sind die Anforderungen der AVV Baulärm zu beachten. Abbrucharbeiten, die Bearbeitung von felsigem Material oder Rammarbeiten in der Nähe von Wohnanwesen sind nur nach vorheriger Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde (Planänderung) zulässig.
- 3.4 Fischereiwesen
- 3.4.1 Bei der Neuerstellung von Durchlässen sind die Rohre ca. 20 cm tief in den Gewässerboden einzulassen, um eine Einschwemmung von Substrat zu ermöglichen. Nach Ende der Baumaßnahmen sind diese Bereiche naturnah zu gestalten.
- 3.4.2 Bei der Zwischenlagerung des Erdaushubes (Erddeponien) ist darauf zu achten, dass bei Niederschlägen abgeschwemmtes Aushubmaterial nicht in Gräben bzw. in Vorfluter oder den nahegelegenen Teichen gelangen kann.
- 3.4.3 Das Anschneiden des Grundwasserspiegels und die Entwässerung der Baufläche darf nicht zum Trockenfallen von Gewässern bzw. Gräben führen. Bei Veränderungen an den Gewässern im Zuge der Ausgleichmaßnahmen ist die Fachberatung für das Fischereiwesen bei dem Bezirk Mittelfranken rechtzeitig zu beteiligen, um eine fachgerechte fischökologische Umsetzung zu erreichen.
- 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 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München ist der Baubeginn spätestens fünf Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten anzuzeigen.
- 3.5.3 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.
- 3.5.4 Die Vorhabenträgerin hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich Prospektion) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.
- 3.5.5 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.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird bis auf Widerruf die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG zur Benutzung des Grundwassers durch die Versickerung von Niederschlagswasser und die Benutzung eines Wegseitengrabens zum Heichtweihergraben, eines Vorflutgrabens zum Stegwiesengraben und einen Straßengraben der St 2763 zum Stegwiesengraben durch Einleiten gesammelter Niederschlagswässer erteilt. Die Erlaubnis ist unbefristet.

4.1.2 Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des über Entwässerungsgräben abgeleiteten Regenwassers:

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Benutztes Gewässer
----------------------------	-----------	------------	--------------------

Entwässerungsabschnitt 2 Bau-km 346+655 – 347+618:

Regenrückhaltebecken RHB 346 – 1R (E 2) Graben Bau-km 346+800	Warmersdorf	187	Wegseitengraben
--	-------------	-----	-----------------

Entwässerungsabschnitt 3 Bau-km 347+618 – 352+472:

Regenrückhaltebecken RHB 352 - 1R (E 3) Graben Bau-km 352+400	Schirnsdorf	333	Vorflutgraben
--	-------------	-----	---------------

Entwässerungsabschnitt 4 Bau-km 352+472 – 353+370:

Regenrückhaltebecken RHB 352 - 2R (E 4) Graben Bau-km 352+500	Schirnsdorf	333	Vorflutgraben
--	-------------	-----	---------------

Entwässerungsabschnitt 5 Bau-km 353+370 – 354+220:

Regenrückhaltebecken RHB 354 – 1L (E 5) Graben Bau-km 354+150	Schirnsdorf	130	Straßengraben der ST 2763
--	-------------	-----	------------------------------

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

Bezeichnung der Einleitung	mittlerer Drosselabfluss Qdr l/s bei n = 0,2	ab
----------------------------	---	----

Entwässerungsabschnitt 2 Bau-km 346+655 – 347+618:

Regenrückhaltebecken RHB 346 – 1R	43	Inbetriebnahme
--------------------------------------	----	----------------

(E 2) Bau-km 346+800		
----------------------	--	--

Entwässerungsabschnitt 3 Bau-km 347+618 – 352+472:

Regenrückhaltebecken RHB 352 - 1R (E 3) Bau-km 352+400	39	Inbetriebnahme
--	----	----------------

Entwässerungsabschnitt 4 Bau-km 352+472 – 353+370:

Regenrückhaltebecken RHB 352 - 2R (E 4) Bau-km 352+500	4	Inbetriebnahme
--	---	----------------

Entwässerungsabschnitt 5 Bau-km 353+370 – 354+220:

Regenrückhaltebecken RHB 354 – 1L (E 5) Bau-km 354+150	15	Inbetriebnahme
--	----	----------------

- 4.2 Erlaubnisbedingungen und –auflagen
- 4.2.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.2.2 Der Unternehmensträger hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat der Unternehmensträger nach Maßgabe den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus den Abwasseranlagen mittelbar oder unmittelbar entstehen. Be- und Entwässerungsanlagen, die durch die Maßnahme berührt werden, sind wieder so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße Vorflut gegeben ist.
- 4.2.3 Die Entwässerungseinrichtungen sind nach den vorgelegten und geprüften Plänen auszuführen. Die anerkannten Regeln der Baukunst sind zu beachten. Der Unternehmensträger ist für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Überwachung der Anlagen verantwortlich. Für den Betrieb der Anlagen ist eine Betriebsvorschrift mit einem Alarm- und Benachrichtigungsplan für den Fall von Betriebsstörungen auszuarbeiten, an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt zu übersenden. Änderungen der Betriebsvorschrift sind mitzuteilen.
- 4.2.4 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Anlage ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- 4.2.5 Art, Umfang und Häufigkeit der vorzunehmenden Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen.
- 4.2.6 Die Absetzbecken sind nach jedem außergewöhnlichen Regenereignis, mind. jedoch vierteljährlich zu kontrollieren und von evtl. Schwimmstoffen und Ölschlieren 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 ord-

- nungsgemäß nach den derzeit gültigen abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.
- 4.2.7 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.
- 4.2.8 Das Abwasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentration an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.2.9 Es dürfen keine leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffe und sonstige schadstoffbelastete Abwässer in das Gewässer gelangen.
- 4.2.10 In das Becken dürfen nur die abfließenden Straßenoberflächenwässer von den beantragten bzw. der Bemessung zugrundeliegenden Flächen abgeleitet werden.
- 4.2.11 An dem Beckenablauf bzw. Auslaufbauwerk ist eine Absperrvorrichtung vorzusehen, die bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sofort verschlossen werden kann.
- 4.2.12 Das Kanalnetz ist regelmäßig zu überwachen. Art, Umfang und Häufigkeit der vorzunehmenden Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen.
- 4.2.13 Der Unternehmensträger ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt und der Kreisverwaltungsbehörde eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.2.14 Änderungen der erlaubten Art der eingeleiteten Straßenoberflächenwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.2.15 Außerbetriebnahme (z.B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlage sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt und der Kreisverwaltungsbehörde sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung. Kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehenden nicht eingehalten werden, ist vorher eine ergänzende beschränkte Erlaubnis zu beantragen.
- 4.2.16 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in das Gewässer gelangen, ist die Kreisverwaltungsbehörde, die Polizei sowie das Wasserwirtschaftsamt sofort zu verständigen.
- 4.2.17 Die Anlage darf 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 (PSW) 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 öf-

fentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

4.2.18 In dem Alarmierungsplan der Autobahn ist zu regeln, dass bei Unfällen auf dem Straßenabschnitt, der über den Stegwiesengraben bzw. die Reiche Ebrach entwässert, das zuständige Wasserversorgungsunternehmen zu informieren ist.

4.2.19 Gestaltung der Entwässerungsanlagen:

4.2.19.1 Entwässerungsabschnitt 2 (E 2) Bau-km 346+655 – 347+618:

Der bewachsene Oberboden in den Entwässerungsgräben und auf den Böschungen und Banketten, über denen das Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Entwässerungsgräben abläuft, muss eine Mächtigkeit von mindestens 20 cm aufweisen. Die Entwässerungsgräben können alternativ mit bindigem Boden ausgeführt werden.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetzbecken mindestens > 150 m² betragen.

4.2.19.2 Entwässerungsabschnitt 3 (E 3) Bau-km 347+618 – 352+472:

Der Zulauf des Absetzbeckens ist an der Stirnseite anzuordnen.

Der bewachsene Oberboden in den Entwässerungsgräben und auf den Böschungen und Banketten, über denen das Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Entwässerungsgräben abläuft, muss eine Mächtigkeit von mindestens 20 cm aufweisen. Die Entwässerungsgräben können alternativ mit bindigem Boden ausgeführt werden.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetz-becken mindestens > 590 m² betragen. Die erforderliche Querschnittsfläche beim horizontalen Durchfluss muss mindestens > 29,2 m² betragen.

4.2.19.3 Entwässerungsabschnitt 4 (E 4) Bau-km 352+472 – 353+370:

Der Zulauf des Absetzbeckens ist an der Stirnseite anzuordnen.

Der bewachsene Oberboden in den Entwässerungsgräben und auf den Böschungen und Banketten, über denen das Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Entwässerungsgräben abläuft, muss eine Mächtigkeit von mindestens 20 cm aufweisen. Die Entwässerungsgräben können alternativ mit bindigem Boden ausgeführt werden.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetz-becken mindestens > 110 m² betragen.

4.2.19.4 Entwässerungsabschnitt 5 (E 5) Bau-km 353+370 – 354+220:

Der Zulauf des Absetzbeckens ist an der Stirnseite anzuordnen.

Der bewachsene Oberboden in den Entwässerungsgräben und auf den Böschungen und Banketten (über denen das Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Entwässerungs-gräben abläuft) muss eine Mächtigkeit von mindestens 20 cm aufweisen. Die Entwässerungsgräben können alternativ mit bindigem Boden ausgeführt werden.

Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetzbecken mindestens > 120 m² betragen.

4.2.19.5 Soweit das anfallende Niederschlagswasser von der Anschlussstelle Höchststadt-Nord nicht einer Niederschlagswasserbehandlungs- bzw. einer Regenrückhalteanlage zugeführt, sondern teilweise versickert wird, sind die Mulden mit mind. 20 cm Oberboden auszurüsten.

4.2.20 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

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 eingezogen, 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 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 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.

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 Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bis dato 4-streifigen Bundesautobahn A 3 im Abschnitt von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord (Bau-km 346+628 bis Bau-km 354+900) im Bereich Wachenroth, Lonnerstadt, Mühlhausen und Schlüsselfeld. Der Ausbauabschnitt stellt einen Teilabschnitt des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth-Erlangen dar. Das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird soweit notwendig den neuen Gegebenheiten angepasst.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 08.08.2014 hat die Autobahndirektion Nordbayern die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem FStrG für den Ausbau des oben bezeichneten Autobahnabschnittes beantragt.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 29.09.2014 bis 28.10.2014 bei der Stadt Schlüsselfeld, der Verwaltungsgemeinschaft Höchststadt an der Aisch und dem Markt Wachenroth nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 11.11.2014 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:

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Erlangen
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Autobahn Tank- und Rast GmbH
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayernwerk AG
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Funkturm GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- E.ON Bayern AG
- Landratsamt Bamberg
- Landratsamt Erlangen – Höchststadt
- Markt Lonnerstadt
- Markt Mühlhausen
- Markt Wachenroth
- Planungsverband Region Nürnberg
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Regierung von Oberfranken
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Stadt Schlüsselfeld
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 21.04.2015 in Wachenroth 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.

Aus Anlass der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen und hat die Vorhabenträgerin im Nachgang des Erörterungstermines Planänderungen (Tekturen) vorgenommen und in das Verfahren eingebracht. Die planfestgestellten Tekturunterlagen sind jeweils mit einem „T“ gekennzeichnet.

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. Da das Vorhaben randlich auch im Regierungsbezirk Oberfranken belegen ist, hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr mit Schreiben vom 30.07.2014 gemäß Art. 3 Abs. 2 BayVwVfG als örtlich zuständige Planfeststellungsbehörde die Regierung von Mittelfranken bestimmt. Die Regierung von Oberfranken hat einer Zuständigkeitsübertragung vorab mit E-Mail vom 29.07.2014 zugestimmt.

Nach § 17 Abs. 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 § 7 WHG. Auf Grund von § 14 WHG i.V.m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen 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 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.

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 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 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. rügt, er sei im Anhörungsverfahren nicht ordnungsgemäß 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 der 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, berichtigt 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 Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf sowie der Städte Erlangen und Herzogenaurach 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. wohl auch genutzte - Möglichkeit, die Planunterlagen während des Auslegungszeitraums über den Internetauftritt der Planfeststellungsbehörde einzusehen. Insbesondere war, entge-

gen der Behauptung des Bund Naturschutz in Bayern, auch die saP (als Anhang zu Unterlage 19-1-1) ausgelegt und zusätzlich im Internet veröffentlicht worden.

Im Übrigen ist in 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 genommenen 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).

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang 4-streifigen BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg von östlich der Stadt Schlüsselfeld (Bau-km 346+628) bis östlich der Anschlussstelle Höchststadt-Nord (Bau-km 354+900). Er bildet einen Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A3 im übergeordneten Planungsabschnitt vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen. Die vorliegende Planung berücksichtigt gleichfalls die für die Erweiterung der bei Bau-km 349+500 (südseitig) und Bau-km 349+700 (nordseitig) gelegenen Tank- und Rastanlage Steigerwald erforderlichen Anpassungen an die BAB A3. Die Baulänge der durchgehenden Strecke der BAB A3 beträgt 8,272 km. Der Umfang der erforderlichen Anpassungsarbeiten an der Anschlussstelle Höchststadt-Nord beträgt insgesamt 1,1 km. Außerdem sind in diesem Planungsabschnitt in der Summe ca. 1,8 km kreuzende sowie ca. 1,7 km parallel verlaufende Straßen und Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Die Kronenbreite des Ausbauquerschnittes einschließlich Mittelstreifen und Bankette beträgt 36 m.

Der Anteil versiegelter Flächen des bestehenden A3-Planungsabschnittes beträgt ca. 18,70 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 21,13 ha versiegelt sein (Netto-Neuversiegelung 2,43 ha). Der Anteil von Begleitgrün- oder sonstige Nebenflächen erhöht sich im Rahmen der Ausbaumaßnahme von ca. 22,99 ha auf ca. 36,52 ha.

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

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet gehört zum Hauptnaturreaum Nr. 11 „Fränkisches Keuper-Lias-Land“ mit der Haupteinheit „Steigerwald“ (Nr. 115) und innerhalb dieser zur naturräumlichen Untereinheit „Steigerwaldhochfläche“ (Nr. 115 B). Das Tal der Reichen Ebrach nördlich von Schirnsdorf gehört bereits zur Haupteinheit „Mittelfränkisches Becken“ (Nr. 113) mit der gleichnamigen Untereinheit 113-A.

Das Untersuchungsgebiet beginnt im Westen an der Ortsverbindungsstraße nach Warmersdorf auf ca. 360 m ü. NN und folgt dem Höhenrücken zwischen dem Tal der Reichen Ebrach im Norden und dem Aischtal im Süden (jeweils außerhalb des

Untersuchungsgebietes) nach Osten. Der Höhenrücken fällt dabei langsam bis auf ca. 330 m ü. NN im Bereich der AS Höchststadt-Nord ab.

Das Untersuchungsgebiet zählt zum Wuchsraum 5.5 „Nördliche Keuperabdachung“, dessen natürliche Waldgesellschaften durch Buchenwälder und Eichenmischwälder (kollin bis submontan) bestimmt sind und Buche und Eiche oder Eiche/Hainbuche als Hauptbaumarten aufweisen.

Für die Vegetation ist der Wechsel von teils großflächigen Wäldern und landwirtschaftlichen Nutzflächen auf dem Höhenrücken, der das Untersuchungsgebiet prägt, entscheidend. Die Tallagen, die im Norden und Süden in das Untersuchungsgebiet hinein reichen, sind intensiv landwirtschaftlich genutzt (Grünland im Talgrund, sonst Ackerbau), die beiden größeren Täler (Tal der Reichen Ebrach und Aischtal) im Norden und im Süden haben aber gleichzeitig auch Bedeutung als Verkehrsweg und Siedlungsachse in Ost-West-Richtung.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete und ebenfalls keine Landschaftsschutzgebiete und geschützten Landschaftsbestandteile.

Das westliche Untersuchungsgebiet bis zur GV-Straße Weingartsgreuth–Ailsbach (unmittelbar östlich der Tank- und Rastanlage Steigerwald) liegt im Naturpark „Steigerwald“ (§ 27 BNatSchG). Der Teil des Untersuchungsgebiets nördlich der BAB liegt vollständig in der Schutzzone des Naturparks, südlich der BAB A 3 gehören nur die Waldgebiete westlich der Straße Weingartsgreuth–Ailsbach („Geiersberg“, „Tannbruck“, „Hüttenäcker“) zur Schutzzone.

Im Untersuchungsgebiet liegen geschützte Feuchtflächen, Mager und Trockenstandorte nach § 30 BNatSchG.

Ein festgesetztes Wasserschutzgebiet liegt nördlich Schirnsdorf.

Im Umfeld der A 3 liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes mehrere Siedlungsbereiche. Die Baumaßnahme wirkt sich auf das Gebiet folgender Kommunen aus: Markt Wacheroth (Gemarkungen Warmersdorf, Buchfeld, Weingartsgreuth), Stadt Schlüsselfeld (Gemarkung Elsendorf), Markt Mühlhausen (Gemarkung Buchfeld) und auf das gemeindefreie Gebiet (Waldgebiet) Birkach. Der Abstand zu den der Autobahn am nächsten liegenden Wohnbebauungen (Buchfeld) beträgt 150 m.

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 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 eines lärm mindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ auf der gesamten Länge des Ausbauabschnittes zur Reduzierung der von der A 3 ausgehenden Schallemissionen.

- Neuerrichtung von Lärmschutzwänden und –wällen zur zusätzlichen Verringerung der auf Wohngebiete 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.
- Rodungen von Waldflächen und Gehölzbeständen werden außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, durchgeführt.
- Beibehaltung bzw. leichte Verbreiterung der bestehenden Querungsbauwerke und Errichtung einer Grünbrücke zur Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit.
- Befestigte Flächen, die zukünftig nicht mehr benötigt werden, werden entsiegelt und zusammen mit nicht mehr benötigten Straßenebenenflächen entsprechend der naturschutzfachlichen bzw. land- oder forstwirtschaftlichen Eignung rekultiviert. Dies gilt insbesondere für die beiden bestehenden kleinen Parkplätze, die aufgelassen werden.
- In den Bereichen, in denen naturnahe Lebensräume direkt an die Autobahn angrenzen, wird die bauzeitige Inanspruchnahme möglichst eng begrenzt. Dies gilt vor allem für Biotopstrukturen, z.B. für Streuobstwiesen, Hecken und Waldränder.
- Die für das Ausbauvorhaben erforderlichen Flächen für bauzeitige Inanspruchnahme (Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen) werden nach Möglichkeit auf Flächen des bestehenden und geplanten Autobahnkörpers sowie auf Ackerflächen ausgewiesen. An das Baufeld angrenzende und durch das Baugeschehen möglicherweise gefährdete hochwertige Waldflächen sowie besonders schutzwürdige Biotope im Offenland werden mit Biotopschutzzäunen gesichert. Für Baustellenzufahrten wird ausschließlich das bestehende Wegenetz genutzt.
- Bauzeitlich beanspruchte Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen rekultiviert.
- An das Baufeld angrenzende und durch das Baugeschehen möglicherweise gefährdete hochwertige Waldflächen sowie besonders schutzwürdige Biotope im Offenland werden mit Biotopschutzzäunen gesichert.
- Alt- und totholzreiche Bäume mit Verdacht auf Fledermaushöhlen werden ausschließlich im Oktober außerhalb der Winterruhe der Fledermäuse gefällt, um evtl. in Baumhöhlen übertagende Individuen die Möglichkeit zu geben, die Baumhöhlen zu verlassen.
- Um die Entstehung von Laichhabitaten der Gelbbauchunke im Bereich der Baustraßen – und damit potenzielle Individuenverluste während der Bauzeit im Bereich von Fahrspuren – zu vermeiden, werden die Baustraßen im Waldbereich bauzeitlich befestigt, so dass keine wassergefüllten Fahrspuren entstehen.

- 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 Gestaltungsma ßnahmen vorgenommen (Pflanzung standortheimischer Hecken- und Gehölzelemente sowie von Einzelb äumen und Str äuchern, Landschaftsrasenansaat, Entwicklung von Sukzessionsfl ächen ohne Ansaat).

Im Übrigen wird auf die ausführliche Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzma ßnahmen in der Unterlage 19.1 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 Stra ßennetz, sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausma ß 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

Im Umfeld des gegenständlichen Ausbauabschnittes liegen mehrere Siedlungen, auf die von der A 3 herrührende Lärmimmissionen einwirken. Insbesondere sind die Ortschaften Warmersdorf, Buchfeld, Wachenroth, Ailsbach, Weingartsgreuth, Horbach, Simmersdorf, Mühlhausen, Schirnsdorf und Na-

ckendorf vom Lärm der A 3 im Ausbauabschnitt betroffen. 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.

In der Verkehrsuntersuchung vom März 2014 prognostiziert Prof. Dr.-Ing. Kurzak für 2030 zwischen der AS Schlüsselfeld und der AS Höchststadt-Nord einen DTV von 72.800 Kfz/ 24 h und zwischen der AS Höchststadt Nord und der AS Pommersfelden eine Verkehrsmenge von 74.400 Kfz/24 h. An Schwerverkehr sind danach 15.120 Lkw/24 h (zwischen der AS Schlüsselfeld und der AS Höchststadt-Nord) bzw. 15.280 Lkw/24 h (zwischen der AS Höchststadt Nord und der AS Pommersfelden) zu erwarten. An den im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts A 3 liegenden Gebäuden, die zu Wohnzwecken genutzt werden, kommt es hierdurch – im Prognosenullfall - zu einer Erhöhung der vom Verkehr auf der A 3 herrührenden Beurteilungspegel um rund 1 dB(A).

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 und in Form von Lärmschutzwänden bzw. -wällen werden sich die Beurteilungspegel in den bebauten Gebieten im Prognoseplanfall gegenüber dem Zustand, der sich in diesem Jahr ohne Ausbau der A 3 ergäbe, teilweise deutlich reduzieren. An allen Gebäuden - bis auf einen Immissionsort an einem Anwesen – werden die jeweils maßgeblichen Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass insoweit aktiver Vollschutz erreicht wird.

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

- Luftschadstoffe

Nach dem Ergebnis der von der Vorhabensträgerin für das Prognosejahr 2030 bzgl. der Ortschaft Buchfeld 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 24,29 µg/m³, für Partikel PM_{2,5} bei rund 16 µg/m³ und für NO₂ bei 19,5 µg/ m³. Es ist mit 26 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM₁₀ von 50 µg/m³ sowie mit maximal zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO₂ von 200 µg/m³ im Kalenderjahr zu rechnen. Diese Ergebnisse sind auch auf die übrigen Ortschaften im Planfeststellungsabschnitt übertragbar, weil Buchfeld mit einem Abstand von 150 Metern zur Autobahn am nächsten zu der Emissionsquelle liegt. 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 Lärmschutzanlagen die Siedlungen entlang der A 3 zusätzlich gegen Luftschadstoffimmissionen ab; dieser Abschirmeffekt wurde bei der vorgenommenen Berechnung

jedoch nicht berücksichtigt, so dass die Abschätzung insoweit „auf der sicheren Seite“ liegt.

Im Rahmen der Baudurchführung wird es zeitweise zu zusätzlichen Abgasemissionen durch Baufahrzeuge und einer vermehrter 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.

Das momentan abschnittsweise vorhandene Straßenbegleitgrün wird zum großen Teil beim Ausbau der A 3 entfernt, so dass diese in die Landschaft einbindenden Elemente entfallen. Bereichsweise werden 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 Lärmschutzanlagen 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.

Durch die Autobahn besteht auch bereits momentan ein Trenneffekt zwischen den nördlich und südlich davon liegenden Gebieten. Mit dem Ausbau der A 3 wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar etwas vergrößert, 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 Unter- bzw. Überführungen 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 aus-

schlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, 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 auf einer Erfassung der Biotop- und Nutzungsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotopkartierung und der Artenschutzkartierung sowie faunistischen Übersichtsbegehungen basiert, ist in der Unterlage 19.1 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. Neben forstwirtschaftlich geprägten Wäldern ist auch Wald mit naturnahen Elementen (z.B. artenreiche eichenbetonte Laubwälder oder mit Eichen bestockte Waldränder) betroffen. Im Offenland sind hauptsächlich folgende Biotoptypen von Eingriffen betroffen: naturnahe Hecken (meist auf Autobahnböschungen), kleine Komplexlebensräume mit Hecken auf Geländestufen und angrenzenden mageren Wiesen und Grasfluren, Streuobstwiesen, Schilf und Hochstaudenfluren im Bereich des ehemaligen Rückhaltebeckens bei Bau-km 351+800 mit anschließendem Feuchtwald.

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.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete und ebenfalls keine Landschaftsschutzgebiete und geschützten Landschaftsbestandteile.

Das westliche Untersuchungsgebiet bis zur GV-Straße Weingartsgreuth–Ailsbach (unmittelbar östlich der Tank- und Rastanlage Steigerwald) liegt aber im Naturpark „Steigerwald“. Der Teil des Untersuchungsgebiets nördlich der BAB liegt vollständig in der Schutzzone des Naturparks, südlich der BAB A 3 gehören nur die Waldgebiete westlich der Straße Weingartsgreuth–Ailsbach („Geiersberg“, „Tannbruck“, „Hüttenäcker“) zur Schutzzone. Durch die "Verordnung über den Naturpark Steigerwald vom 08.03.1988" wurde dieser Landschaftsraum einem besonderen Schutz unterstellt. Der Eingriff erfolgt allerdings in einem Bereich des Landschaftsschutzgebiets, der durch die bestehende Autobahn und die Tank- und Rastanlage bereits vorbelastet ist. Eine Kompensation des Eingriffs durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen, zum Teil in unmittelbarer Nähe des Eingriffs, ist durch Feststellung und damit Verbindlichmachung des landschaftspflegerischen Begleitplans gewährleistet.

In mehrere gesetzlich geschützte Biotope (geschützte Feuchtfleichen, Mager und Trockenstandorte nach § 30 BNatSchG) wird mit dem Autobahnausbau ebenso eingegriffen. Die betroffenen Biotope sowie der Umfang der jeweiligen Eingriffe bzw. Beeinträchtigungen sind in Unterlage 19.2 dargestellt; hierauf wird an dieser Stelle aus Gründen der Übersichtlichkeit Bezug genommen.

Streng geschützte Arten sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Unter Berücksichtigung der (verbindlich planfestgestellten) Vorkehrungen und Vermeidungsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für die gemeinschaftsrechtlich ge-

geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie) nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere sind durch die bestehende Autobahntrasse bereits jetzt sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind mit dem Bau der Autobahn komplett durchtrennt worden. Die A 3 stellt schon jetzt eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten dar. Die Durchlässe der A 3 werden im Rahmen des Ausbaus zumindest in den bestehenden Abmessungen beibehalten. Mit der geplanten Grünbrücke wird zukünftig - insbesondere für Wildtiere - auch wieder ein wirksamer Populationsaustausch zwischen den ausgedehnten Waldteilen nördlich und südlich der Autobahn ermöglicht.

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.

Im Planungsabschnitt beträgt der Anteil bereits versiegelter Flächen ca. 18,70 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 21,13 ha versiegelt sein (Netto-Neuversiegelung 2,43 ha). Bauzeitlich unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahme weiteren Belastungen. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder rekultiviert.

Das Umfeld der Autobahn unterliegt daneben verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen (Abgase, Tausalzlösung, Brems- und Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.). Außerdem besteht hier auch die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (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 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 eine Aufnahme dieser Stoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände nicht auszuschließen ist (in etwa 5 – 10 m neben dem Fahrbahnrand), durch den Autobahnausbau tiefer in die an die Trasse angrenzenden Flächen hinein. Die vorgesehenen Lärmschutzanlagen verringern allerdings 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, die Anlegung 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

Durch die mit dem Autobahnausbau einher gehende zusätzliche Flächenversiegelung kommt es zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser.

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 Absetz- und Rückhaltebecken 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 entlastet. Bislang wurde das anfallende Niederschlagswasser ohne vorherige Behandlung in den Böschungsbereichen versickert bzw. über diese Vorfluter abgeleitet. Die im Winter vom Fahrbahnwasser mitgeführte Tausalzfracht wird durch die Absetz- und Rückhaltebecken nicht ausgereinigt. Es ist allerdings dennoch nicht zu erwarten, dass sich die in den Vorflutern ankommende Salzkonzentration gegenüber dem jetzigen Zustand spürbar ändern wird, da zwar die absolute Menge an ausgebrachtem Salz wegen der größeren versiegelten Fläche höher sein wird, gleichzeitig aber auch mehr Wasser von den erweiterten Fahrbahnen abfließt. Die vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken geben das gereinigte Wasser zudem gedrosselt an die Vorfluter ab, damit die insbesondere bei Starkregeneignissen nicht überlastet werden.

Im Rahmen des Baubetriebs besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Einträgen durch Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer.

2.1.4.4.2 Grundwasser

Die mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 verbundene Neuversiegelung führt zu einer quantitativen Verringerung der Grundwasserneubildung und einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Die geplante Reinigung der Straßenwässer durch die ASB und RHB führt aber zu einer Verbesserung der Wasserqualität. Bisher wurde das anfallende Niederschlagswasser freiflächig ohne Klärung in den Böschungsbereichen versickert bzw. ohne Drosselung über die Vorfluter abgeleitet.

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

Ein festgesetztes Wasserschutzgebiet liegt nördlich Schirnsdorf. Der Straßengraben der St 2763, über dem ein Teil des vorgereinigten Straßenwassers abgeleitet

wird, verläuft am Rand zur Weiteren Schutzzone entlang und mündet in dem Stegwiesengraben. Im weiteren Verlauf durchquert der Stegwiesengraben vor Einmündung in die Reiche Ebrach die weitere, nicht aber die engere Schutzzone des Wasserschutzgebietes. Das Wasserschutzgebiet wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Im Rahmen der baulichen Erweiterung der A 3 werden von den RiStWag vorgegebene bautechnische Vorkehrungen getroffen, um das verkehrsbedingte Gefährdungspotential für das Grundwasser (z. B. bei Verkehrsunfällen mit einem Abfließen wassergefährdender Stoffe), welches in dieser Form auch heute schon gegeben ist, zu minimieren. Bei den auf einem größeren Teil des Ausbauabschnittes vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken kann im Havariefall mit Hilfe von Absperrrichtungen 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 bautechnischen Vorkehrungen bzw. Schutzmechanismen vorhanden.

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 meteorologische Bedingungen, photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich. Wesentlich erscheint 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 etwas 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 verringern sich in gewissem Umfang die Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich. Mit der Versiegelung von Offenland in der landwirtschaftlichen Flur reduziert sich in geringem Umfang zudem der Anteil an Flächen, denen eine Funktion für die Kaltluftentstehung zukommt. Die Höhenlage der A 3 wird in den meisten Bereichen des Ausbauabschnittes weitgehend beibehalten, so dass sich in Bezug auf die luftklimatische Situation keine nachhaltigen Veränderungen ergeben (Kleinklima).

Lediglich in den Bereichen der Lärmschutzwälle sowie bei der Seitenentnahme ergeben sich Reliefveränderungen, die kleinflächige Auswirkungen auf örtliche Kaltluftströme haben können. Luftklimatisch wirksame Austausch- und Leitbahnen sind nicht betroffen.

Hinsichtlich des globalen Klimas können mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die insoweit komplexen Wirkungszusammenhänge keine konkreten Aussagen bezüglich der Auswirkungen des vorliegenden Einzelvorhabens getroffen werden. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass der Einfluss des Vorhabens – sei er wegen der Verflüssigung des Verkehrs als eher günstig, wegen dessen Mehrung als eher ungünstig oder als neutral zu bewerten – wegen seiner geringen Ausdehnung als äußerst niedrig einzustufen sein dürfte.

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

Im Übrigen wird auch auf das obige Kapitel „Schutzgut Mensch, Teilbereiche Wohnen: Luftschadstoffe“ Bezug genommen.

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, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Das Landschaftsbild im betroffenen Raum ist vor allem durch die bestehende Autobahntrasse sowie Siedlungsentwicklungen bereits erheblich vorbelastet. Die Trasse der A 3 ist zwar immer wieder durch Hecken- und Gehölzbestände an den Böschungen eingegrünt, an anderen Stellen jedoch ungehindert einsehbar.

Die Höhenlage der A 3 wird im Zuge des Ausbaus weitgehend beibehalten, so dass sich für das Landschaftsbild keine nachhaltigen Veränderungen durch den Ausbau ergeben. Nennenswerte zusätzliche Reliefveränderungen oder Landschaftszerschneidungen ergeben sich nicht. Lediglich in den Bereichen der Lärmschutzwälle sowie bei der Seitenentnahme ergeben sich Reliefveränderungen, die aber keine nennenswerten Auswirkungen auf das Landschaftsbild haben.

Die geplanten Lärmschutzanlagen tragen einerseits zur optischen Abschirmung des Verkehrs bei, wirken allerdings aufgrund ihrer Höhenentwicklung selbst als Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Entsprechende Maßnahmen sind im Westen des Ausbauabschnittes in Richtung Buchfeld sowie im östlichen Abschnitt in Richtung Schirnsdorf vorgesehen. Im letztgenannten Abschnitt binden diese Lärmschutzwälle an bestehende Waldflächen an, bzw. sind zwischen diese eingefügt, so dass sie landschaftsoptisch wenig in Erscheinung treten.

Begleitgrün entlang der Autobahn fehlt derzeit in den Abschnitten mit höhengleicher Gradienten (z.B. westlich der T+R-Anlage). Die vor allem im östlichen Abschnitt vorhandenen Begleitgehölze entlang der Autobahn als bisheriges Einbindungselement gehen größtenteils verloren. Auf den neu entstehenden Fahrbahnbegleitflächen werden jedoch in Bereichen mit größeren Böschungshöhen wieder Straßenbegleitgehölze angelegt. Zudem können in Teilbereichen wegen der vorgesehenen Böschungsverteilung am Baubeginn im Westen sowie im östlichen Teil wegen des dort vorgesehenen asymmetrischen Ausbaus mit Abrückung nach Süden einzelne Gehölze (teilweise) erhalten bleiben. In Waldabschnitten ist eine Einsehbarkeit wie bisher kaum gegeben.

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 Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Bau- bzw. Kunstdenkmäler sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet liegen eine Reihe von Bodendenkmälern: Ein vermutlich mittelalterlicher Turmhügel (östlich Weingartsgreuth), mesolithische Freilandstationen (westlich Schirnsdorf, südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf), neolithische Siedlungsfunde (westlich Schirnsdorf), Flurformen unbekannter Zeitstellung im Luftbild (westlich Schirnsdorf), neolithische Siedlungsfunde (südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf), Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung (südlich BAB A 3 und süd-westlich Schirnsdorf im Wald), eine vermutlich frühneuzeitliche Wüstung (südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf im Staatsforst Birkach). Ein weiteres potenzielles Bodendenkmal liegt möglicherweise nördlich der geplanten Seitenentnahme im Wald.

Es besteht die Gefahr, dass diese vor- oder frühgeschichtliche menschliche Hinterlassenschaften beschädigt oder zerstört werden. Um dem so weit wie möglich entgegen zu wirken, wurden der Vorhabensträgerin Maßgaben auferlegt, um den Erhalt des archäologischen Erbes weitmöglichst zu gewährleisten - notfalls durch fachgerechte Ausgrabung, damit die betroffenen Bodendenkmäler zumindest als Archivquelle erhalten bleiben. Eine archäologische Ausgrabung ist voraussichtlich allerdings nur in nächster Nähe des bekannten Bodendenkmals erforderlich, das sich ca. 1,8 km westlich der AS Höchststadt Nord befindet. Die Fundstelle ist durch die Aufsammlung von mesolithischen und neolithischen Funden bekannt geworden.

2.1.4.8 *Wechselwirkungen*

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und 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, die einen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen auslösen. Zum Schutz von empfindlichen Biotopflächen im Baustellenbereich ist die Errichtung von temporären Biotopschutzzäunen vorgesehen.

Bezüglich der Einzelheiten der vorgesehenen Maßnahmen wird auf die planfestgestellten Unterlagen 9.1, 9.2, 9.3, und 19.1 verwiesen.

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 Umwelthanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelthanforderungen 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 Umweltrisikoaabschätzung 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 erwarten. 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 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 Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben werden im Teilbereich Wohnen insgesamt als „mittel“ eingeschätzt.

- Lärm

Die vom Verkehrslärm der A 3 herrührenden Beurteilungspegel werden nach dem Ausbau wegen des Einbaus eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ und der Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen im Jahr 2030 aber zum Teil erheblich geringer sein als ohne einen Ausbau der A 3. Die prognostizierte, vergleichsweise geringe Verkehrszunahme und das kleinräumige Heranrücken der A 3 an die Wohnbebauung 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 nur an einem Immissionsort eines Wohngebäudes überschritten. Diese Grenzwertüberschreitung bewegt sich unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A). Der nächtlichen Beurteilungspegel an dem betroffenen Anwesen liegt auch unterhalb des für Dorf- und Mischgebiete geltenden Nachtgrenzwertes von 54 dB(A), so dass hier auch noch von gesunden Wohnverhältnissen ausgegangen werden kann. Für dieses Anwesen besteht im Übrigen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach näherer Maßgabe der Regelungen der 24. BImSchV; 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 PM₁₀ von 50 µg/m³ sowie des über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für NO₂ von 200 µg/m³ wird bei weitem nicht ausgeschöpft. Hinzu kommt, dass sich die berechnete Luftschadstoffbelastung auf den autobahnnahen Ortsrand von Buchfeld bezieht; in bebauten Gebieten, die weiter von der A 3 entfernt liegen, werden die von der Autobahn herrührende Luftschadstoffimmissionen noch niedriger sein. Darüber hinaus werden durch die in der Planung enthaltenen Lärmschutzeinrichtungen entlang der A 3 die Siedlungen im Untersuchungsraum zusätzlich gegen die Luftschadstoffemissionen von der A 3 abgeschirmt, so sich dass die Belastung, die sich in den bewohnten Gebieten einstellen wird, 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.

- Visuelle Beeinträchtigungen

Die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen 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 Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben werden im Teilbereich Erholung als „mittel“ eingeschätzt.

Die siedlungsnahe Naherholung wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. 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 nördlich und südlich der A 3 wird im Zuge des Ausbaus nicht merklich verstärkt; die Durchlässigkeit der A 3 bleibt durch die Aufrechterhaltung aller querenden Wegeverbindungen im derzeit bestehenden Maß erhalten.

Die im Rahmen der Baudurchführung eintretenden Einschränkungen bzw. Unterbrechungen von Wegeverbindungen bestehen nur für einen absehbaren 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 allenfalls mittlere Beeinträchtigungen angesehen.

2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen durch das Vorhaben werden als „hoch“ eingeschätzt.

In Bezug auf dieses Schutzgut entstehen durch die mit dem Vorhaben einher gehende Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen und durch die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope sowie durch den Eingriff in den Naturpark 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 die vom Vorhaben berührten Lebensräume zum großen Teil bereits jetzt direkt an der A 3 liegen und damit erheblich vorbelastet sind; ihr Wert ist deshalb schon jetzt herabgesetzt. Dasselbe gilt in Bezug auf die betroffenen Flächen des Landschaftsschutzgebietes. Zudem werden die dargestellten Beeinträchtigungen im Rahmen der Planung nach den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG 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 entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen; auf die Beschreibung bzw. Darstellung der Maßnahmen in den Unterlagen 9.1, 9.2, 9.3 und 19.1 wird Bezug genommen.

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 (außer bauzeitlich) nicht weiter eingeschränkt; die geplante Grünbrücke zeitigt in dieser Hinsicht sogar positive Effekte.

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 nur von untergeordneter Bedeutung.

2.2.3 Schutzgut Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden werden als „hoch“ eingeschätzt.

Für das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in einer Größenordnung von rund 2,43 ha (Nettoneuversiegelung) die hauptsächliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist aber in größerem Umfang als in der Planung vorgesehen 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 Lärmschutzeinrichtungen auf nicht unwesentlicher Länge des Ausbauabschnittes die an die Autobahn angrenzenden Flächen besser als momentan vor luftgetragenen Schadstoffen und aufgewirbel-

tem Fahrbahnwasser abgeschirmt werden. Dass in Zukunft durch technische Entwicklungen eine Verringerung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen erwarten ist, ist hier ebenso zu berücksichtigen.

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.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden als „mittel“ eingeschätzt.

Durch die mit dem Autobahnausbau einher gehende zusätzliche Flächenversiegelung kommt es zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser sowie zu einer quantitativen Verringerung der Grundwasserneubildung. Im Rahmen des Baubetriebes besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Einträgen durch Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer.

Das Vorhaben führt aber auch zu einer deutlichen Minderbelastung der Vorfluter und des Wasserhaushalts gegenüber der derzeitigen Situation, in der das Autobahnabwasser unbehandelt versickert bzw. abgeleitet wird: Mit den in der Planung vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken werden das auf der Fahrbahn der A 3 anfallende Wasser im Einzugsgebiet der Beckenanlagen gereinigt und dabei die mitgeführten Schmutzstoffe einschl. Leichtflüssigkeiten weitgehend zurückgehalten. Danach wird das Wasser gedrosselt an die Vorfluter abgegeben; Abflussspitzen treten auch bei starken Regenereignissen nicht auf. Bei Unfällen mit Austreten wassergefährdender Stoffen kann der Abfluss aus den Absetz- und Rückhaltebecken unterbunden und das Gelangen der ausgelaufenen Stoffe in den Wasserhaushalt verhindert werden.

2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft und Klima werden als „mittel“ eingeschätzt.

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. Daneben sorgen auch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen 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 nennenswert 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.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft werden als „mittel“ eingeschätzt.

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

Die Lärmschutzeinrichtungen wirken auch auf das Schutzgut Landschaft ambivalent. Sie führen auch 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.

Der Verlust der abschnittsweise vorhandenen Straßenbegleitgehölze ist zum großen Teil nur vorübergehend, da auf den entstehenden Straßennebenflächen in gewissem Umfang wieder Gehölzanpflanzungen erfolgen und diese nach entsprechender Aufwuchszeit für eine adäquate Einbindung der Autobahn in die Landschaft sorgen. Der betroffene Landschaftsraum ist bereits erheblich 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.

2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter werden als „mittel“ eingeschätzt.

Dieses Schutzgut ist wegen der im unmittelbaren Umfeld der A 3 liegenden vorgeschichtlichen Bodendenkmalen betroffen. Der Gefahr einer Zerstörung oder Beschädigung der Bodendenkmale kann aber mit den denkmalpflegerischen Auflagen dieses Beschlusses weitestgehend gebannt werden. Eine archäologische Ausgrabung ist voraussichtlich nur in nächster der Nähe eines der bekannten Bodendenkmale erforderlich.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung

Das Vorhaben 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 gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Stra-

ßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche 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. Es sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten 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.). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt dennoch sinnvoll. 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 hierdurch nicht ein, da der 6-streifige Ausbau der A 3 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten.

Im Hinblick auf den Lärmschutz darf eine Abschnittsbildung indessen nicht dazu führen, dass die infolge eines einheitlichen Planungsvorhabens auf ein Grundstück einwirkende Lärmbelastung aufgrund einer isolierten Beurteilung der den verschiedenen Abschnitten zuzuordnenden Verursachungsbeiträge in ihrer realen Dimension verkannt wird. Der Grundsatz der Problembewältigung fordert deshalb eine Ausnahme von der Regel, dass Lärmschutz bei abschnittsweise erfolgreicher Planfeststellung nur für den durch den Betrieb des einzelnen Abschnitts hervorgerufenen Lärm zu gewähren ist. Dem ist in der vorliegenden Planung dadurch Rechnung getragen worden, dass in Bezug auf den Ort Warmersdorf, der inmitten der Grenze von zwei Ausbaubauabschnitten liegt, die Emittenten bei der Lärmbetrach-

tung bereits bei Bau-km 345+350 angesetzt wurden. Daraus ergibt sich ein „Überhang“ von knapp 1,3 km bis zum Beginn des Planfeststellungsabschnitts. Somit wurde die Lärmbelastung aus dem von der Regierung von Oberfranken planfestgestellten Nachbarabschnitt (Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2013, Aktenzeichen: 32-4354.10-1/2009) in voller Höhe berücksichtigt. Diese Verfahrensweise entspricht den Vorgaben der Regierung von Oberfranken unter Ziffer A.3.3.8 des genannten Planfeststellungsbeschlusses, wonach „die abschließende Betrachtung des Lärmschutzkonzeptes und der in ihrer Gesamtheit erforderlichen aktiven Lärmschutzanlagen für den Ort Warmersdorf, Gemeinde Wachenroth, Regierungsbezirk Mittelfranken, (...) im östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt betrachtet und abschließend geregelt werden“ muss.

Bereits früher planfestgestellte Planungsabschnitte - hier insbesondere der Ausbau des genannten westlich angrenzenden Nachbarabschnittes - 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.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im Abschnitt AS Schlüsselfeld – AS Pommersfelden, innerhalb dessen das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 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 selbständige 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.

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 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.

Für den Planungsabschnitt wurde im März 2014 von Prof. Kurzak eine Fortschreibung der vorausgegangenen Verkehrsuntersuchungen auf das Prognosejahr 2030 erstellt. Den Verkehrsprognosen liegt der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Großraum Nürnberg zu Grunde. Berücksichtigt sind unter anderem die im Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthaltenen Verkehrsprojekte wie der 6-streifige Ausbau der A 3 Würzburg – Nürnberg, der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellweges im Zentrum von Nürnberg und die im Bereich der A 6, der A 9 und der A 73 (Süd) im Raum Nürnberg geplanten Ausbaumaßnahmen. Die durchschnittliche, tägliche Verkehrsmenge im Jahr 2010 lag zwischen der AS Schlüsselfeld und der AS Höchststadt-Nord bei rd. 58.200 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil lag mit rd. 12.000 Fz/24h bei 20,6 %. Bezogen auf die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 weist das Gutachten von Prof. Kurzak für den Planungsabschnitt bis zum Jahr 2030 einen Zuwachs beim Gesamtverkehr von ca. 25,0 % (Abschnitt AS Schlüsselfeld – AS Höchststadt-Nord) bzw. 22,1 % (AS Höchststadt-Nord – AS Pommersfelden) aus.

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 Öleressourcen und der Notwendigkeit des Klimaschutzes sei zukünftig mit veränderten Rahmenbedingungen zu rechnen, handelt es sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um Spekulationen, die im Rahmen einer Verkehrsprognose nicht quantifizierbar sind. Dabei ist u. a. auch zu berücksichtigen, dass auf der Grundlage früherer Erfahrungen mit zum Teil erheblichen Benzinpreissteigerungen auch nicht ohne wei-

teres von einem Zusammenhang zwischen Benzinpreis und Verkehrsmenge ausgegangen werden kann (so BVerwG, Urteil vom 26.10.2005 - 9 A 33.04 - juris).

Im Hinblick auf die 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 festgestellt 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 Fahrtgeschwindigkeit 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 wird dadurch nachhaltig gesteigert. Daneben wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmschutzes auch die Wohnbevölkerung erheblich von Verkehrslärmimmissionen entlastet.

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.

3.3.2 Finanzierbarkeit des Vorhabens

Der Umstand, dass das Vorhaben im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen „nur“ als Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht eingestuft ist, nimmt ihm nicht etwa mangels Finanzierbarkeit 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 Bedarf 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 bestehende 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 beschleunigt

3.3.3 Planungsziel

Das Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 3 – insbesondere auch in den Spitzenstunden - zu steigern, die Verkehrssicherheit auf der A 3 zu erhöhen und die Lärmsituation in den im Umfeld der A 3 liegenden Ortschaften zu verbessern. Es ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz notwendig werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (notwendige Folgemaßnahmen) mit ein.

3.4 Öffentliche Belange

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013, Kapitel 4.1.1 (Z=Ziel) ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Laut Begründung hierzu haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrsnetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen.

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 Straßenverbindung 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 Straßenverbindungen von größter Bedeutung. Diese Ausführungen belegen, dass aus landes- und regionalplanerischer Sicht die grundsätzliche Notwendigkeit des Vorhabens anerkannt wird.

Der geplante Erweiterungsbereich ist aber als Vorbehaltsgebiet zur Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile (landschaftliches Vorbehaltsgebiet) ausgewiesen. In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (Z) (RP 7, Kapitel B I 1.3.1 neu). Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind allerdings keine Schutzgebiete i. S. 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 RP 7, 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 dringend geboten, was vom Regionalplan auch selbst anerkannt wird. Eine das Vorbehaltsgebiet noch schonendere Ausbauvariante besteht nicht; 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.

Im Ergebnis entspricht das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans der Region Nürnberg; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Planungsverband der Region Nürnberg haben keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

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 hinausliefere, so kann die Planfest-

stellungsbehörde 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 die Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden - wobei derartige „Alternativen“ nach Auffassung des Bund Naturschutz insbesondere in der der Vermeidung unnötigen Verkehrs, der Ertüchtigung 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.

3.4.2.1 *Trassenvarianten*

Wie unter bereits dargelegt, genügt der jetzige 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 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 Bielried bis zum AK Fürth/Erlangen und die dahinter stehende Absicht eines bedarfsgerechten Ausbau 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 Verlassen 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. Zur Wahl stehen die symmetrische Verbreiterung, die einseitige Verbreiterung nach Norden und die einseitige Verbreiterung nach Süden. Der Wahl der Ausbauphase hat die Vorhabensträgerin folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- Abschnitt - Ausbaubeginn (Bau-km 346+628) bis östlich Kreisstraße BA50/ERH22 (Bau-km 347+500): Zur Anbindung an den am Bauende gleichfalls nach Norden abgerückten Nachbarabschnitt sowie um die Standsicherheit der südseitigen Dammböschungsfalke auf Höhe Warmersdorf (Bau-km 346+000 bis Bau-km 346+950) nicht zu gefährden, erfolgt in diesem Bereich die einsei-

tige Verbreiterung nach Norden. Gegenüber der Bestandsachse wird um maximal 5 m abgerückt.

- Abschnitt – östlich Kreisstraße BA50 / ERH22 (Bau-km 347+500) bis östlich Buchfeld (Bau-km 348+500): Um zu vermeiden, dass die Standsicherheit der nordseitigen Dammböschungsflechte auf Höhe Buchfeld (Bau-km 347+850 bis Bau-km 348+050) gefährdet wird und um keine Eingriffe in das nordseitige Waldgebiet vorzunehmen, erfolgt in diesem Bereich die Verbreiterung nach Süden. Gegenüber der Bestandsachse wird um max. 2 m abgerückt.
- Abschnitt - östlich Buchfeld (Bau-km 348+500) bis östlich Tank- und Rastanlage Steigerwald (Bau-km 350+200): In diesem Bereich verläuft die bestehende A3 auf einem Höhenrücken. Nördlich der bestehenden Autobahn befindet sich ein Waldgebiet. Zur Vermeidung von unnötigen Eingriffen in Natur und Landschaft und um eine wirtschaftliche sowie verkehrlich günstige Anbindung an die zur Erweiterung vorgesehene Tank- und Rastanlage Steigerwald zu ermöglichen, erfolgt der Ausbau symmetrisch.
- Abschnitt - östlich Tank- und Rastanlage Steigerwald (Bau-km 350+200) bis westlich Bauwerk W03_B352,501 (Bau-km 352+500): In diesem Bereich weist die bestehende A3 deutliche Trassierungsdefizite in der Lage auf, da keine Übergangsbögen zwischen Radien und einer Gerade vorhanden sind. Gemäß RAA, Ausgabe 2008, Ziff. 5.2.3 sind an Autobahnen Übergangsbögen erforderlich. Die geplante Achstrassierung beinhaltet durchgängig Übergangsbögen und erfüllt die Forderung der RAA für Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 A eine sichere Fahrt bei nasser Fahrbahn mit der Geschwindigkeit 130 km/h zu gewährleisten. Um dies zu ermöglichen, erfolgt in diesem Abschnitt eine einseitige Verbreiterung nach Süden. Diese Abrückung kommt auch dem Schallschutz für die Ortschaft Weingartsgreuth zugute.
- Abschnitt - westlich Bauwerk W03_B352,501 (Bau-km 352+50) bis Ausbauenende (Bau-km 354+900): In diesem Bereich weist die bestehende A3 ebenfalls Trassierungsdefizite in der Lage auf. Unter anderem ist eine kurze Zwischen Gerade zwischen gleichsinnig gekrümmten Radien vorhanden, die gemäß RAA, Ausgabe 2008, Ziff. 5.2.1 zu vermeiden ist. Zudem ist das Verhältnis zwischen Übergangsbögen und Radien unausgewogen. Die geplante Achstrassierung beinhaltet regelgerechte Übergangsbögen und Radien, so dass die Forderung der RAA für Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 A eine sichere Fahrt bei nasser Fahrbahn mit der Geschwindigkeit 130 km/h zu gewährleisten, erfüllt ist. Um diese zu gewährleisten, ist in diesem Bereich teilweise eine einseitige Verbreiterung nach Norden um bis zu 19 m erforderlich. Am Ende der Baustrecke schwenkt die nordseitige Verbreiterung auf einen symmetrischen Ausbau über, um dort an den Bestand bzw. an die geplante Trassierung des Abschnittes Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis Klebheim anbinden zu können.
- Von einem Einwender wurde folgende Trassenverlegung angeregt: nach der Tank- und Rastanlage Richtung der Anschlussstelle Höchststadt Nord befindet sich auf der südlichen Fahrbahnseite eine große, landverbrauchsintensive Böschung, auf der nördlichen Seite fast keine Böschung. Mit einer Verschiebung der Fahrbahn nach Norden könne man Landverbrauch sparen, da wesentlich weniger Böschungsfläche benötigt werde. Dieser Anregung kann wegen der großen Radien, die bei der Autobahntrassierung zu beachten sind, und wegen des Zwangspunktes „Tank- und Rastanlage“ nicht näher getreten werden.

Es ist festzustellen, dass die gewählte Ausbauparameter sich als sachangemessene und schonende Lösung erweist. Eine öffentliche und private Belange insgesamt 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 des planfestgestellten Vorhabens 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“, verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“ 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 Abwägungsgebot (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 bzw. unvertretbarer Weise.

Dies gilt auch in Bezug auf die gewählte Trassierung der Verbindungsrampen der AS Höchststadt-Nord. Die Verbindungsrampen der Anschlussstelle Höchststadt-Nord sind der Rampengruppe II (planfrei – plangleich) zuzuordnen. Für die Rampen mit direkter Linienführung wird gem. Ziff. 6.4.2 der RAA ein Kurvenradius für eine Rampengeschwindigkeit bei Nässe von 60 km/h bzw. 70 km/h und für die Rampen mit indirekter Linienführung ein Kurvenradius für eine Rampengeschwindigkeit bei Nässe von 40 km/h gewählt.

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 Ausbaubereiches uneingeschränkt gewährleistet. Zusätzliche Aufweitung im Bereich des Mittelstreifens bzw. des Fahrbahnaußenrandes sind deshalb nicht notwendig. Die notwendigen Einfahrsichtweiten im Einmündungsbereich der Rampen der AS Höchststadt-Nord sind gewährleistet, ebenso die erforderlichen Haltesichtweiten.

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

3.4.3.2 Querschnitt

Dem Ausbau im vorliegenden Abschnitt wurde der Regelquerschnitt RQ 36 der RAA mit einer Kronenbreite von 36 m zu Grunde gelegt. Diese Querschnittswahl, die sich an den Vorgaben der RAA orientiert, ist sachgerecht. Dasselbe gilt bezüglich der Rampenquerschnitte und der Querschnitte der Straßen und Wege, die wegen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 verlegt bzw. abgeändert werden müssen.

Im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung sieht die Planung einen Fahrbahnaufbau der A3 nach der Bauklasse (Bk) 100 der RStO mit einer Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues von 75 cm vor. Für die Rampen der AS Höchststadt-Nord sowie für die Staats- und Kreisstraßen ist ein Ausbau nach Bk 3,2 der RStO geplant, für die Gemeindeverbindungsstraße ein solcher nach Bk 0,3 der RStO. Der Ausbau der Wege richtet sich nach RLW. Die Wahl der Belastungsklassen ist nicht zu beanstanden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auch eine jeweils im Detail eine ausgewogene und sachgerechte Lösung gewählt wurde. 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 ausschließlich 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 zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Maßnahmen passiven Schallschutzes. Der Anspruch richtet sich auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen.

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 ist, 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 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. Dort, wo es zu einem geringfügigen Heranrücken der A 3 an Siedlungsbereiche kommt, ist

dies aus den genannten Gründen erforderlich; das Gebot der Trennung unverträglicher Raumnutzungen muss dahinter zurück stehen.

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 Festlegungen 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 in Bezug auf die 16. BImSchV / RLS 90 aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879). Auf Grund dessen musste auch den Forderungen, die eine gesonderte Berücksichtigung im Einzelnen benannter (vermeintlicher) besonderer Umstände - die der RLS-90 fremd sind - im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen für notwendig erachten, nicht nachgekommen werden. 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 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

unbeplanter Innenbereich i. S. v. § 34 BauGB schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen 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.

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 Lärmgrenz- 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 Warmersdorf, Buchfeld, Wachenroth, Ailsbach, Weingartsgreuth, Horbach, Simmersdorf, Mühlhausen, Schirnsdorf und Nackendorf vom Lärm der A 3 im Ausbauabschnitt betroffen.

Die Vorhabensträgerin hat im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen eine Bewertung der Schutzbedürftigkeit dieser Ortschaften auf Basis der Darstellung der Flächennutzungs- und – soweit vorhanden - Bebauungspläne vorgenommen. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist in Unterlage 7 der ausgelegten Unterlagen dokumentiert.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde in Bezug auf mehrere der genannten Ortschaften, für die keine B-Pläne existieren, eine fehlerhafte Gebietseinschätzung – und damit eine fehlerhafte Einstufung des einzuhaltenden Lärmschutzniveaus - geltend gemacht. Konkret wurde geltend gemacht, dass einige im FNP als Dorf- bzw. Mischgebiete dargestellte Ortslagen auf Grund deren tatsächlicher Nutzung inzwischen als Wohngebiete einzustufen seien (mit der Folge eines um 5 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwertes).

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat deshalb das Sachgebiet 34 der Regierung von Mittelfranken (Städtebau) eine Untersuchung vor Ort durchgeführt und für die Ortschaften Buchfeld, Weingartsgreuth und Schirnsdorf an Hand der tatsächlich vorgefundenen Bebauung und Baunutzung die Darstellungen des FNP überprüft. Bezüglich der übrigen Ortschaften war keine Untersuchung der Einstufung erforderlich, weil diese ohnehin jenseits der 49 dB(A)-Nacht-Prognose-Isophone belegen sind, nach der Lärmprognose also ohnehin die Wohngebietsvorsorgewerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden.

Das Sachgebiet 34 hat die Beurteilung der Vorhabensträgerin zum größten Teil bestätigt. In kleineren Bereichen hat das Sachgebiet 34 allerdings eine von der Einschätzung der Vorhabensträgerin abweichende Gebietseigenart ermittelt, die sich aber auf das vorliegende Lärmschutzkonzept aus folgenden Gründen nicht auswirkt:

- Im nördlichen Bereich des Ortsteiles *Buchfeld* ist eine als gemischte Baufläche dargestellte Fläche tatsächlich teilweise als Gewerbegebiet, teilweise als Dorfgebiet einzustufen; dies wirkt sich nicht zu Lasten des Lärmschutzkonzeptes der Vorhabensträgerin aus, weil Gewerbegebiete ein geringeres, Dorfgebiete dasselbe Lärmschutzniveau wie Mischgebiete zu beanspruchen haben. Bei einer weiteren als gemischte Baufläche und einer als gewerbliche Fläche dargestellten Fläche wurde keine Bebauung festgestellt, so dass insoweit keine von den Darstellungen des FNP abweichenden Gebietseinstufungen vorzunehmen waren.

Soweit das Sachgebiet 34 im südlichen Bereich des Ortsteiles *Buchfeld* in Teilbereichen Gebietseigenarten festgestellt hat, die von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes – und damit von den Einschätzungen der Vorhabensträgerin – abweichen, wirken sich diese Feststellungen schon deshalb nicht auf das Lärmschutzkonzept aus, weil diese Bereiche ohnehin jenseits der 49 dB(A)-Nacht-Prognose-Isophone belegen sind, nach der Lärmprognose also ohnehin die Wohngebietsvorsorgewerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden und die Feststellung lärmschutzrechtlich anspruchsvollerer Gebiete als Wohngebiete (Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime) nicht inmitten steht.

- Bezüglich des Ortsteiles *Weingartsgreuth* waren keine von den Darstellungen des FNP abweichenden Gebietseinstufungen vorzunehmen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass sich die tatsächliche Nutzung in Weingartsgreuth in den letzten Jahren deutlich verändert hat. Ursprünglich hat die Landwirtschaft vorgeherrscht, dazu viele kleinere Handwerksbetriebe im sogenannten „Meisterviertel“. Gerade im südlichen Bereich hat die Wohnbebauung stark zugenommen. Trotzdem ist der Gebietscharakter (noch) derjenige eines Dorfgebietes. Dabei kommt es nicht allein darauf an, ob ein landwirtschaftliches Anwesen derzeit landwirtschaftlich genutzt wird, sondern darauf, ob es (noch) landwirtschaftlich nutzbar ist, die landwirtschaftliche Nutzung jederzeit also wieder aufgenommen werden kann. Im Übrigen hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth Erkenntnisse, wonach durchaus noch landwirtschaftliche Betriebe in Weingartsgreuth aktiv betrieben werden, auch wenn sie überwiegend reinen Ackerbau betreiben. Auch eine geringe Zahl landwirtschaftlicher Betriebe im Ortskern reicht aus, um den Dorfgebietscharakter noch anzunehmen.
- Auf einer Teilfläche eines im süd-westlichen Bereich von *Schirnsdorf* als gemischte Baufläche dargestellten Gebietes hat Sachgebiet 34 allerdings eine Konzentration von Wohnbebauung vorgefunden. Das Entstehen eines eigenständigen Gebietscharakters (als allgemeines Wohngebiet) ist nach der fachlichen Einschätzung des Sachgebietes 34, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, allerdings nicht zu erwarten, da angrenzend im Außenbereich ein Futtermittelbetrieb angesiedelt ist, der eine weitere Wohnentwicklung in diesem Bereich behindert. Insgesamt findet sich die dem Lärmschutzkonzept zugrunde gelegte Gebietseinschätzung als gemischte Baufläche (Mischgebiet im Sinne der 16. BImSchV) bestätigt.

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 März 2014 ermittelte Verkehrsbelastung. Diese Untersuchung prognostiziert für 2030 zwischen der AS Schlüsselfeld und der AS Höchststadt-Nord einen DTV von 72.800 Kfz/ 24 h und zwischen der AS Höchststadt Nord und der AS Pommersfelden eine Verkehrsmenge von 74.400 Kfz/24 h. An Schwerverkehr sind danach 15.120 Lkw/24 h (zwischen der AS Schlüsselfeld und der AS Höchststadt-Nord) bzw. 15.280 Lkw/24 h (zwischen der AS Höchststadt Nord und der AS Pommersfelden) zu erwarten. Hinsichtlich der weiteren Ausgangsdaten der Lärmberechnung, insbesondere der Lkw-Anteile Tag/Nacht, wird auf Ziffer 1.1.3 der Unterlage 17.1 verwiesen. Anhaltspunkte dafür, dass die Verkehrsuntersuchung nicht alle verfügbaren Daten berücksichtigt hätte oder methodische Mängel aufweisen könnte, sind nicht erkennbar.

Allerdings wurde im Anhörungsverfahren verschiedentlich auf einen (vermeintlichen) Widerspruch zwischen den in den Planfeststellungsunterlagen zu dem gegenständlichen Vorhaben enthaltenen Angaben zur zukünftigen Schwerverkehrsbelastung 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. Es müsse davon ausgegangen werden, dass die diesbzgl. Verkehrsmenge im Jahr 2030 noch höher liegen werde. 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 zu Grunde liegen folgende prognostizierte Verkehrsbelastungen:

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. 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.

In Bezug auf den Ort Warmersdorf, der inmitten der Grenze von zwei Ausbaubchnitten liegt, wurden die Emittenten bei der Lärmbetrachtung bereits bei Bau-km 345+350 angesetzt. Daraus ergibt sich ein „Überhang“ von knapp 1,3 km bis zum Beginn des Planfeststellungsabschnitts. Somit wurde die Lärmbelastung aus dem von der Regierung von Oberfranken planfestgestellten Nachbarabschnitt (Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2013, Aktenzeichen: 32-4354.10-1/2009) in voller Höhe berücksichtigt. Dies ist erforderlich, damit die Bildung von Planfeststellungsabschnitten nicht dazu führt, dass die infolge eines einheitlichen Planungsvorhabens auf ein Grundstück einwirkende Lärmbelastung aufgrund einer isolierten Beurteilung der den verschiedenen Abschnitten zuzuordnenden Verursachungsbeiträge in ihrer realen Dimension verkannt wird. Der Grundsatz der Problembewältigung fordert deshalb in derartigen Fällen eine Ausnahme von der Regel, dass Lärmschutz bei abschnittsweise erfolgender Planfeststellung nur für den durch den Betrieb des einzelnen Abschnitts hervorgerufenen Lärm zu gewährleisten ist. Diese Verfahrensweise entspricht auch den Vorgaben der Regierung von Oberfranken unter Ziffer A.3.3.8 des genannten Planfeststellungsbeschlusses, wonach „die abschließende Betrachtung des Lärmschutzkonzeptes und der in ihrer Gesamtheit erforderlichen aktiven Lärmschutzanlagen für den Ort Warmersdorf, Gemeinde Wachenroth, Regierungsbezirk Mittelfranken, (...) im östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt betrachtet und abschließend geregelt werden“ muss.

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. unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu berechnen. Dass diese häufig nicht eingehalten wird, spielt dabei keine Rolle. Bei Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung - wie vorliegend - ist gemäß Nr. 4.4.1.1.2 der RLS-90 für PKW eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und für LKW von 80 km/h in Ansatz zu bringen (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003 - 4 B 76/03 - juris). Diese Regelung ist 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 gemes-

senen Durchschnittswerten (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154-1160). Eine Wiederholung der schalltechnischen Berechnungen unter Zu- grundlegung höherer Fahrzeuggeschwindigkeiten ist demnach nicht geboten.

Auch waren, entgegen einer verschiedentlich vorgebrachten Forderung, keine Zu- schläge für mögliche Lärmmehrungen durch zukünftige Waldrodungen vorzuneh- men, weil Wald bei der Lärmberechnung nicht lärmindernd berücksichtigt wird, so dass die Berechnung für den Fall zukünftiger Rodungen „auf der sicheren Sei- te“ liegt. Ebenso geht die Forderung, die lärmindernde Wirkung offenporigen As- phaltes wegen deren alterungsbedingten Nachlassens bei der Berechnung nicht zu berücksichtigen, ins Leere, weil in dem hier inmitten stehenden Ausbauab- schnitt der Einbau offenporigen Asphaltes nicht vorgesehen ist. Anders als bei of- fenporigem Asphalt „altert“ die Lärmschutzwirkung des hier geplanten Asphaltes von -2 dB(A) nicht signifikant.

Auch Lärmmessungen, wie sie z. T. im Anhörungsverfahren gefordert wurden, sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgese- hen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirk- lichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteil- ungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ull- rich, DVBl 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gel- ten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witter- ungsverhältnissen 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 Windgeschwindigkei- ten 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. Messergebni- se zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen ge- zählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessun- gen sind überdies auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht ge- eignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen und der gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegel- werte 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 unterschiedli- chen - nicht wiederholbaren - Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteil- ung nicht herangezogen werden.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat bestätigt, dass die verwendeten Eingangsdaten plausibel und die durchgeführten Berechnungen korrekt und nachvollziehbar sind. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht des- halb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. Ermittlungen anzu- stellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten 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. Die von Sachgebiet 50 vorgeschlagenen Auflagen wurden in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

3.4.4.1.5 Beurteilung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Einzelnen in den Unterlagen 1T, 7 und 11 beschrieben bzw. dargestellt. Mit diesen Maßnahmen werden an allen Gebäuden – bis auf einen Immissionsort an einem Anwesen in Buchfeld - die jeweils maßgeblichen Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass insoweit aktiver Vollschutz erreicht wird. Den vielfach vorgebrachten Forderungen nach einem „mehr“ an aktivem Schallschutz (Einbau von „Flüsterasphalt“, Einführung eines Tempolimits, Errichtung bzw. Verlängerung von Lärmschutzwänden bei Schirnsdorf, Warmersdorf und Mühlhausen bzw. flächendeckende Errichtung einer Lärmschutzwand von der Tank- und Rastanlage Steigerwald bis zur AS Höchststadt Nord) kann deshalb bezüglich der bereits aktiv voll geschützten Anwesen nicht entsprochen werden.

Allerdings hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Lärmschutzwand im Bereich der Tank- und Rastanlage Steigerwald, die in dem diesbezüglichen Verfahren nur als freiwillige Maßnahme aufgeführt ist, verbindlich auszuführen. An diese Zusage ist die Vorhabensträgerin gebunden.

Doch bezüglich des einen Immissionsortes an einem Anwesen in Buchfeld, das durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht vollständig geschützt wird, besteht kein Anspruch auf eine Erweiterung der Maßnahmen aktiven Lärmschutzes, weil dies unverhältnismäßig wäre. Denn aktiver Vollschutz würde hier Mehrkosten in Höhe von etwa 250.000 € auslösen, wobei die Überschreitung der Grenzwerte mit nur 1 dB(A) (nachts) in einer von dem menschlichen Ohr nicht wahrnehmbaren Größenordnung liegt.

Bezüglich dieses Anwesens besteht dem Grunde nach jedoch ein Anspruch auf Maßnahmen passiven Schallschutzes. Der Anspruch richtet sich 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. Nachtimmisionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum 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. 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).

Soweit über das inmitten stehende Anwesen in Buchfeld hinaus von verschiedenen Einwanderinnen und Einwanderern Entschädigungsleistungen für den Einbau von Schallschutzfenstern gefordert wurden, gilt, dass Entschädigungen nicht in Betracht kommen, soweit die Vorsorgewerte bereits durch Maßnahmen aktiven Schallschutzes eingehalten werden. Entschädigungen für eine vermeintliche Wertminderung von Wohngebäuden, wie sie vereinzelt gefordert wurden, können aus gleichem Grund nicht beansprucht werden. Im Übrigen ist nicht erkennbar, dass die Baumaßnahme, die zu einer erheblichen Lärminderung an den Wohnanwesen führen wird, zu deren Wertminderung führen könnte.

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten sind vorliegend ebenfalls 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. Überschreitungen der Nachtgrenzwerte sind für Außenwohnbereiche ohne Belang, da sie von 22 bis 6 Uhr regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, so dass von einer nächtlichen Nutzung zu Wohnzwecken beim Außenwohnbereich nicht auszugehen ist (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, UPR 2000, 351-352, unter Hinweis auf § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV).

Der Forderung, den aktiven Lärmschutz generell durch Lärmschutzwände (statt durch Lärmschutzwälle) zu realisieren, um den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen zu reduzieren, kann nicht Rechnung getragen werden, da überwiegende Gründe für das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Konzept sprechen. Denn so-

weit in dem vorliegenden Ausbauabschnitt Lärmschutzwände vorgesehen sind, sind sie wegen der besseren landschaftlichen Einbindung und aus Kostengründen vorzugswürdig.

Zur Frage nach der landschaftlichen Einbindung hat die Planfeststellungsbehörde im Nachgang des Erörterungstermines die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) ergänzend befragt. Die HNB hat mitgeteilt: „Gemäß §15 Abs. 1 BNatSchG ist der Eingriffsverursacher verpflichtet, Eingriffe zu vermeiden bzw. zu minimieren. Das Bauvorhaben selbst sowie die immissionsschutzrechtlich erforderlichen Lärmschutzanlagen verursachen einen Eingriff in das Schutzgut Landschaftsbild. Durch die in der Planung vorgesehene landschaftsgerechte Ausformung und Bepflanzung des Lärmschutzwalles wurde den Anforderungen des §15 BNatSchG Rechnung getragen. Weiterhin bewirkt die landschaftsgerechte Ausformung des Lärmschutzes und anschließende landschaftsgerechte Gestaltung insgesamt eine Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation insbesondere im Bereich der straßenabgewandten Seite des Walles.“ Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese fachliche Einschätzung der HNB zu eigen.

Hinsichtlich der Kostenfrage gilt, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand für den Bereich Buchfeld die 2,5-fachen Kosten der Errichtung eines Lärmschutzwalles verursachen würde (absolute Kostenseigerung: rd. 2,1 Mio. €), ähnliches gilt für den Bereich Schirnsdorf, in welchem ebenfalls ein Lärmschutzwall vorgesehen ist. Wenngleich in diese Vergleichsrechnung die Kosten eines möglicherweise auf Grund der Wildschutzzaunrichtlinien erforderlichen Wildschutzzaunes, der bei Errichtung einer Lärmschutzwand streckenweise entbehrlich wäre, noch nicht eingerechnet sind, ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde offenkundig und bedarf keiner näheren Untersuchung, dass die Berücksichtigung der Kosten eines Wildschutzzaunes zu keiner signifikanten Verschiebung der Kostenrelation führen würde.

Dasselbe gilt, wenn man – wie aus der Mitte der Einwenderschaft gefordert wurde – die Unterhaltskosten in den Kostenvergleich einbezüge. Hieraus ergäbe sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, die sich insoweit der Einschätzung der Vorhabensträgerin anschließt, keine signifikante Kostenverschiebung.

Die in diesem Zusammenhang aus der Mitte der Einwenderschaft vorgetragene Anregung, zur Kostendämpfung Material aus den Seitenentnahmen sowie Überschussmassen aus dem Bau der Tank- und Rastanlage für die Schüttung des Lärmschutzwalles zu verwenden, ist von der Vorhabensträgerin bereits geplant und bei der Kostenabschätzung berücksichtigt worden.

Soweit ein Einwender in diesem Zusammenhang kritisiert, dass in Bereichen, in welchen die Autobahn einige Meter unter Geländeniveau liege, der Lärmschutzwall ebenso hoch ausfalle wie in den Bereichen, in welchen die Autobahn auf Geländeniveau liege, gilt, dass sich die Wallhöhenangaben stets auf das Autobahnniveau beziehen, nicht auf das angrenzende natürliche Gelände. In Streckenabschnitten, in welchen die Autobahn in Geländeeinschnitten verläuft, ist dementsprechend weniger Material aufzuschütten als in anderen Bereichen.

3.4.4.1.6 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 ist durch die Planung – bis auf einen Immissionsort - an allen Gebäuden durch aktiven Vollschutz gesichert. Der von einer Nachtgrenzwertüberschreitung Betroffenen hat 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 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 zukünftigen Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 3 (Prognose-Nullfall). Vor allem im Prognose-Nullfall 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, auf welchen keine auf dem vorliegenden Vorhaben beruhende Verkehrszunahme – und damit auch keine ursächliche Lärmzunahme - zu erwarten ist.

Unter Berücksichtigung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes kommt den Belangen des Lärmschutzes damit 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.

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 Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, 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 vielmehr dadurch 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. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Da beim 6-streifigen Ausbau die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden, ist diese Voraussetzung in vorliegendem Fall erfüllt. 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 Unterlage 17.1, Kapitel 2 wird hierzu Bezug genommen. Die dort vorgenommene Abschätzung ergibt, dass die Luftschadstoffgrenzwerte für die Ortschaft Buchfeld nicht überschritten sein werden. Dieses Ergebnis ist auch auf die übrigen Ortschaften im Planfeststellungsabschnitt übertragbar, weil Buchfeld mit einem Abstand von 150 Metern zur Autobahn am nächsten zu der Emissionsquelle liegt. 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 Lärmschutzwände die Siedlungen entlang der A 3 zusätzlich gegen Luftschadstoffimmissionen ab; dieser Abschirmeffekt wurde bei der vorgenommenen Berechnung jedoch nicht berücksichtigt, so dass die Abschätzung insoweit „auf der sicheren Seite“ liegt.

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die Abschätzung der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass die errechneten Immissionswerte sich im plausiblen Rahmen für einen verkehrsnahen Aufpunkt (150 Meter) bewegen und die Berechnungsergebnisse den Schluss zulassen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV auch in der Realität unter den zu Grunde gelegten Rahmenbedingungen eingehalten werden können.

Eine vertiefte Berechnung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung ist nicht notwendig. Denn die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist – wie ausgeführt - keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens und es genügt, wenn absehbar ist, dass das Vorhaben nicht die Möglichkeit vereitelt, der Grenzwerteinhaltung durch Luftreinhalteplanung zu sichern. Mit Blick auf die nach den Abschätzungsergebnissen deutliche Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr steht schon auf Grund der Abschätzung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Vereitelung der Grenzwerteinhaltung durch Luftreinhalteplanung jedenfalls ausgeschlossen werden kann. Die Beiziehung medizinischen Sachverständs war deshalb ebenso nicht geboten.

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber im Ergebnis - nicht zuletzt auch wegen der 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.

3.4.4.2.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabensbedingten - 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. Im Übrigen beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Wälle, Wände, Entwässerungseinrichtungen und dergleichen in der Regel erst jenseits der genannten Entfernung von 10 Metern.

Überdies sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs auf Grund gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer als zum Referenzzeitraum der angesprochenen Untersuchungen und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten 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 in vorliegendem Fall 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. Schadstoffmehreinträge sind im Ergebnis nicht zu erwarten, sondern – im Vergleich zu dem Prognosenullfall – eine nicht unerhebliche Minderung. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass mit den in der Planung vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken das im Einzugsgebiet dieser Anlagen anfallende Wasser vor Ableitung nun vorgereinigt wird. Soweit ein Teil des Oberflächenwassers aus der AS Höchststadt-Nord nicht dem Absetz- und Rückhaltebecken zugeführt werden kann, wird es versickert, wobei die Vorhabens-trägerin auf die entsprechende Forderung des WWA zugesagt hat, die betreffenden Mulden mit mind. 20 cm Oberboden auszurüsten. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser bzw. der Einleitung in den Vorfluter wird das Straßenabwasser aus der Anschlussstelle dadurch während der Bodenpassage gereinigt. Sämtliches Oberflächenwasser aus der AS Höchststadt-Nord einer ASB/RHB zuzuführen, wie u.a. von dem Markt Mühlhausen gefordert wurde, ist demnach nicht erforderlich.

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 Beitrag zur Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener bzw. sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch Entlastungseffekte 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 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. 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 Unzulässigkeit eines einzelnen, des gegenständlichen Vorhabens folgt daraus jedoch 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 bereichsweise vorgesehene flächenhafte Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser und die Anlage der geplanten Absetz- und Regenrückhalteeinrichtungen bzw. des Mulden-Rigolen-Systems deutlich gemindert werden. Weitere zumutbare Verbesserungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich.

3.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

3.4.6.1 *Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft*

3.4.6.1.1 FFH-/SPA-Gebiete

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete.

3.4.6.1.2 Landschaftsschutzgebiete und geschützte Landschaftsbestandteile

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich ebenfalls keine Landschaftsschutzgebiete und geschützten Landschaftsbestandteile.

3.4.6.1.3 Naturparke

Das westliche Untersuchungsgebiet bis zur GV-Straße Weingartsgreuth–Ailsbach (unmittelbar östlich der Tank- und Rastanlage Steigerwald) liegt im Naturpark „Steigerwald“. Der Teil des Untersuchungsgebiets nördlich der BAB liegt vollständig in der Schutzzone des Naturparks, südlich der BAB A 3 gehören nur die Waldgebiete westlich der Straße Weingartsgreuth–Ailsbach („Geiersberg“, „Tannbruck“, „Hüttenäcker“) zur Schutzzone. Durch die "Verordnung über den Naturpark Steigerwald vom 08.03.1988" wurde dieser Landschaftsraum einem besonderen Schutz unterstellt. Für die Erteilung von Erlaubnissen und Befreiungen ist grundsätzlich die untere Naturschutzbehörde, hier das Landratsamt Erlangen-Höchstadt, zuständig. Neben der Planfeststellung sind jedoch andere behördliche Entscheidungen nach Bundes- oder Landesrecht nicht erforderlich und werden durch die Planfeststellung, in der die untere Naturschutzbehörde angehört wurde, ersetzt (Art. 18 Abs. 1 BayNatSchG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Das ändert nichts daran, dass in der Planfeststellung der materielle Inhalt der Verordnung zu beachten ist.

Für die Errichtung oder die wesentliche Änderung von Straßen sowie für die Errichtung von Erdwällen und Zäunen in dieser Schutzzone ist gemäß § 7 Abs. 1 der Naturparkverordnung eine Erlaubnis erforderlich. Die Erlaubnis ist gemäß § 7 Abs. 3 der Naturparkverordnung zu erteilen, wenn das Vorhaben keine der in § 6 genannten Wirkungen hervorrufen kann oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. Der Eingriff erfolgt in einem Bereich des Landschaftsschutzgebiets, der durch die bestehende Autobahn und die Tank- und Rastanlage bereits vorbelastet ist. Eine Kompensation des Eingriffs durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen, zum Teil in unmittelbarer Nähe des Eingriffs, ist durch Feststellung und damit Verbindlichmachung des landschaftspflegerischen Begleitplans gewährleistet.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis liegen somit vor; sie wird im Einvernehmen mit der unteren und die höhere Naturschutzbehörde erteilt und 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 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG unterfallen (gesetzlich geschützte Biotope). Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, unzulässig. Eine erhebliche Be-

einträchtigung 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.

Soweit die mit der festgestellten Planung verbundenen kleinräumigen Eingriffe in bzw. Beeinträchtigungen von Biotopen als nicht ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG einzustufen sind, liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, die das Vorhaben notwendig machen. Hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe wird auf die obigen Ausführungen Bezug genommen. Diese Gründe sind auch so gewichtig, dass sie die mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen; sie wiegen gegenüber den Belangen des Biotopschutzschutzes deutlich schwerer. Dabei ist neben der geringen räumlichen Ausdehnung der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen auch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Biotopbereiche durch die bestehende Autobahntrasse bereits erheblich vorbelastet sind. Gangbaren Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht. Die Ausnahme wird im Einvernehmen mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde erteilt; sie ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), so dass ein gesonderter Ausspruch im Tenor nicht erforderlich ist.

3.4.6.1.5 Naturdenkmale

Im Untersuchungsgebiet liegen drei Naturdenkmale i.S.d. § 28 BNatSchG:

- Ahorn mit Robinien an den Kellern am südlichen Ortsrand von Weingartsgreuth;
- 2 Linden in Weingartsgreuth;
- 1 Linde in Schirnsdorf.

Die Naturdenkmale werden von der Maßnahme nicht in Mitleidenschaft gezogen, so dass insoweit keine Verbotstatbestände erfüllt werden.

3.4.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstätten-schutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

3.4.6.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstätten-schutzes. 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. Zudem ist gem. § 39 Abs. 7 BNatSchG i. V. m. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG, verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Uferge-

hölze oder –gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise zu beeinträchtigen.

Es ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Maßnahme sonstige Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG oder des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden. Gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für - wie vorliegend - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe dazu unten). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430).

3.4.6.2.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Die Prüfung des speziellen Artenschutzrechtes (§§ 44, 45 BNatSchG) ist Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Um der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung zu ermöglichen, ob bzw. welche Ausnahmen zugelassen werden können und ob die hierfür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, hat die Autobahndirektion Nordbayern ein Gutachten erstellen lassen, das als Anhang zur Unterlage 19.1.1 planfestgestellt wurde. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch den vorliegenden sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt-Nord - unter Berücksichtigung der (verbindlich planfestgestellten) Vorkehrungen und Vermeidungsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes - keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für die gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie) nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Die Höhere Naturschutzbehörde hat dieses Gutachten geprüft und ihr Einverständnis erklärt. Der Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf es mithin nicht.

3.4.6.2.3 Schutz der Wildkatze

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat vorgetragen, dass der Erhaltungszustand der Wildkatze in Süddeutschland als schlecht einzustufen sei. Um die Situation zu verbessern sei es erforderlich, neben einem strengen Artenschutz auch Wildkatzenkorridore einzurichten. Deshalb seien Querungshilfen wie Grünbrücken ein wichtiger Faktor für die Stabilisierung des Wildkatzenbestandes. Nach den Planungen der ABDN seien 2 Grünbrücken, eine östlich von Abtswind (zwischen Geiselwind und Wiesentheid) und eine in der Mönau vorgesehen. Zwischen beiden liege ein Abstand von 55 km. Dazwischen sei nur die Erweiterung einer Unterführung vorgesehen, die von vielen Tieren nicht angenommen werde. Untersuchungen des BUND sowie des Landesamtes für Wald und Forstwirtschaft (LWF) zeigten, dass im Bereich Schirnsdorf eine Grünbrücke notwendig sei. Laut den BUND-Modellen befinde sich hier sogar eine Hauptachse der möglichen Wildkatzenwanderung und bei Klebheim eine Nebenachse. Laut LWF grenze ein großes Streifgebiet bei Schirnsdorf an.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat daher gefordert, im Bereich der Hauptachse bei Schirnsdorf, eine zusätzliche Grünbrücke zu erstellen und für Schirnsdorf sowie für die Nebenachse bei Klebheim Detailuntersuchungen bezüglich der Wildkatze durchzuführen. Ein Experte solle vor Ort die Eignung der Struktur und des Geländes für eine Querung untersuchen, wobei diese Untersuchung durch das Aufstellen von Wildkatzenlockstöcken unterstützt werden sollte, dies gelte auch für die Mönau. Es sei dringend nötig, die 10 Jahre alten Daten vor Ort zu prüfen, um eventuell eingetretene Veränderungen im Gelände oder der Umgebungsstruktur neu beurteilen zu können.

Auf Grund dieser Forderung hat die Planfeststellungsbehörde die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) im Nachgang des Erörterungstermines ergänzend beteiligt. Die HNB hat mitgeteilt:

„Die räumliche Situierung der Grünbrücken an Bundesfernstraßen erfolgte auf der Grundlage des „Konzeptes zur Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern“ (siehe Anlage). Die Lage und Priorisierung der Grünbrücken basiert auf der Berechnung von Wanderkorridoren sog. Ziel- und Leitarten. Als Ziel- und Leitarten dieser Konzeption wurde der Rothirsch und der Luchs ausgewählt, da sie im Vergleich zu den anderen in Bayern vorkommenden Wildtierarten einen hohen Anspruch an die Lebensraumgröße haben und damit auch anspruchsvoll hinsichtlich der Größe und Lage der Wanderkorridore sind. Weiteren Tierarten wie den mittelgroßen Säugetierarten (z.B. Wildkatze, Wildschweine, Gämse, Dachs, Fuchs, Fischotter u.a.) werden durch die Querungshilfen an Bundesfernstraßen die Wechsel- und Wandermöglichkeiten ebenso erleichtert bzw. ermöglicht.

Die Situierung der Grünbrücke „Mönau“ erfolgte wie dargelegt auf der Grundlage des oben bezeichneten Konzeptes. Auch die vom Einwender vorgelegten Unterlagen der LWF (Karte LWF Streifgebiet Hessdorf) bestätigen die richtige Lage der Grünbrücke, zentral in einem Streifgebiet der Wildkatze. Aus hiesiger Sicht erfüllt die Grünbrücke Mönau damit eine zentrale Forderung des Einwenders (BN) nach einer Lebensraumvernetzung für diese Art.

Die im Erörterungstermin geforderte zusätzliche Grünbrücke im Bereich von Schirnsdorf befindet sich am westlichen Rand eines Streifgebietes der Wildkatze (Karte LWF Streifgebiet Schirnsdorf), welches in westlicher Richtung keine weitere Verbindung zu anderen Streifgebieten aufweist. Die Forderung nach einer zusätzlichen Grünbrücke in diesem Bereich ist daher aus hiesiger Sicht sowohl von der räumlichen Lage, der Priorisierung im gesamten Straßennetz als auch im Hinblick auf die hohen Kosten der Anlage nicht gerechtfertigt.

Für eine ergänzende Untersuchung / Kartierung der Wildkatze im angegebenen Bereich sehen wir aufgrund der vorhandenen Datenlage keine konkrete Veranlassung. Nachdem das Ausbaurvorhaben zu keiner Neuzerschneidung von potentiellen Lebensräumen führt, welche sich negativ auf die Ausbreitung der Wildkatze auswirkt, sondern im Gegenteil durch die Errichtung der Grünbrücke Mönau ein Beitrag zur Vernetzung des Lebensraumes der Art geleistet wird, sehen wir keine Grundlage bzw. Veranlassung vom Eingriffsverursacher eine derartige Untersuchung / Kartierung zu verlangen.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der zuständigen Fachbehörde mit der Folge an, dass sie den genannten Forderungen des BN leider nicht entsprechen kann.

3.4.6.2.4 Schutz von Beutegreifern

Mehrfach vorgetragen wurde die Forderung nach einer Verbreiterung der Unterführung der GVS Warmersdorf – BA 50 auf 15 m (statt geplanter 6 m) für Beutegreifer. Die ABDN vertritt die Auffassung, dass eine Aufweitung nicht bei allen Unterführungen erforderlich sei und dass Beutegreifer die Autobahn im Überflug queren könnten. Einwenderseitig wird widersprochen, da es auch nicht fliegende Beutegreifer gebe oder in Zukunft geben könnte (Luchs, Wolf, Bär). Auch zu dieser Fragestellung hat die Planfeststellungsbehörde die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) im Nachgang des Erörterungstermines ergänzend beteiligt. Die HNB hat mitgeteilt:

„Grundsätzlich ist die Verbreiterung von Durchlässen zur Verbesserung der Durchlässigkeit von Verkehrswegen auch aus naturschutzfachlicher Sicht wünschenswert. Im vorliegenden Fall sind uns allerdings keine Artvorkommen bekannt, welche die Forderung im konkreten Fall stützen würden. Aufgrund der vorhandenen Randlinienstrukturen ist eine Querung durch Fledermäuse am wahrscheinlichsten. Aufgrund der Größe des Durchlasses ist eine Querung für diese Artengruppe jedoch gegeben. Nachdem der Durchlass eine Höhe von mehr als 4,5 Meter (Allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit; Konzept Sicherung Wildtierkorridore, LfU) aufweist, wird der „Tunneleffekt“ für Tiere als weniger gravierend eingestuft und somit auch die Möglichkeit von Querungen für pot. vorkommende Beutegreifer gesehen.“

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Einschätzung der zuständigen Fachbehörde wiederum zu eigen mit der Folge, dass der genannten Forderung ebenfalls nicht entsprochen werden kann.

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 Landschafts-

pflege 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 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich in Unterlage 19.1.1 und 19.1.2, 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.

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.

Nach Einschätzung der Höheren Naturschutzbehörde, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, sind Eingriffsermittlung und Bilanzierung nicht zu beanstanden.

3.4.6.4.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Mit den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die im Einzelnen ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1 und 19.1.2) beschrieben sind, hat sich die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) einverstanden

erklärt. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die fachliche Einschätzung der HNB zu eigen.

Zudem hat die Vorhabensträgerin im Hinblick auf die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde bei dem Landkreis Erlangen – Höchststadt zugesagt, in der Ausführungsplanung Strukturelemente in Offenland- und Sukzessionsflächen einzubringen. Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten, wurden der Vorhabensträgerin außerdem die von der HNB vorgeschlagenen Auflagen aufgegeben.

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

3.4.6.4.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen / Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Trotz der 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.

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen - wie 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 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. der Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Dabei ist neben dem Naturhaushalt 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.

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichs- und Ersatzflächen erfolgt in vorliegendem Fall noch 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 gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Die Bayerische Kompensationsverordnung vom 07.08.2013 (GVBl 15/2013, 517) ist hier nicht anwendbar, weil das vorliegende Planfeststellungsverfahren am 08.08.2014 (Antragseingang bei der Regierung von Mittelfranken) - und damit vor dem Inkrafttreten der Verordnung (01.09.2014) – beantragt wurde und die Vorhabensträgerin die Anwendung der Kompensationsverordnung nicht beantragt hat (§ 23 Abs. 1 BayKompV).

Auf die Darstellungen von Eingriff und Kompensation in den planfestgestellten Unterlagen 19.1.1 und 19.1.2 wird Bezug genommen. Dort werden die Beeinträchtigungen ermittelt und die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Die Höhere Naturschutzbehörde hat die Unterlagen 19.1.1 und 19.1.2 auch insoweit geprüft und – bis auf zwei rein redaktionelle Ungenauigkeiten, deren Bereinigung von der Vorhabens-

trägerin zugesagt wurde – keine methodischen oder inhaltlichen Mängel feststellen können; sie hat sich mit den Unterlagen einverstanden erklärt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an.

Die Kritik eines Einwenders, für die Kompensation der geplanten Aufschotterung von Waldwegen und für das Fällen von „Fledermausbäumen“ seien keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme vorgesehen, gilt, dass es sich bei der (vorübergehenden) Aufschotterung um eine Maßnahme des Artenschutzes handelt, um zu verhindern, dass sich bauzeitlich Wasserlachen bilden und sich die Bauchunke dort ansiedelt, die dann durch den Baustellenverkehr gefährdet wäre. Analoges gilt hinsichtlich der Fällung der „Fledermausbäume“ im Oktober.

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 nicht ausgleichbar ist, wird er im Wege des Ersatzes dennoch funktionell kompensiert.

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 seiner Zusagen bzw. der ihm 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 Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang zu kompensieren, wobei die plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch nur im notwendigen Umfang land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Dadurch ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis auch gleichzeitig naturschutzrechtlich zulässig. 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 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 *Wasserschutzgebiete*

- Ein festgesetztes Wasserschutzgebiet liegt nördlich Schirnsdorf. Der Straßen-graben der St 2763, über dem ein Teil des vorgereinigten Straßenwassers ab-geleitet wird, verläuft am Rand zur Weiteren Schutzzone entlang und mündet in dem Stegwiesengraben. Im weiteren Verlauf durchquert der Stegwiesengra-ben vor Einmündung in die Reiche Ebrach die weitere, nicht aber die engere Schutzzone des Wasserschutzgebietes. Verbots- oder Beschränkungstatbe-stände der Wasserschutzgebietsverordnung werden durch das Vorhaben da-mit nicht erfüllt, das Wasserschutzgebiet wird durch das Ausbauvorhaben nicht beeinträchtigt; von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes wurden keine zusätzli-chen Anforderungen bezüglich dem Schutz der Trinkwassergewinnungsanlage für notwendig erachtet.
- Der Markt Mühlhausen hat allerdings darauf hingewiesen, dass derzeit geprüft werde, ob das Wasserschutzgebiet verändert werden müsse, wobei die ent-sprechenden Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien. Sollte das Ge-biet vergrößert werden, so kämen womöglich abwasserführende Gräben in der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes zu liegen.

Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg ergänzend angehört. Das WWA hat bestätigt, dass derzeit die Wasserschutz-gebietsgrenzen der Wassergewinnungsanlage des Marktes Mühlhausen über-prüft würden, wobei nähere Erkenntnisse bzw. ein WSG-Entwurf noch nicht vorlägen. Es sei jedoch nicht auszuschließen, dass bei der Prüfung der Was-serschutzgebietsgrenzen festgestellt werde, dass das bisherige WSG überar-beitet werden müsse und die Verbindungsstraße Schirnsdorf und Mühlhausen (St 2763) evtl. in der weiteren Schutzzone zu liegen komme. In diesem Fall würde ggf. die in der RiStWag Nr. 6.4.2 (Einleitung außerhalb der Schutzzone) genannte Fließzeit von 2 h zwischen der Einleitungsstelle und der Grenze zur engeren Schutzzone unterschritten werden. Nachdem die Straßenwässer oh-nehin vor der Einleitung über ein Absetzbecken mit Tauchwand gereinigt wer-den, seien gemäß RiStWag aber auch in diesem Fall keine zusätzlichen Anforderungen notwendig. Eine evtl. Vergrößerung des Wasserschutzgebietes schließe daher die geplante Einleitung nicht aus.

In dem Alarmierungsplan der Autobahn sei jedoch zu regeln, dass bei Unfällen auf dem Straßenabschnitt, der über den Stegwiesengraben bzw. die Reiche Ebrach entwässert, das Wasserversorgungsunternehmen zu informieren ist.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Einschätzung des amtlichen Sachverständigen zu eigen und hat – vorsorglich – die von dem WWA gefor-derte Regelung im Alarmierungsplan als Auflage formuliert (A.4.2.18).

3.4.7.3 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

- Für die Straßenentwässerung der A 3 sind im gegenständlichen Ausbauab-schnitt die folgenden sechs Entwässerungsabschnitte vorgesehen:

Entwässerungsabschnitt 1: Bau-km 346+628 – 346+655: Das Niederschlags-wasser aus dem Bereich der A 3 Frankfurt – Nürnberg, Bau-km 346+628 – 346+655 wird in dem bereits planfestgestellten Ausbauabschnitt (Aschbach – östlich Schlüsselfeld) eingeleitet.

Entwässerungsabschnitt 2 (E 2): Bau-km 346+655 – 347+618: Das Nieder-schlagswasser aus dem Bereich der A 3 Frankfurt – Nürnberg, Bau-km

346+655 – 347+618 soll in Regenwasserkanälen und Gräben gesammelt und in ein geplanten Regenrückhaltebecken/RHB 346 – 1R (V = 800 m³) mit vorgeschaltetem Absetzbecken eingeleitet werden. Die Behandlung des Niederschlagswassers erfolgt im geplanten Absetzbecken mit 9 m³/(m²·h) Oberflächenbeschickung. Das Regenrückhaltebecken ist für eine Überschreitungshäufigkeit von $n = 0,2/a$ bemessen worden. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt über einen Wegseitengraben in den Heichtweihergraben.

Entwässerungsabschnitt 3 (E 3): Bau-km 347+618 – 352+472: Das Niederschlagswasser aus dem Bereich der A 3 Frankfurt – Nürnberg, Bau-km 347+618 – 352+472 soll in Gräben und Regenwasserkanälen gesammelt und in ein geplanten Regenrückhaltebecken/RHB 352 - 1R (V = 3858 m³) mit vorgeschaltetem Absetzbecken eingeleitet werden. Die Behandlung des Niederschlagswassers erfolgt im geplanten Absetzbecken mit 9 m³/(m²·h) Oberflächenbeschickung. Das Regenrückhaltebecken ist für eine Überschreitungshäufigkeit von $n = 0,2/a$ bemessen worden. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt über einen Vorflutgraben in den Stegwiesengraben. Der Stegwiesengraben fließt anschließend durch die Wasserschutzzone III der Wasserversorgung Mühlhausen und mündet in die Reiche Ebrach.

Entwässerungsabschnitt 4: Bau-km 352+472 – 353+370: Das Niederschlagswasser aus dem Bereich der A 3 Frankfurt – Nürnberg, Bau-km 352+472 – 353+370 soll in Gräben und Regenwasserkanälen gesammelt und in ein geplantes Regenrückhaltebecken/RHB 352 - 2R (V = 600 m³) mit vorgeschaltetem Absetzbecken eingeleitet werden. Die Behandlung des Niederschlagswassers erfolgt im geplanten Absetzbecken mit 9 m³/(m²·h) Oberflächenbeschickung. Das Regenrückhaltebecken ist für eine Überschreitungshäufigkeit von $n = 0,2/a$ bemessen worden. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt über einen Vorflutgraben in den Stegwiesengraben (Die Ableitung erfolgt wie RHB 1-R). Der Stegwiesengraben fließt anschließend durch die Wasserschutzzone III der Wasserversorgung Mühlhausen und mündet in die Reiche Ebrach.

Entwässerungsabschnitt 5 (E 5): Bau-km 353+370 – 354+220: Das Niederschlagswasser aus dem Bereich der A 3 Frankfurt – Nürnberg, Bau-km 353+370 – 354+220 soll in Gräben und Regenwasserkanälen gesammelt und in ein geplantes Regenrückhaltebecken/RHB 354 – 1L (V = 607 m³) mit vorgeschaltetem Absetzbecken eingeleitet werden. Die Behandlung des Niederschlagswassers erfolgt im geplanten Absetzbecken mit 9 m³/(m²·h) Oberflächenbeschickung. Das Regenrückhaltebecken ist für eine Überschreitungshäufigkeit von $n = 0,2/a$ bemessen worden. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt über einen Straßengraben entlang der St 2763 in den Stegwiesengraben. Der Stegwiesengraben fließt anschließend durch die Wasserschutzzone III der Wasserversorgung Mühlhausen und mündet in die Reiche Ebrach.

Entwässerungsabschnitt 6 (E 6): Bau-km 354+220 – 354+900: Das Niederschlagswasser aus dem Bereich der A 3 Frankfurt – Nürnberg, Bau-km 354+220 – 354+900 wird in den Ausbauabschnitt (östlich AS Höchststadt - Klebheim) abgegeben und dort einer entsprechenden Behandlung zugeführt.

Die beschriebenen Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. ins 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 gesondert ausgesprochen. Für die Ableitung des im Entwässerungsabschnitt 1 anfallenden Niederschlags-

wassers ist keine (weitere) Erlaubnis notwendig, da diese Einleitung bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbauabschnitt Aschbach – östlich Schlüsselfeld gestattet wurde. Die Entscheidung über eine Erlaubnis für die Ableitung des im Entwässerungsabschnitt 6 anfallenden Niederschlagswassers ist dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbauabschnitt östlich AS Höchststadt – Klebheim vorbehalten.

Die Gestattungen für die Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. ins Grundwasser in den Entwässerungsabschnitten 2 – 5 können gemäß §§ 10, 15 und 57 in Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. 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, aus auf Grund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

Bei Beachtung der unter A. 4.2 auf der Grundlage von § 13 WHG verfügten Maßgaben 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.

Der Forderung des WWA nach einer Vergrößerung der Beckenvolumina 352-1R, 352-2R und 354-1L um insgesamt 320 m³ hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der Tektur im Ergebnis Rechnung getragen. In den geänderten Plänen ist nun vorgesehen, die Größe des RHB 352-1R zu verkleinern und im Gegenzug das RHB 352-2R zu vergrößern, sodass ein Teil des Entwässerungsabschnitts 3 dem RHB des Entwässerungsabschnitts 4 zugeleitet wird. Das geforderte Volumen der beiden RHB 352-1R und -2R beträgt zusammen 6.400 m³. Durch die Planänderung wird ein Gesamtvolumen von 6.600 m³ sichergestellt.

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. 4.2 mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis besteht.

Das Landratsamt Erlangen-Höchststadt als Untere Wasserrechtsbehörde wurde beteiligt und hat keine Einwände erhoben (Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG).

- Auf die Forderung des WWA und verschiedener privater Einwanderinnen und Einwander nach Anwendung der Eigenüberwachungsverordnung (EÜV) wurde die Vorhabensträgerin verpflichtet, Art, Umfang und Häufigkeit der vorzunehmenden Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen (A. 4.2.5). Dadurch ist sichergestellt, dass das Überwachungsregime flexibel an Hand fachlicher Kriterien und Erfordernisse festgelegt werden kann. Den Forderungen wurde damit im Wesentlichen Rechnung getragen.
- Seine ursprüngliche Forderung nach einer Mächtigkeit des Oberbodens von mind. 20 cm bei den Böschungen und Gräben in E2/3/4/5 hat das WWA wie

folgt modifiziert: Böschungen mind. 20 cm, Gräben alternativ mit bindigem Boden ausführen. Bezüglich der modifizierten Forderung hat die Vorhabensträgerin eine Zusage erteilt.

- Hinsichtlich der Kontrolldichte der Absetzbecken hat die Planfeststellungsbehörde unter A. 4.2.6 (Kontrolle nach jedem außergewöhnlichen Regenereignis, mind. jedoch vierteljährlich) einen Kompromiss zwischen der Position der Vorhabensträgerin (Kontrolle zweimal jährlich und nach außergewöhnlichen Regenereignissen) und der ursprünglichen Forderung des WWA (Kontrolle nach jedem Regen, mind. jedoch monatlich) gefunden, der sowohl dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Absetzbecken Genüge tut, als auch den erforderlichen Personalaufwand auf Seiten der Vorhabensträgerin in einem zumutbaren Rahmen hält.
- Zu der Forderung des WWA, die Abflussleistung der Vorflutgräben und nachfolgender Gewässer noch zu ermitteln und dabei die übrigen Abwasserzuflüsse sowie die natürlichen Einzugsgebiete zu berücksichtigen, fanden Abstimmungsgespräche zwischen dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und der Vorhabensträgerin statt. Dabei wurde die Leistungsfähigkeit der Gräben betrachtet und dargestellt sowie die bestehenden Zuflüsse aus den Fahrbahnflächen in den Einschnittsbereichen ermittelt, da diese über das bestehende Rohrleitungsnetz direkt und ohne größere Zeitverluste den Gräben zugeführt werden. Dabei wurde von der Vorhabensträgerin nachgewiesen, dass die bestehenden Einleitungen mit den geplanten maximalen Drosselabflüssen nicht überschritten werden. Die natürlichen Einzugsgebiete wurden dabei nicht betrachtet, da wie bisher in die bestehenden Gräben eingeleitet wird, es somit es zu keiner Veränderung oder Verschlechterung der bestehenden Situation kommt. Die Forderung ist damit erledigt.
- Der Markt Mühlhausen hat zum Entwässerungsabschnitt 3 und 4 eingewendet: dass die ASB/RHB südlich der Autobahn lägen, das Wasser aber natürlicherweise in den Talraum der Aisch entwässern würde, also künstlich unter der Autobahn hindurch nach Norden in den Talraum der Reichen Ebrach geleitet werde – über einen kleinen Graben (Stegwiesengraben), der derzeit nur die Entwässerung eines kleinen Tales aufnehme und für die großen Wassermengen der Autobahn nicht geeignet sei. Zwar brächten die RHB eine Verbesserung, sodass die Entwässerung beim Regelabfluss wohl funktionieren werde. Wenn jedoch die RHB überliefen (bspw. Beim 5-jährigen Hochwasser) reiche die Kapazität des kleinen Grabens nicht aus. Es frage sich, ob man nicht besser einen Teil des Wassers oder zumindest den Notüberlauf in den Talraum der Aisch ableiten könne.
Dieser Einwendung kann nicht entsprochen werden. Die Vorhabensträgerin hat erläutert, dass die Transportleitungen zu den ASB/RHB nicht für das 5-jährige Regenereignis (und für noch stärkere Regenereignisse) ausgelegt seien, so dass das Oberflächenwasser im Falle des 5-jährigen (oder stärkeren) Regenereignisses auf der Fahrbahn selbst bzw. in den Rinnen der Autobahn gepuffert und dem ASB/RHB verzögert zugeführt werde. Die Transportleitungen seien am Rand für das 1-jährige Regenereignis und am Mittelstreifen für das 3-jährige Regenereignis ausgelegt. Die Notüberläufe seien keine regulären Entlastungseinrichtungen, sondern für den Fall technischer Störungen gedacht. Die Becken selbst seien für das 5-jährige Regenereignis ausgelegt, so dass eine Reserve bestehe. Wenngleich die Transportleitung unter Druck (also in dem Fall, dass das Wasser auf der Autobahn stehe) sicherlich etwas mehr Wasser transportiere als im Regelfall. Eine Ableitung nach Ailsbach sei nicht geplant, weil dort ohnehin schon ein hohes Hochwasserrisiko im Bereich von Wohnbebauung herrsche, während die Ableitung zur Reichen Ebrach im Bereich des freien Feldes erfolge. Außerdem betrage die Zunahme der Wasser-

menge in der Reichen Ebrach durch die Zuleitung beim 5-jährigen Hochwasser nur 0,4%. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den überzeugenden Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

- Der Markt Mühlhausen hat eingewendet, dass zu befürchten sei, dass der Autobahnplanung Hochwasserzahlen für Mühlhausen zugrunde gelegt wurden, deren Ergebnisse anzuzweifeln seien, weil auf Grund dynamischer Berechnungen festzustellen sei, dass der Hochwasserschutz für Mühlhausen schon jetzt nicht ausreiche. Der Kostra-Atlas 2000 sei veraltet.

Zu dieser Befürchtung hat die Planfeststellungsbehörde das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg ergänzend angehört. Das WWA hat mitgeteilt, dass die Befürchtungen nicht geteilt würden. Die Zahlen zur Niederschlagswasserermittlung seien dem Kostra-Atlas 2000 des Deutschen Wetterdienstes entnommen; dies entspreche den allgemein üblichen Regeln der Technik. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Einschätzung des amtlichen Sachverständigen zu eigen und betrachtet die Einwendung als unbegründet.

- Der Markt Mühlhausen hat weiterhin eingewendet, dass der Stegwiesengraben die Reiche Ebrach unterquere, so dass sich die Frage stelle, ob der Querschnitt dieses Dükers ausreiche. Auch zu dieser Frage hat die Planfeststellungsbehörde das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg ergänzend angehört. Das WWA hat mitgeteilt, dass die Niederschlagswasserableitung in den Stegwiesengraben gedrosselt aus dem Rückhaltebecken der Autobahn erfolge, so dass nicht mehr Wasser eingeleitet werde, als natürlicher Weise in dem Graben abfließen würde. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Einschätzung des amtlichen Sachverständigen zu eigen und betrachtet die Einwendung als unbegründet.
- Der Markt Mühlhausen hat außerdem gefordert, dass der Bund anteilig den Unterhaltsaufwand für die engen Gräben zahlen müsse, die zum Stegwiesengraben führen. Der Unterhaltsaufwand werde größer, weil die abgeleiteten Wassermassen trotz der Drosselung insgesamt deutlich größer würden als bisher (das Wasser werde längere Zeit ablaufen) und durch verbleibende Fremdstoffe das Pflanzenwachstum im Graben beeinflusst werden könne, wodurch einer Verlandung Vorschub geleistet werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg ergänzend angehört, ob mit einem ursächlich auf der Baumaßnahme beruhenden Verlanden der Gräben und damit mit einem erhöhten Unterhaltsaufwand zu rechnen sei. Das WWA hat ausgeführt, dass aus fachlicher Sicht ist mit keinem erhöhten Unterhaltungsaufwand zu rechnen sei. Bei dem einzuleitenden Wasser handele es sich um Niederschlagswasser, das – im Gegensatz zu häuslichem Abwasser – nicht nährstoffbelastet sei. Das Pflanzenwachstum werde dadurch nicht gefördert. Um sonstige Stoffe zurückzuhalten, laufe das Niederschlagswasser der Autobahn über Rückhaltebecken, in denen absetzbare Stoffe zurückgehalten würden. Ein Verlanden der Gräben sei ursächlich durch die Einleitung der Autobahnwässer nicht zu befürchten. Die Planfeststellungsbehörde macht sich auch diese Einschätzung des amtlichen Sachverständigen zu eigen und betrachtet die Forderung als unbegründet.

- Der Markt Mühlhausen hat Zweifel formuliert, ob die mechanische Ausreinigung schwimmender Schmutzwässer genüge. Zudem werde ein Nachweis der Belastung der Wässer gefordert. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Zweifel nicht, da amtsbekannt ist, dass die mechanische Ausreinigung dem Stand der Technik entspricht. Einen Nachweis der Belastung der Wässer hält sie für

entbehrlich, da durch die Planung jedenfalls eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand erreicht wird.

- Soweit von dem Markt Lonnerstadt und von privater Seite befürchtet wird, dass sich das Überschwemmungsrisiko wegen der Oberflächenentwässerung in den Ailsbach erhöhen könne, gilt, dass keine gegenüber dem Bestand erhöhte Einleitung geplant ist und dass wegen der vorgesehenen Drosselung jedenfalls keine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand eintreten wird.
- Soweit von verschiedener Seite 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 verfügbarer 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. Im Übrigen wurde der von dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg geforderte Auflagenvorbehalt - deklaratorisch – in den Beschlusstenor aufgenommen (A.4.2.20).

3.4.7.4 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 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.

Die Problematik der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe wird nicht in diesem Kapitel, sondern im Rahmen der jeweiligen Individualeinwendungen behandelt.

3.4.8.1 Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche

Im Planungsabschnitt beträgt der Anteil bereits versiegelter Flächen ca. 18,70 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 21,13 ha versiegelt sein (Netto-Neuversiegelung 2,43 ha). Im Planungsabschnitt beträgt der Anteil bestehender Begleitgrün- oder sonstige Nebenflächen ca. 22,99 ha. Im Rahmen der Ausbaumaßnahme werden auf ca. 36,52 ha Begleitgrün und Nebenflächen neu errichtet.

Die Vergrößerung des Querschnitts und die Erweiterung der Fahrbahnbreite durch den 6-streifigen Ausbau sind - wie bereits dargelegt - im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Durch die gewählte Ausbaumaßnahme ist der Flächenverbrauch bereits so weit wie möglich minimiert worden. Der Forderung, den aktiven Lärmschutz generell durch Lärmschutzwände (statt durch Lärmschutzwälle) zu realisieren, um den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen zu reduzieren, kann – wie oben bereits näher ausgeführt wurde - nicht Rechnung getragen werden, da überwiegende Gründe für das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Konzept sprechen.

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. Beispielsweise sind die Seitenentnahmeflächen zur Schonung der Landwirtschaft multifunktional auch als Ausgleichs- und Ersatzflächen herangezogen worden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege unter C 3.4.6 wird insoweit verwiesen.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach in diesem Zusammenhang fordert, die Umgriffe RHB 346-1R / LSW Südseite und die Umgriffe ASB/RHB 352-2R u. 354-1L als Ausgleichflächen anzurechnen, gilt, dass diese Flächen nach technischen Gesichtspunkten gestaltet und unterhalten werden müssen und deshalb als Ausgleichflächen nicht geeignet sind. Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach weiterhin eine gewisse „Überkompensation“ kritisiert, ist der Vorhabensträgerin zuzubilligen, dass eine gewisse Reserve an Ausgleichs- und Ersatzflächen aus fachlicher Sicht unabdingbar ist. Zudem hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dass nicht benötigte Reserveflächen anderen Vorhaben „zugeschlagen“ werden oder der Landwirtschaft wieder zugeführt würden.

Der Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, die Gestaltungsmaßnahmen entlang der Autobahn als Ausgleichsmaßnahmen anzurechnen, wurde im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung – soweit fachlich zulässig – entsprochen.

Auf eine entsprechende Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat die Vorhabensträgerin zugesagt, das ASB/RHB 346-1R umzusituieren, um die Bewirtschaftung der südlichen Restfläche zu erleichtern (einheitliche Breite, rechteckige Form). Die Zusage hat sie im Wege der vorgelegten und planfestgestellten Tektur erfüllt. Die von einem Einwender geäußerte Befürchtung, die angrenzende Fläche könne wegen der Tektur vernässen, ist unbegründet, weil der Notüberlauf des ASB/RHB 346-1R nicht in Richtung der von dem Einwender bewirtschafteten Fläche entwässert.

3.4.8.2 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.
- Der in diesem Zusammenhang von einigen Einwenderinnen und Einwendern und von dem Bayerischen Bauernverband erhobenen Forderung nach Festsetzung einer Mehrwegeentschädigung für bauzeitliche Umwege konnte (dem Grunde nach) nicht entsprochen werden.

Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG zu, solange sich die Umwege im Bereich des Zumutbaren bewegen. Grundsätzlich besteht kein Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. § 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). 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 stellen keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Garantiert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überschreiten die inmitten stehenden Umwege die Schwelle der Zumutbarkeit hier nicht. Im Nachgang des Erörterungstermines hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth auf Bitte der Planfeststellungsbehörde ermittelt, welche landwirtschaftlichen Betriebe vorhabensbedingt mit größeren bauzeitlichen Umwegen zu rechnen haben. Das Amt hat mitgeteilt, dass es sich um fünf landwirtschaftliche Betriebe handelt, die sowohl im Landkreis ERH (Buchfeld-Warmersdorf), als auch im angrenzenden Landkreis Bamberg (Elsendorf) Acker- und Wiesenflächen bewirtschaften. Eine Verschärfung der Anfahrtsproblematik mit Umwegen von ca. 15 km ist für diese Betriebe ist nach Angaben des Amtes aber nur für den Fall gegeben, dass die Kreisstraßenüberführung zwischen Buchfeld und Elsendorf (BA 50 - ERH 22) und gleichzeitig die Unterführung der GVS Warmersdorf – Elsendorf / BA 50 gesperrt sein sollten. Unter dem 12.08.2015 hat die Vorhabensträgerin auf Rückfrage der Planfeststellungsbehörde aber zugesagt, dass keine gleichzeitige Sperrung erfolgen wird. Es ist jetzt geplant, die Kreisstraßenüberführung als Vorabmaßnahme zu erneuern. Die Sperrung wird hier voraussichtlich eine Bausaison (ca. 9 Monate) andauern. Während dieser Zeit wird die Unterführung der GVS Warmersdorf – Elsendorf / BA 50 durchgehend befahrbar sein. Die Sperrung dort erfolgt erst im Zuge der eigentlichen Bauphasen des Streckenausbaus. Hierfür sind zwei Bauphasen notwendig, da zunächst die südliche Hälfte und anschließend die nördliche Hälfte neu zu errichten ist. Somit ist das Unterführungsbauwerk für die Dauer von zwei Jahren gesperrt, währenddessen eine Umleitung über die Kreisstraße gewährleistet ist. Die danach verbleibenden Umwege überschreiten die Schwelle der Zumutbarkeit jedenfalls nicht.

Unberührt bleiben mögliche Entschädigungsleistungen für Umwege, die ursächlich durch (dauerhafte oder vorübergehende) Grundinanspruchnahmen entstehen. Deren Prüfung ist dem Entschädigungsverfahren vorbehalten, das der Planfeststellung zeitlich nachgeordnet ist und – im Streitfall – vor der Enteignungsbehörde ausgetragen wird.

- Allerdings sind die Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit und des Maßstabes des § 8a FStrG in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, BayVBl. 1999, 634). Entsprechendes gilt hinsichtlich der forstwirtschaftlich genutzten Wege. Soweit der Interessen der Eigentümer- bzw. Bewirtschafter der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen unter diesem Blickwinkel durch Planung beeinträchtigt werden, muss festgestellt werden, dass jedenfalls die für das Vorhaben sprechenden Belange die mit diesen Personen entstehenden Erschwernisse rechtfertigen.
- Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach gefordert hat, die Erschließung von Fl.Nr. 179 (Gem. Warmersdorf) müsse sichergestellt werden, da der Weg Fl.Nr. 1210 (Gem. Elsendorf) A+E-Fläche werde, jedoch derzeit als Erschließung diene, konnte geklärt werden, dass die Erschließung weiterhin über Fl.Nr. 1210 gesichert sein wird, weil der vorhandene Weg nur teilweise in Anspruch genommen wird.
- Der Bayerische Bauernverband (BBV) hat die funktionsfähige Wiederherstellung der Grundstückserschließung und des Entwässerungssystems gefordert. Diese Forderung ist durch schriftliche Zusage der Vorhabensträgerin erledigt. Für Fälle, in welchen eine konkrete Gefährdungslage erkennbar ist, wurde zudem zugesagt, in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer eine Beweissicherung durchzuführen, was als tragbarer Kompromiss von dem BBV im Rahmen des Erörterungstermines akzeptiert wurde.
- Die Forderung des BBV nach einer rechtzeitigen Vorabinformation bei Sperrungen wurde durch die Zusage, Sperrungen rechtzeitig öffentlich bekannt zu geben (Presse, Beschilderung) und mit dem betroffenen einzelnen Grundstückseigentümer abzustimmen, soweit im Bauablauf eine individuelle Grundstückszufahrt zeitweise faktisch gesperrt werden sollte, erfüllt.
- Ebenso hat sich die Forderung des BBV, eine Beweissicherung und Schadensbehebung an bestehenden Straßen und Wegen zu Lasten der Vorhabensträgerin durchzuführen, durch schriftliche Zusage der Vorhabensträgerin erledigt.

3.4.8.2 *Weitere Einwendungen und Forderungen aus dem Bereich der Landwirtschaft*

Weitere Einwendungen und Forderungen aus dem Bereich der Landwirtschaft, die nicht schon in den vorangegangenen Kapiteln behandelt worden sind bzw. weiter unten individuell behandelt werden:

- Der BBV hat gefordert, dass während und nach Durchführung der Maßnahme die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke und die Entwässerungssysteme voll funktionsfähig hergestellt werden sowie dass die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sichergestellt werden. Diese Forderungen sind durch schriftliche Zusage der Vorhabensträgerin erledigt.

- Eine Einwenderin hat in diesem Zusammenhang gefordert, zur besseren Erreichbarkeit einer bewirtschafteten Fläche die auf Flurnummer 632 (Gem. Weingartsgreuth) geplante Baustellenzufahrt auf den bereits ausgebauten Weg auf Flurnummer 630 (Gem. Weingartsgreuth) zu verlegen. Die Vorhabensträgerin hat hierzu schlüssig erklärt, dass der bereits ausgebaute Weg (Fl.Nr. 630) zusätzlich zu der Fl.Nr. 632 als Baustraße benötigt werde. Sie hat aber zugesagt, die Fl.Nr. 632 auszubauen. Den berechtigten Interessen der Einwenderin ist damit Rechnung getragen.
- Ein Einwender hat bemängelt, er könne auf das Waldgrundstück Fl. Nr. 140 (Gemarkung Weingartsgreuth) nach dem Ausbau nicht mehr zufahren. Dies trifft nach den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht zu. Die Zufahrt kann, wie bisher, entlang der Böschungskante über das autobahneigene Wiesengrundstück erfolgen, nur etwas verschoben nach Norden wegen der Verbreiterung der Autobahn; die Zufahrtssituation wird durch das vorliegende Vorhaben nicht verschlechtert. Ob das Befahren dieses Grundstückes rechtlich zulässig ist, ggf. auf Grund eines Notwegerechtes, ist im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht zu prüfen, weil diese mögliche Problematik nicht durch das inmitten stehende Ausbaivorhaben verursacht wird und damit nicht dem Gebot umfassender Problembewältigung unterfällt.
- Ein weiterer Einwender hat kritisiert, dass die ursprünglich geplante Einmündung in einen Feldweg flächenintensiv in Fl.Nr. 182 der Gemarkung Weingartsgreuth verschwenken sollte, während die bisherige „T-Kreuzung“ wesentlich flächensparender gewesen sei und auch ausreiche; der Feldweg sei wenig befahren und es sei noch nie zu Unfällen gekommen. Dieser Einwand hat sich dadurch erledigt, dass die Vorhabensträgerin die Einmündung im Rahmen der planfestgestellten Tektur überarbeitet hat.

Der Einwender hat zusätzlich kritisiert, dass die an Grundstück Fl. Nr. 182 angrenzende Überführung und die Straße verlegt werden sollen, so dass ein Streifen des Grundstückes Fl. Nr. 182 in Anspruch genommen wird, der bei Beibehaltung der Bestandsüberführung und –brücke geschont werden könnte. Insoweit gilt, dass es aus verkehrlichen Gründen unabdingbar ist, die Quermöglichkeit auch bauzeitlich zu erhalten, insbesondere auch für den landwirtschaftlichen Verkehr. Deshalb ist ein Ersatzneubau geboten, der die Grundstückinanspruchnahme bedingt. Insoweit kann dem Einwand nicht abgeholfen werden; die Grundstücksinanspruchnahme ist in überwiegendem öffentlichem Interesse geboten.

- Bzgl. der nach den Planunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragt der Bayerische Bauernverband die Durchführung einer Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten des Bau- lastträgers.

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 zu veranlassen und diese Dokumentation 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. Nach Fertigstellung des Vor-

habens 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.

In diesem Zusammenhang wurde von einem Einwender bezüglich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zudem auf das Problem möglicher Bodenverdichtungen hingewiesen, die durch das Befahren der Grundstücke mit Baufahrzeugen entstehen können. Die Vorhabensträgerin hat die Zusage erteilt, Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen, soweit sie befahren wurden, vor dem Wiederaufbringen des Oberbodens mechanisch zu lockern. Der Oberboden werde erst aufgebracht, wenn eine sogenannte „Freistellungserklärung“ des Bewirtschafters von dem bauausführenden Unternehmen vorgelegt worden sei.

Mit diesen Zusagen wird den Forderungen vollumfänglich entsprochen.

- Der BBV hat bezüglich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zudem gefordert, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie die Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch den Baulastträger in direkter Zuständigkeit und Haftung.

Die Vorhabensträgerin hat eine ordnungsgemäße Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter landwirtschaftlicher Flächen zugesagt. Es ist kein vernünftiger Grund erkennbar, aus dem die Vorhabensträgerin die Entschädigung und Rekultivierung zwingend durch staatseigenes Personal abwickeln müsste, zumal ihre personellen Ressourcen begrenzt sind. Die Forderung wird deshalb zurückgewiesen. Unberührt bleibt selbstredend, dass die Vorhabensträgerin in Bezug auf die vorübergehend beanspruchten Flächen für ein Verschulden der von ihr beauftragten bauausführenden Unternehmen im Rahmen der Erfüllungsgehilfenhaftung einzustehen hat.

- Dem Antrag des Bayerischen Bauernverbandes, den Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen eine Haftungsfreistellung zu gewähren, kann nicht entsprochen werden. Eine solche Freistellung würde zu einer weitreichenden urheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehafteung" der Vorhabensträgerin führen, für welche keine Rechtsgrundlage erkennbar ist. Die Vorhabensträgerin würde auch für Altlasten haften, die nicht ursächlich auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind. Durch die zugesagte Beweissicherung (s.o.) sind die Grundstückseigentümer ausreichend geschützt.
- Der BBV fordert, ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen nur unter Zustimmung der Grundstückseigentümer (einvernehmlich) festzusetzen und über produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK) sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die A+E-Flächen freihändig erworben werden und sich teilweise bereits im Eigentum des Bundes befinden. Die Planfeststellungsbehörde stellt zudem ausdrücklich klar, dass die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht die festgesetzten A+E-Flächen umfasst. Gegen oder ohne den Willen des Grundstückseigentümers wäre eine Enteignung für A+E-Flächen im Hinblick auf den grundrechtlichen Schutz des Eigentums nur möglich, wenn begründbar

wäre, dass genau die vorgesehenen Flächen für das Vorhaben benötigt werden und keine anderen geeigneten Flächen freihändig erworben werden können. Wegen der rechtlichen Gleichstellung von Ausgleich und Ersatz in Verbindung mit dem weiten Suchraum für Ersatzmaßnahmen (Fränkisches Keuper-Lias-Land) kann dies praktisch nicht begründet werden (anders etwa bei CEF-Maßnahmen im Artenschutz).

Hinsichtlich der geforderten produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK) gilt zum einen, dass das Vorhaben noch nicht dem Regime der Kompensationsverordnung unterliegt. Zum anderen ist es in vorliegendem Verfahren gelungen, durch Inanspruchnahme suboptimaler landwirtschaftlicher Flächen sowie durch multifunktionale Nutzung der Seitenentnahmeflächen die Landwirtschaft zu schonen, so dass sich PIK-Maßnahmen hier nicht aufdrängen. Der Forderung kann nicht entsprochen werden.

In diesem Zusammenhang wurde aus der Mitte der Einwenderschaft problematisiert, warum das autobahneigene Wiesengrundstück neben dem Waldgrundstück Fl. Nr. 140 (Gemarkung Weingartsgreuth) nicht als Ausgleichs- und Ersatzfläche herangezogen wird. Die Vorhabensträgerin hat hierzu schlüssig und nachvollziehbar erklärt, dieses Grundstück verfüge als Brachfläche bereits über eine gewisse ökologische Wertigkeit und sei deshalb zur Aufwertung weniger geeignet. Freilich sei es als Ausgleichsfläche auch nicht gänzlich ungeeignet sei. Allerdings sei bewusst auf die Multifunktionalität der Seitenentnahmeflächen gesetzt worden, um landwirtschaftliche Flächen zu schonen.

- Der Bayerische Bauernverband fordert, berührte Drainanlagen unter Mitwirkung des Wasserwirtschaftsamtes und im Einverständnis mit den betroffenen Grundstückseigentümern funktionsfähig 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 keine Verschlechterung gegenüber den bisherigen Verhältnissen verbleibt. Das WWA und die Grundstückseigentümer würden bei Bedarf beteiligt. Damit wird der Forderung im gebotenen Maß Rechnung getragen.

- 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.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die festgestellte Planung aus fachlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken dagegen vorgebracht. Insbesondere hat es keine Zweifel an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie der benutzten Vorfluter geäußert. Die Planfeststellungsbehörde sieht im Hinblick darauf keine Notwendigkeit für die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen bzw. weiterer Entwässerungseinrichtungen. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen.

- Der Bayerische Bauernverband beantragt auch, 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.

- Ein Einwender hat die Errichtung einer Schutzmauer entlang der Autobahn gefordert, um angrenzende Grundstücke vor Unfällen zu schützen. Die sieht insoweit keine Rechtsgrundlage und auch keine Notwendigkeit. Der Forderung kann nicht entsprochen werden.
- Der BBV beantragt schließlich, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen. Dieser Antrag ist – zumindest derzeit – unbegründet und deshalb abzuweisen. Das planfestgestellte Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht eingestuft. Auf Grund dessen ist der vorliegende Planfeststellungsbeschluss 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.

Für den Fall, dass das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs aufgenommen werden - und damit die sofortige Vollziehbarkeit dieses Beschlusses kraft Gesetzes eintreten - sollte, wäre ggf. auf Grund eines neuerlichen Antrages auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung erneut zu entscheiden.

3.4.8.3 *Abwägung*

Im Ergebnis sind die Belange der 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 Wasserwirtschaft und der Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung 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.

3.4.9 Wald

Für die Realisierung des Vorhabens müssen insgesamt 3,5464 ha Wald im trassennahen Bereich der bestehenden Autobahn gerodet werden (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Teilweise handelt es sich um Waldflächen, denen vom aktuellen Wald funktionsplan besondere Funktionen zugewiesen werden. Im Einzelnen:

Lage der Rodungsflächen	Umfang der Rodung	Schutz-, Bannwald, Naturwaldreservat, Wald mit besonderer Bedeutung für /lt. Wald funktionsplan
„Fuchsloch“, Bau-km 346+680 – 349+120 nordseits	0,0746 ha	Keine (K 3)
„Kappelberg“ Bau-km 350+100 – 350+850 nordseits	0,0531 ha	Wald mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen (K 4)
„Staatsforst Birkach“ Bau-km 351+130 bis 351+920 südseits	1,8500 ha	Wald mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen und für die Erholung Intensitätsstufe II (K 5)
Wald südwestlich Schirnsdorf Bau-km 351+850 – 353+580 nordseits	1,3323 ha	Wald mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen (K 6)
Wald nordöstlich AS Höchststadt / Nord Bau-km 354+480 – 354+900 nord- und südseits	0,2364 ha	Wald mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen (K 7)

Spezielle waldrechtliche Versagungsgründe aus Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sowie andere Rechtsvorschriften, insbesondere die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Insbesondere gefährdet die plangegenständliche 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 Wald funktionsplanen allenfalls in vernachlässigbarem Umfang beeinträchtigt werden; zudem kommt das Vorhaben ohnehin in einem vergleichsweise walddreichem Raum zu liegen.

Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den 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 auf dieser, 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. Besonders schützenswerte und ggf. gefährdete Bereiche werden bauzeitlich mit Biotopschutzzäunen gesichert. 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).

Zur Sicherung der Funktionen des Waldes und um die Flächensubstanz des Waldes insgesamt zu erhalten, sieht die Planung waldbauliche Maßnahmen (Waldbegegründung durch Laubwaldaufforstung und Gehölzsukzession) im Umfang von insgesamt 2,6170 ha vor:

Lage und Art der Maßnahme	Umfang
Neugründung von Waldflächen durch Erstaufforstung bzw. Gehölzsukzession (Art. 16 BayWaldG) auf der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche A 1 (siehe Kap. 3.4.2) im Bereich der Seitenentnahme am Baubeginn	1,0800 ha
Neugründung von Waldflächen durch Erstaufforstung (Art. 16 BayWaldG) auf der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche A 2 (siehe Kap. 3.4.2)	1,2755 ha
Neugründung von Waldflächen durch Erstaufforstung (Art. 16 BayWaldG) auf der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche A 3 (siehe Kap. 3.4.2)	0,2615 ha

Zudem wird die geplante Grünbrücke in der Mönau (Abschnitt Klebheim – nördlich Tank- und Rastanlage Aurach) für die erforderliche Neuanlage von Waldflächen mit einem „funktionale Ausgleich“ für die Waldverlust von 30 % zum Ansatz gebracht, d.h. einer fiktiven Fläche von 1,4987 ha.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat aus forstfachlicher Sicht keine Einwendungen gegen die festgestellte Planung erhoben. Mit den vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen hat es sich einverstanden erklärt.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach gebeten hat, im Rahmen der Ausführungsplanung frühzeitig mit dem AELF Fürth Kontakt aufzunehmen und die Details der Aufforstungsmaßnahmen abzustimmen, hat die Vorhabensträgerin eine Zusage erteilt.

Bezüglich der Forderung des AELF Ansbach nach flächendeckender Errichtung eines Wildschutzzaunes hat die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermines zugesagt, die Errichtung von Wildschutzzäunen an Hand der Wildschutzzäunrichtlinien im Rahmen der Ausführungsplanung prüfen zu wollen. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, weil die Frage nach der Errichtung von Wildschutzzäunen bei einem Bestandsausbau wie dem vorliegenden nicht dem Gebot umfassender Problembewältigung unterfällt – die Gefährdung durch Wildwechsel besteht bereits und wird durch den Ausbau nicht nennenswert verschärft – und deshalb nicht im Rahmen der Planfeststellung geregelt werden muss. Unbeschadet dessen weist die Planfeststellungsbehörde auf die Argumentation des AELF Ansbach besonders hin, wonach sich - unabhängig von der vorliegenden Ausbaumaßnahme - die Verhältnisse seit dem Bau der Autobahn grundlegend geändert hätten, insbesondere im Hinblick auf die ständige Zunahme der Population der Wildsauen, weshalb die Gelegenheit des Ausbaus unbedingt genutzt werden sollte, die Wildunfallproblematik zu lösen und nicht a priori auf einen Wildschutzzaun mit dem Argument zu verzichten, dass derzeit auch keiner errichtet sei.

3.4.10 Fischerei

Der Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen – fordert, die ASB/RHB ausreichend zu dimensionieren, damit Schadstoffen hinreichend ausge-reinigt werden. Die Planfeststellungsbehörde geht auf Grund der Prüfung und Zustimmung des WWA davon aus, dass dieser Forderung durch die Planung entsprochen wird.

Soweit der Bezirk weiterhin fordert, dass sowohl während als auch nach der Bauzeit das eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten dürfe, ist dem mit der Planung und den Nebenbestimmungen so weit wie möglich Rechnung getragen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass jedenfalls eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Planungsnullfall eintreten wird.

Die übrigen Forderungen des Bezirkes Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen – sind als Nebenbestimmungen / Auflagen in diesen Beschluss eingeflossen.

3.4.11 Denkmalpflege

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt.

Folgende Bodendenkmale liegen im bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet (siehe auch Unterlage 19.1.2 und 9.1):

- D-5-6230-0012: Vermutlich mittelalterlicher Turmhügel, östlich Weingartsgreuth;
- D-5-6230-0033: Mesolithische Freilandstation, westlich Schirnsdorf;
- D-5-6230-0050: Neolithische Siedlungsfunde, westlich Schirnsdorf;
- D-5-6230-0011: Flurformen unbekannter Zeitstellung im Luftbild, westlich Schirnsdorf;
- D-5-6230-0031: Neolithische Siedlungsfunde, südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf;
- D-5-6230-0030: Mesolithische Freilandstation, südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf;
- D-5-6230-0008: Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung, südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf im Wald;
- D-5-6230-0005: Vermutlich frühneuzeitliche Wüstung, südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf im Staatsforst Birkach.
- Ein weiteres potenzielles Bodendenkmal liegt möglicherweise nördlich der geplanten Seitenentnahme im Wald.

Die unter A. 3.5 verfügten Schutzauflagen dienen dem von der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Detailplanung 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.

Eine archäologische Ausgrabung ist voraussichtlich nur in nächster Nähe des bekannten Bodendenkmals (D-5-6230-0031) erforderlich, das sich ca. 1,8 km westlich der AS Höchststadt Nord befindet. Die Fundstelle ist durch die Aufsammlung von mesolithischen und neolithischen Funden bekannt geworden.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Angesichts der bestehenden Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler 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. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen jedenfalls gewahrt.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch bislang nicht bekannte 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 verfügten Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat der Erteilung der Erlaubnis mit den Schutzauflagen zugestimmt.

3.4.12 Kommunale Belange

3.4.12.1 *Landkreis Erlangen-Höchstadt*

Den Forderungen des Landkreises Erlangen-Höchstadt (Anlage von Linksabbiegespuren an der AS Höchstadt-N / St 2763; Hinweis auf einen, i.E. allerdings irrelevanten Fehler bezüglich der Lärmschutzberechnung in Nackendorf; Forderung nach Strukturelementen in Offenland- u. Sukzessionsflächen) wird sämtlich durch schriftliche Zusagen und / oder Auflagen Rechnung getragen.

3.4.12.2 *Landkreis Bamberg*

Der Landkreis Bamberg hat die Umverlegung der Einmündung eines Feld- u. Waldweges entlang der BA 50 mit besserer Eignung für den Winterdienst gefordert. Dieser Forderung wurde mit der planfestgestellten Tektur entsprochen, wobei die Einmündung zwar nicht an die alte Stelle, aber so in die Mitte zwischen alter und ursprünglich geplanter Stelle verschoben wurde, dass den Belangen des Landkreises Rechnung getragen ist.

3.4.12.3 *Markt Mühlhausen*

Eine Reihe der von dem Markt Mühlhausen vorgetragenen Einwendungen und Forderungen sind bereits oben (insbesondere in den wasserwirtschaftlichen und immissionsschutzrechtlichen Kapiteln) behandelt worden. Darüber hinaus hat der Markt Mühlhausen folgende Forderungen formuliert:

- Der Markt hat gefordert, die Brücke BAB / St 2763 um 3m zu verbreitern für einen späteren Geh- und Radweg. Die geplante Grünbrücke könne verschmälert und die gesparten Aufwendungen für die Verbreiterung der Brücke BAB / St 2763 eingesetzt werden. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Der Planfeststellungsbehörde liegt eine Stellungnahme des zuständigen Straßenbaulastträgers (SBAN) vor, wonach die Anlage eines Geh- und Radweges nicht beabsichtigt und deshalb eine Verbreiterung nur bei entsprechender Kostenbeteiligung der Marktgemeinde möglich sei. Eine Kostenbeteiligung hat die Marktgemeinde indessen nicht zugesagt. Eine Verschmälerung der Grünbrücke kommt nicht in Betracht, weil die geplante Breite von 15m den fachlichen Vorgaben entspricht und nicht verringert werden kann.
- Der Markt fordert die Anlage eines Pendlerparkplatzes an der Autobahnausfahrt Höchstadt Nord. Diese Frage unterfällt bei einem Bestandsausbau wie dem vorliegenden nicht dem Gebot umfassender Problembewältigung – der mögliche Bedarf für einen Pendlerparkplatz besteht unabhängig von dem Aus-

bau – und wird deshalb nicht im Rahmen der Planfeststellung geregelt. Unbeschadet dessen hat die Vorhabensträgerin Gesprächsbereitschaft in Richtung SBAN und Markt Mühlhausen signalisiert, sofern der Bedarf für einen Pendlerparkplatz begründet werden kann.

Der in diesem Zusammenhang aus der Mitte der Einwenderschaft vorgetragene Vorschlag, das RHB auf der Schirnsdorfer Seite in dem Ohr der Anschlussstelle und den Pendlerparkplatz auf der bisher für das RHB vorgesehenen Fläche unterzubringen, möchte die Vorhabensträgerin nicht weiterverfolgen. Die im Nachgang von ihr durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass die Verlegung des ASB/RHB 354-1L in das Ohr der Anschlussstelle technisch nur schwer – und damit kostenträchtig – umsetzbar wäre. Aufgrund des dortigen hohen Grundwasserstandes wäre das Becken mit einer erhöhten Auftriebssicherung auszuführen (Betonbecken statt Erdbecken), was sich mit Mehrkosten von bis zu 200.000 € auswirken würde. Der derzeit geplante Standort liegt in seiner Höhenlage günstiger, sodass hier keine Auftriebssicherung erforderlich wird. Zusätzliche Erschwernisse und weitere Mehrkosten (rd. 50.000 €) würden sich bei der Verlegung des ASB/RHB 354-1L aufgrund naturschutzfachlicher Belange ergeben. Grund hierfür sind die Weiherketten im näheren Umfeld der Anschlussstelle. Durch die Lage des Beckens im Ohr würden zum Schutz gegen Amphibienwanderungen Amphibienleiteinrichtungen erforderlich werden. Aus den genannten (Kosten-) Gründen ist planfeststellungsrechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabensträgerin insoweit an der ursprünglichen Planung festhält. Die vorgeschlagene Variante drängt sich keineswegs als eindeutig vorzugswürdig auf, zumal der mit ihr verfolgte Zweck, wie ausgeführt, nicht im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens bedient werden muss.

- Soweit der Markt Mühlhausen die Auffassung vertritt, dass die beiden Weiher bei Bau-km 354-520 nicht für die Oberflächenwasserzuleitung ausgelegt seien, ist dem entgegen zu halten, dass die Einleitungsmengen gegenüber dem Ist-Zustand bzw. gegenüber dem Prognosenullfall deutlich geringer werden. Die Planung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde deshalb nicht zu beanstanden.
- Soweit der Markt Mühlhausen bemängelt, die Entwicklung der Bauleitplanung der Marktgemeinde werde durch die Planung behindert, gilt zum einen, dass kein Rechtsanspruch auf Berücksichtigung zukünftiger Bauleitplanung besteht. Zum anderen ist auch in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass mit der Planung (insbesondere im Hinblick auf die Verlärmung von Grundstücken) gegenüber dem Ist-Zustand bzw. gegenüber dem Prognosenullfall eine deutliche Verbesserung einhergeht.
- Soweit der Markt Mühlhausen fordert, dass der bauzeitliche Umleitungsverkehr nicht zu einer Mehrbelastung der Ortsstraßen in Schirnsdorf mit LKW-Verkehr führen dürfe, gilt, dass das überarbeitete Umleitungskonzept keine Umleitung über Schirnsdorf vorsieht (siehe dazu sogleich unten).
- Den Forderungen nach einer Beweissicherung und Wiederherstellung öff. Feld- u. Waldwege und danach, keinen Abfall in Lärmschutzwälle etc. einzubauen, wurde durch schriftliche Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen.
- Der Forderung nach einer Zuwegung via Fl.Nr. 271 der Gem. Schirnsdorf (statt Fl.Nr. 266) kann nicht entsprochen werden. Die zu diesem Punkt ursprünglich schriftlich erteilte Zusage hat die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 31.07.2015 zurückgenommen. Die ist nach Auffassung der Planfeststellungs-

behörde bis zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses wirksam möglich. Die Vorhabensträgerin kann zu der alternativen Zuwegung auch nicht streitig durch die Planfeststellungsbehörde verpflichtet werden, weil sich diese Detailvariante keineswegs als die eindeutig vorzugswürdige erweist. Denn im Nachgang des Erörterungstermines wurde festgestellt, dass es sich bei der Flurnummer 271 um einen Hohlweg handelt, der naturschutzfachlich hochwertig ist. Diesen als Baustraße nutzen zu können, erweist sich sowohl aus technischer, als auch aus naturschutzrechtlicher Sicht als hoch problematisch.

3.4.12.4 Markt Lonnerstadt

Eine Reihe der von dem Markt Lonnerstadt vorgetragenen Einwendungen und Forderungen sind bereits oben behandelt worden. Darüber hinaus hat der Markt folgende Einwendungen erhoben:

- Der Markt Lonnerstadt hat das im Rahmen des Erörterungstermines vorgestellte Umleitungskonzept während der Kreisstraßensperrung (BA 50 – ERH 22) bemängelt. Neben der Frage nach der Tragfähigkeit der Ortsstraßen stelle sich vor allem folgendes Problem: Nach dem Ortseingang Ailsbach folge eine scharfe Rechtskurve, die verengt sei. Hier sei eine Umleitung undenkbar. Hinzu komme die Lärmbelastung für die Anwohner. Vor der Einmündung in die Kreisstraße befinde sich zudem eine Brücke, die nicht sehr tragfähig sei und derzeit untersucht werde. Auch diese Brücke sei für einen Umleitungsverkehr gänzlich ungeeignet.

Im Nachgang des Erörterungstermines hat die Vorhabensträgerin auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde das Umleitungskonzept umfassend überarbeitet und nunmehr eine großräumige Umfahrung südlich der BAB A3 über das vorhandene Staats- und Kreisstraßennetz (von nördlich bis südlich der Sperrung: BA 50 – St 2260 – St 2261 - NEA 2 – NEA 3 – ERH 19 – ERH 18 – ERH 22) erarbeitet (siehe auch den planfestgestellten tektierten Erläuterungsbericht). Diese Umleitungsstrecke ist hinsichtlich der Fahrtdauer genauso lang bzw. sogar kürzer als das im Erörterungstermin vorgestellte Umleitungskonzept und vermeidet die Konflikte der bisher vorgeschlagenen Umleitungskonzepte. Der Einwendung des Marktes Lonnerstadt ist damit Rechnung getragen worden.

Soweit von einem Einwender in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen wurde, dass die Einsatzpläne der Feuerwehren und des Rettungsdienstes wegen der Sperrung der BA 50 – ERH 22 überarbeitet werden müssen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die zuständigen Stellen rechtzeitig über die Sperrung und Umleitung zu informieren.

- Der Forderung des Marktes Lonnerstadt nach einer Beweissicherung und Wiederherstellung der Straßen in Ailsbach wurde durch Zusage entsprochen.
- Soweit der Markt Lonnerstadt bemängelt, die Entwicklung der Bauleitplanung „Hirtenhöhe“ werde durch die Planung behindert, gilt zum einen, dass kein Rechtsanspruch auf Berücksichtigung zukünftiger Bauleitplanung besteht. Zum anderen ist auch in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass mit der Planung (insbesondere im Hinblick auf die Verlärmung von Grundstücken) gegenüber dem Ist-Zustand bzw. gegenüber dem Prognosenullfall eine deutliche Verbesserung einhergeht: die „Hirtenhöhe“ und mögliche Erweiterungsflächen liegen außerhalb der 49 dB(A)-Isophone im Planfall.

3.4.12.5 Markt Wachenroth

Eine Reihe der von dem Markt Wachenroth vorgetragenen Einwendungen und Forderungen sind bereits oben behandelt worden. Darüber hinaus hat der Markt folgende Einwendungen erhoben:

- Den Forderungen nach Beweissicherung / Wiederherstellung der Straßen in Wachenroth, nach rechtzeitiger Abstimmung von Sperrungen und Nutzungen von Straßen und Wegen als Baustraßen und nach Sicherstellung der Erreichbarkeit der Grundstücke wurde durch entsprechende Zusagen der Vorhabens-trägerin entsprochen.
- Auch der Markt Wachenroth hat Bedenken gegen das ursprünglich geplante und gegen das im Erörterungstermin vorgestellte Umleitungskonzept angemeldet. Diesen Bedenken sollte durch das nunmehr vorgelegte Konzept (siehe oben; großräumige Umfahrung südlich der BAB A3 über das vorhandene Staats- und Kreisstraßennetz von nördlich bis südlich der Sperrung: BA 50 – St 2260 – St 2261 - NEA 2 – NEA 3 – ERH 19 – ERH 18 – ERH 22) Rechnung getragen sein. Die in diesem Zusammenhang aus der Mitte der Einwenderschaft in Bezug auf die Rettungshilffrist angemeldeten Bedenken bestehen jedenfalls in Bezug auf das neue Umleitungskonzept nicht (mehr). Sowohl vom Kreisbrandrat als auch dem BRK-Kreisverband des Landkreis ERH werden diesbezüglich keine Probleme gesehen. Auch von Seiten des Landkreises BA wurden die Hilfefristen nicht bemängelt.
- Der von dem Markt Wachenroth geforderte Nachweis der ausreichenden Belastungsklasse der GVS Warmersdorf –BA 50 erübrigt sich aufgrund der Änderung des Umleitungskonzeptes.
- Der Markt Wachenroth fordert, den Baustellenverkehr nur über die Autobahn, nicht über GVS abzuwickeln. Die Vorhabensträgerin hat schriftlich zugesagt, die Baustelle „überwiegend“ über die Autobahn anzudienen. Zu weiteren Zusagen hat sich die Vorhabensträgerin auch im Nachgang des Erörterungstermines nicht durchringen können. Eine Rechtsgrundlage dafür, der Vorhabensträgerin durch den Planfeststellungsbeschluss streitig aufzugeben, die Baustelle ausschließlich über die Autobahn anzudienen, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht, zumal auch das nachgeordnete Straßennetz zur Aufnahme eines lokalen Baustellenverkehrs gewidmet ist. Die Forderung muss deshalb, soweit sie nicht durch die Zusage erfüllt wurde, zurückgewiesen werden.
- Der Markt fordert, die St 2260, die als Bedarfsumleitung der Autobahn dient, vor Baubeginn auszubauen (insbesondere im Bereich Volkersdorf). Nach Auskunft des SBAN ist indessen auf absehbare Zeit kein Ausbau der St 2260 geplant. Voraussichtlich wird im laufenden Jahr mit der Vorplanung des Staatsstraßenbaus begonnen werden, so dass der Ausbau der Autobahn wahrscheinlich früher erfolgen wird als derjenige der Staatsstraße.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Rechtsgrundlage dafür, der Vorhabensträgerin etwa aufzugeben, mit dem Ausbau des vorliegenden Autobahnabschnittes bis zum Ausbau der St 2260 zuzuwarten. Die Frage nach dem Ausbauerfordernis der Staatsstraße unterfällt nicht dem Gebot umfassender Problembewältigung, denn die Staatsstraße wird auch während des A3-Ausbaus nur im Falle von Störungen (wie bisher) als Bedarfsumleitung genutzt, da der Ausbau prinzipiell unter Verkehr erfolgen wird. Sicherlich kann es während des Ausbaus der Autobahn zu häufigeren Störfällen kommen als im Nor-

malbetrieb, die Belastung der Bedarfsumleitung während des jeweiligen Störfalles wird sich aber gegenüber dem Ist-Zustand nicht ändern, so dass ein möglicher Ausbaubedarf der Staatsstraße unabhängig von dem Ausbau der Autobahn besteht und deshalb keine Auswirkungen auf die vorliegende Planfeststellung hat.

- Der Bitte des Marktes, die anstehenden Arbeiten für die Überführung der Regenwasser- / Abwasserdruckleitung von der Kläranlage Buchfeld nach Weingartsgreuth durch den Autobahnausbau nicht zu behindern, wurde durch die Zusage der Vorhabensträgerin, die Arbeiten abzustimmen, entsprochen.

3.4.12.6 *Stadt Schlüsselfeld*

Die Stadt Schlüsselfeld hat keine Einwendungen erhoben.

3.4.13 Träger von Versorgungsleitungen und –einrichtungen

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 oder auch Rastanlagen betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Änderungen 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 Träger der Versorgungsleitungen und –einrichtungen mit der Maßnahme im Grundsatz einverstanden erklärt haben und deren Einwendungen sich durch Zusagen oder auf andere Weise erledigt haben, besteht hier insoweit kein Entscheidungsbedarf. Im Einzelnen:

3.4.13.1 *Deutsche Funkturm GmbH*

Die von der Deutschen Funkturm GmbH aufgeworfene Frage, ob Mobilfunkstandorte von dem Vorhaben betroffen werden und ob die geplanten Veränderungen von Lärmschutzwänden eine Erhöhung der Mobilfunkmaste erfordere, hat die Vorhabensträgerin dahin beantwortet, dass Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind. Die weitere Frage, ob die Abstände der vorhandenen Mobilfunkmaste vom Autobahnrand nach dem Ausbau noch ausreichend seien, hat die Vorhabensträgerin bejaht. Für den Mast „Steigerwald-Rasthof 51“ gilt dies auch für den Fall einer zukünftigen Erhöhung, für den Mast „Schirnsdorf 51“ wäre eine Erhöhung genehmigungspflichtig.

3.4.13.2 *Bayernwerk AG*

- Die Bayernwerk AG hat darauf hingewiesen, dass die Ltg. Lfd. Nr. 95, 101, 102 ihr nicht gehören. Außerdem darauf, dass zwei Zähleranschlusssäulen im Regelungsverzeichnis nicht erfasst sind. Die Vorhabensträgerin hat das Regelungsverzeichnis im Rahmen der Tektur entsprechend korrigiert; die genannten Leitungen entfallen.
- Den Forderungen Bayernwerk AG nach rechtzeitiger Abstimmung und Beachtung des Merkblattes ist durch schriftliche Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen worden.

3.4.13.3 Deutsche Telekom Technik GmbH

- Die Vorhabensträgerin hat die gerügte falsche Eigentümerbezeichnung im Regelungsverzeichnis im Rahmen der Tektur korrigiert.
- Den Forderungen nach Abstimmung des Bauablaufplanes sowie einer Vorlaufzeit von 5 Monaten ist durch schriftliche Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen worden.

3.4.13.4 Autobahn Tank- und Rast GmbH

- Die Autobahn Tank- und Rast GmbH hat zu der laufenden Nr. 99 des Regelungsverzeichnisses um Klarstellung gebeten, dass diese Schmutzwasserleitung nach Durchführung der Baumaßnahme im Eigentum und in der Unterhaltslast des Marktes Wachenroth liegen werde. Es genüge auch die Zusage des Vorhabensträgers, die aufgeworfene Fragestellung nochmals zu prüfen, ggf. im Rahmen eines gemeinsamen Termins, und die Eintragung in Spalte 4 ggf. klarstellend zu korrigieren. Die Vorhabensträgerin hat die gewünschte Zusage erteilt und das Regelungsverzeichnis im Rahmen der Tektur geändert.
- Soweit von der Autobahn Tank- und Rast GmbH Fragen der Kostenregelung angesprochen worden sind, werden durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine Regelungen getroffen.
- Den Forderungen nach rechtzeitiger Information und Beteiligung, Dokumentation der Leitungen, Sicherstellung der jederzeitigen Erreichbarkeit der T&R-Steigerwald, ständiger Anpassung der wegweisenden Beschilderung an die Bauzustände und nach Vermeidung von Fahrbahnverschmutzungen ist durch schriftliche Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen worden.

3.4.14 Weitere öffentliche Belange

3.4.14.1 Belange anderer Straßenbaulastträger

- Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat der Maßnahme zugestimmt. Es hat gefordert, den Kreuzungsbereich der St 2763 abzustimmen und bzgl. der Kreuzung BAB-Kabel und BAB-Entwässerung einen Gestattungsvertrag abzuschließen. Beides hat die Vorhabensträgerin zugesagt.
- Soweit die Kommunen Straßenbaulastträger sind, wurden deren Belange bereits oben behandelt.

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 und deshalb die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge - RABS - zu fordern sei. Die Vorhabensträgerin weist diesbzgl. darauf hin, dass die Vorgaben der RABS mit der festgestellten Planung eingehalten werden.

3.4.14.3 *Ländliche Entwicklung*

- Die Teilnehmergeinschaft Wachenroth II. hat Forderungen nach einem Ausbau des Weges FI.Nr. 336 (Gem. Schirnsdorf) als Zufahrt zu FI.Nr. 335 (abgeschnitten wg. RHB) sowie nach einer Zusammenarbeit bei Planung und Bau Feldweg / Brücke formuliert. Zu beidem hat die Vorhabensträgerin Zusage erteilt. Der geforderte Rückbau von Brunnenschächten ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.
- Die Teilnehmergeinschaft Mühlhausen III hat den Ausbau des Weges FI.Nr. 336 (Gem. Schirnsdorf) als Zufahrt zu FI.Nr. 335 gefordert, da diese Fläche wg. des RHB abgeschnitten sei. Die Vorhabensträgerin hat den Ausbau, falls erforderlich, zugesagt.

3.4.14.4 *Polizeiliche Gefahrenabwehr*

Das Polizeipräsidium Mittelfranken hat gefordert, Parkplätze so gestalten, dass sie nicht zugesperrt werden können. Über diese Forderung ist in vorliegendem Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden, da keine Parkplätze Gegenstand des Verfahrens sind.

3.4.14.5 *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 des gegenständlichen 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 - ist deshalb nicht geboten.

3.4.14.6 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 beeinträchtigten nachteilig beeinflusst, kann dem nicht gefolgt werden. Aufgrund der landschaftlichen Voraussetzungen ist das Untersuchungsgebiet zwar für eine Erholungsnutzung gut geeignet, autobahnahe Wald- und Wirtschaftswege sind auf Grund der Verlärmung durch die bestehende BAB A 3 in ihrem Erholungswert für ruhige Erholungsformen aber schon derzeit stark eingeschränkt. Diese Einschränkungen des Erholungswertes werden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die verfahrensgegenständliche Verbreiterung der Autobahn nicht nennenswert verstärkt. Sie werden durch die Maßnahmen aktiven Schallschutzes eher vermindert.

Im Hinblick darauf ist es den Bürgern nach wie vor in zumutbarer Weise möglich, von ihrem Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV Gebrauch zu machen.

3.5 Private Belange

3.5.1. Eigentumsschutz

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 und das Grunderwerbsverzeichnis 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 Bauvorha-

bens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, wobei die Vorhabensträgerin, wie ausgeführt, die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzgl. des vorliegenden Vorhabens freihändig erwerben wird.

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.

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 durch die Enteignungsbehörde zu regeln. Dies gilt auch hinsichtlich der Entschädigungshöhe für entnommenen Waldbestand, einschließlich der Frage nach einer möglichen (Ertrags-) Beeinträchtigung der nach Rodungsarbeiten verbleibenden angrenzenden Waldbestände, die von verschiedenen Einwenderinnen und Einwendern angesprochen wurde. Auch die Entschädigung evtl. wegen vorübergehender Flächeninanspruchnahmen entgangener Fördermittel ist im Entschädigungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt auch für die Frage nach der Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen durch die Vorhabensträgerin.

Auch über die Frage der 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 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 Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzaufgaben, 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.

Bei möglichen Existenzgefährdungen (siehe dazu unten) hat die Frage der Gestellung von Ersatzland allerdings im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung.

3.5.2. Private Einwendungen

Weitere Einwendungen und Forderungen privater Einwenderinnen und Einwender, die nicht schon in den vorangegangenen Kapiteln behandelt worden sind:

3.5.2.1 Formblatteinwendungen „BBV“

- Soweit formularmäßige Einwendungen erhoben wurden, die mit dem Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes wortlautidentisch sind, wir auf die obigen Ausführungen im Kapitel „Landwirtschaft als öffentlicher Belang“ Bezug genommen.
- Verschiedene Einwenderinnen und Einwender befürchten ein vorhabensbedingtes Abschneiden von Grundstückszufahrten zu von ihnen näher bezeichneten Grundstücken.

Diese Befürchtungen sind unbegründet. Wie bereits dargestellt wurde, bleibt die Erschließung der nach der Planung nicht dauerhaft beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. Die Vorhabensträgerin hat zudem auch - wie ebenfalls bereits ausgeführt - explizit zugesagt, die Zuwegungen zu den betroffenen Grundstücken sowohl während als auch nach Durchführung der Bauarbeiten zu gewährleisten. Eine ersatzlose Entziehung von zur Grundstückerschließung notwendigen Zufahrten ist mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 nicht verbunden.

- Einige Einwenderinnen und Einwender sehen vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von in diesem Zusammenhang benannten Grundstücken durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage.

Wie bereits dargestellt, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Funktionsfähigkeit des jeweiligen Entwässerungssystems sowohl während als auch nach Durchführung der Bauarbeiten zu gewährleisten und evtl. ausbaubedingt auftretende Beeinträchtigungen von Felddrainagen und Entwässerungsgräben kurzfristig zu beseitigen. Jedenfalls unter Berücksichtigung dessen sind Beeinträchtigungen der von den Einwendern angeführten Grundstücke - soweit sie nicht ohnehin vollständig für das Vorhaben beansprucht werden - durch eine Vernässung o. ä. nicht zu erkennen.

- Verschiedentlich werden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen genannten Grundstücke durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahmen befürchtet.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Eine 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.

- Mehrere Einwenderinnen und Einwender machen vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen benannten Grundstücken durch Hangwasser geltend.

Diese Einwendungen werden ebenso als unbegründet zurückgewiesen. Die befürchteten Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsabschnitt verfolgt den Planungs-

grundsatz, das Regenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt von den Außengebietswässern abzuleiten. Die zumeist hangseitig angeordneten Mulden bzw. Geländegestaltungen sammeln das Oberflächenwasser bzw. versickern das unbelastete Geländewasser. Nicht dem Grundwasser zugeführtes Oberflächenwasser wird den natürlichen Vorflutern zugeleitet.

3.5.2.2 Weitere mehrfach vorgetragene Einwendungen

- Mehrere Einwenderinnen und Einwender fordern eine zeitliche Beschränkung des Baustellenverkehrs durch Ortsteile auf den Zeitraum von 07:00 bis 20:00 Uhr.

Der Forderung kann in dieser Form nicht entsprochen werden, weil Baubetrieb, zu dem auch der Baustellenverkehr zählt, nach der einschlägigen AVV-Baulärm auch außerhalb des genannten Zeitraumes – allerdings unter Beachtung strengerer Richtwerte – zulässig ist. Außerdem erscheint es – gerade auch im wohlverstandenen Interesse der Anwohner – als sachgerecht, die Gesamtbauzeit möglichst kurz zu halten und das Tageslicht – über 20:00 Uhr hinaus – für den Bau auszunutzen. Durch die Zusage der Vorhabensträgerin, den Baustellenverkehr in erster Linie über die Autobahn abzuwickeln (siehe oben), dürfte dem hinter der Forderung stehenden berechtigten Interesse der Einwenderinnen und Einwender an einer vom Baustellenverkehr weitgehend unberührten Nachtruhe weitgehend Rechnung getragen sein.

- Mehrfach wurde gefordert, bei Stau auf der A3 keine Umleitung durch Ortsteile vorzusehen.

Der Ausbau erfolgt zwar unter Verkehr (ohne Dauerumleitung) und es sind lt. Verkehrsgutachten keine Verkehrsverlagerungen zu befürchten. Allerdings wird die bereits heute via St 2260 u. 2736 eingerichtete Bedarfsumleitung U 11 auch während der Bauzeit aufrecht erhalten. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Rechtsgrundlage dafür, der Vorhabensträgerin aufzugeben, während des Ausbaus die Bedarfsumleitung zu schließen; die Bedarfsumleitung wird auch während des Ausbaus benötigt. Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass es während des Ausbaus der Autobahn zu häufigeren Störfällen kommen kann als im Normalbetrieb, so dass die Bedarfsumleitung während der Bauzeit möglicherweise häufiger in Anspruch genommen wird als im Normalbetrieb – mit der Folge einer häufigeren Belastung der Wohnbevölkerung entlang der Bedarfsumleitungsstrecke. Sie hält dies jedoch für zumutbar, zumal nicht zu erwarten steht, dass die Verkehrsdichte auf der Bedarfsumleitung im Umleitungsfall während der Bauzeit höher ausfallen könnte als im Normalfall.

Aus diesem Grund hält die Planfeststellungsbehörde auch die vereinzelt geäußerte Befürchtung einer erhöhten Unfallgefahr – etwa für spielende Kinder oder Kinder auf dem Schulweg – für unbegründet. Die Anforderungen an ggf. ohnehin für den Fall der Bedarfsumleitung erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen werden durch die Baumaßnahme nicht erhöht.

Die ebenfalls in diesem Zusammenhang geäußerte Befürchtung, durch die Bedarfsumleitung könnten Schäden an den angrenzenden Gebäuden entstehen, teilt die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht. Sie geht dabei davon aus, dass die Bedarfsumleitungsstrecke grundsätzlich für die Aufnahme des Bedarfsumleitungsverkehrs technisch geeignet ist und dass diese Eignung durch eine möglicherweise häufigere Inanspruchnahme während des Bauzeitraumes nicht in Frage gestellt wird.

- Den Forderungen verschiedener Einwenderinnen und Einwender nach Übergabe der Abwasserbestandspläne an WWA und KVB, nach einem Einbau von Notschiebern in das RRB Warmersdorf sowie nach dem Unterlassen von Rodungen während Brut- und Vegetationszeiten wurde durch entsprechende Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen.
- Von einer Reihe von Einwenderinnen und Einwendern wird die Einhaltung der Vorgaben der VO (EU) Nr. 1315/2013 gefordert, insbesondere den Ausbau der Telematik für die Parkplatzbewirtschaftung.

Hierzu hält die Planfeststellungsbehörde zunächst fest, dass die VO (EU) Nr. 1315/2013 zwar unmittelbar geltendes Recht darstellt und auch für den vorliegenden Autobahnabschnitt gilt. Die materiellen Vorgaben der VO sind aber so allgemein gehalten, dass die Planfeststellungsbehörde keinen Verstoß gegen eine der Anforderungen der VO durch die vorliegende Planung feststellen kann.

Hinsichtlich des Ausbaus der Telematik gilt im Übrigen, dass die VO keineswegs bestimmt, dass dieser Ausbau planfeststellungspflichtig sei. Die Frage nach dem bei dem Ausbau der Telematik zu beobachtenden Verfahren richtet sich vielmehr nach den jeweiligen nationalen Bestimmungen, wobei im Geltungsbereich des Bundesfernstraßengesetzes die Telematik-Ausstattung von Autobahnen für sich genommen nicht planfeststellungspflichtig ist. Eine Rechtspflicht, den Telematik-Ausbau in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu regeln, existiert mithin nicht.

- Von einigen Einwenderinnen und Einwendern wurde eine Entschädigung für den Fall von Jagdpachteinbußen, die ursächlich auf dem Vorhaben beruhen (beispielsweise wegen Verkleinerung der jagdbaren Flächen), gefordert.

Dieser Forderung kann durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht entsprochen werden. Die Rechtsprechung behandelt das Jagdausübungsrecht der Jagdgenossenschaft als ein „Stück abgespaltenes Eigentum“, also als dingliches Recht, dessen Beeinträchtigung analog zu der Eigentumsentschädigung, also im Nachgang der Planfeststellung zu entschädigen – und im Streitfall von der Enteignungsbehörde festzusetzen – ist (OLG Jena, Urteil vom 21.02.2007, Az. BI U 594/06 (m.w.N.), zitiert nach „Juris“). Der Entschädigungsanspruch steht ggf. der Jagdgenossenschaft zu, nicht dem Jagdpächter - er kann ggf. die Jagdpacht mindern.

- Von einigen Einwenderinnen und Einwendern wurde bemängelt, dass örtliche Wanderwege (W1-W7), Bibelweg, Kreuzweg, Auferstehungsweg und Radwege bei Planung nicht berücksichtigt worden seien. Dem ist entgegenzuhalten, dass die örtliche Wander- und Radwege durch die Planung nicht verschlechtert werden, sondern im Gegenteil durch die Maßnahmen aktiven Lärmschutzes eine gewisse Aufwertung erfahren. Auf das Kapitel „Naherholung“ wird Bezug genommen.

3.5.2.3 Einzeleinwendungen

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.

3.5.2.3.1 Einwender 1

Der Einwender macht geltend, dass der von ihm geführte landwirtschaftliche Betrieb durch den mit der Maßnahme verbundenen Flächenentzug in seiner Existenz gefährdet sei. Dies trifft im Ergebnis jedoch nicht zu.

- a) Allerdings hat die Vorprüfung durch die Planfeststellungsbehörde zunächst ergeben, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes auf Grund der Summationswirkung zweier Vorhaben in Betracht kommt und dass deshalb eine nähere sachverständige Prüfung erforderlich ist. Der zu berücksichtigende Flächenentzug ist nicht so gering, dass die Existenzgefährdung a priori nicht in Betracht kommt, die Bagatellgrenze von grob 5% ist (in Summe) überschritten.
- aa) Der landwirtschaftliche Betrieb ist durch das vorliegende Vorhaben (6-streifiger Ausbau der Autobahn A3 von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord) von einem dauerhaften Flächenentzug von rd. 6,2 ha betroffen. Davon entfallen allerdings ca. 4,7 ha auf die Flächen mit den Fl. Nr. 181 der Gemarkung Warmersdorf und 1209 der Gemarkung Elsendorf, die sich im Eigentum des Bundes befinden und an den landwirtschaftlichen Betrieb verpachtet sind.

Für die Frage, ob Pachtflächen bei der Prüfung der Existenzgefährdung zu berücksichtigen sind, kommt es darauf an, ob die Verpachtung langfristig gesichert ist. Die Auslegung des Begriffes der Langfristigkeit ist in Literatur und Rechtsprechung noch nicht abschließend geklärt, jedoch sind jedenfalls Pachtverhältnisse von weniger als 3 Jahren als nicht langfristig anzusehen. Das Pachtverhältnis zwischen der ABDN und dem inmitten stehenden landwirtschaftlichen Betrieb endet lt. Ziffer 2 d) des Pachtvertrages vom 20.10.2014 am 31.10.2016. Damit sind die genannten Pachtflächen jedenfalls nicht langfristig gesichert mit der Folge, dass sie bei der Prüfung der Existenzgefährdung außer Betracht bleiben müssen.

Der dauerhafte Flächenentzug durch die vorliegende Maßnahme reduziert sich damit auf rd. 1,5 ha, wobei es sich dabei auch um Pachtflächen handelt, die jedoch lt. den vorgelegten Pachtverträgen langfristig gesichert sind. Zwar fällt auf, dass eine Reihe der vorgelegten Pachtverträge erst deutlich nach dem Bekanntwerden der beiden Bauvorhaben – und damit nach dem Eintritt der Veränderungssperren aus § 9a Abs. 1 FStrG - abgeschlossen worden sind. Dies ist jedoch für die Vorprüfung, ob eine Existenzgefährdung überhaupt in Betracht kommt (und deshalb eine nähere sachverständige Prüfung erforderlich ist) oder ob der Flächenentzug so gering ist, dass die Existenzgefährdung a priori nicht in Betracht kommt (Bagatellgrenze), unschädlich. Denn die rechtliche Sicherung einer bereits vor Eintritt der Veränderungssperre aufgenommenen Nutzung fällt nicht unter die von der Veränderungssperre erfassten Verbotstatbestände (§ 9a Abs. 1 Satz 2 FStrG; Marschall / Dünchheim, Bundesfernstraßengesetz, 6. Auflage, § 9a, Rdn. 9), so dass eine Berücksichtigung auch dieser Flächen in Betracht kommt und ggf. im Rahmen einer näheren sachverständigen Prüfung zu verifizieren ist.

- bb) Der landwirtschaftliche Betrieb ist zusätzlich durch den Ausbau der Rastanlage Steigerwald von Flächenentzug betroffen. Es handelt sich dort um langfristige Pachtverhältnisse mit einer Gesamtpachtfläche von ca. 3 ha. Die Auswirkungen beider Maßnahmen sind in Summe zu betrachten sind, um eine „Salamitaktik“ zu vermeiden. Nach den Feststellungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Fürth ist der landwirtschaftliche Betrieb in

der Summe beider Vorhaben von dem dauerhaften Entzug langfristig verfügbarer Nutzflächen damit in einem Umfang von rd. 5,5% der Betriebsfläche betroffen.

- b) Wegen Überschreitens der Bagatellgrenze hat die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der Vorprüfung deshalb den öffentlich bestellten und vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen Dipl.Ing. Andreas Donhauser, Walsdorf, beauftragt, die Frage nach einer möglichen Existenzgefährdung des inmitten stehenden landwirtschaftlichen Betriebes zu prüfen und ggf. auch geeignete Maßnahmen zur Abwehr einer möglicherweise festzustellenden Existenzgefährdung aufzuzeigen.

Der Sachverständige hat mit seinem Gutachten vom 10.09.2015 festgestellt, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders auf Grund des geplanten dauerhaften Entzugs langfristig gepachteter Flächen in der Summe beider Maßnahmen (A3-Ausbau und Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald) in seiner Existenz gefährdet werden würde. Nach unveränderter Durchführung beider Maßnahmen würde dem Betrieb nur noch eine Eigenkapitalbildung von rd. 5.680,- € möglich sein, womit die im Hinblick auf die notwendigen Reinvestitionen bei den Gebäuden zu fordernde Eigenkapitalbildung von 8.000,- € nicht mehr erreicht werden würde.

Des Weiteren hat der Sachverständige aber aufgezeigt, dass die Eigenkapitalbildung durch die Bereitstellung von 2 ha Ersatzland über den Schwellenwert von 8.000,- € gehoben werden könnte mit der Folge, dass der Betrieb nicht mehr in seiner Existenz gefährdet wäre.

- c) Hieraus folgert die Planfeststellungsbehörde, dass die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes (noch) nicht durch das vorliegende Vorhaben (A3-Ausbau) ausgelöst wird und deshalb auch nicht im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, sondern (erst) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Steigerwald zu bewältigen ist, in dem eine Endentscheidung erst nach dem Erlass des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses getroffen werden wird.

Denn aus den Feststellungen des Sachverständigen kann zwanglos geschlossen werden, dass die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes solange ausgeschlossen ist, solange mindestens 2 ha der 4,5 ha, deren dauerhafter Entzug in Summe beider Vorhaben beabsichtigt ist, unangetastet bleiben. Durch das vorliegende Vorhaben (A3-Ausbau) sollen indessen, wie oben ausgeführt, lediglich rd. 1,5 ha (dauerhaft gesicherter) Pachtflächen entzogen werden. Rd. 3 ha der rd. 4,5 ha bleiben durch das vorliegende Vorhaben unangetastet und sollen allein für den Ausbau der Tank- und Rastanlage in Anspruch genommen werden.

Erst für den Fall, dass der Ausbau der Tank- und Rastanlage – mit dem dort beantragten Flächenentzug zu Lasten des hier in Rede stehenden landwirtschaftlichen Betriebes und ohne Gestellung geeigneten Ersatzlandes - planfestgestellt werden sollte, aktualisiert sich die aus der Summenwirkung beider Vorhaben herrührende Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes. Folge ist, dass dieses Problem auch (erst) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Tank- und Rastanlage – und nicht bereits im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens - zu lösen ist.

Zu diesem Zweck hat die Planfeststellungsbehörde das Gutachten des Sachverständigen Dipl.Ing. Andreas Donhauser vom 10.09.2015 (auch) in dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Steiger-

wald (Az. RMF-SG32-4357-1-1) aktenkundig gemacht. In dem Verfahren für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Steigerwald wird sie zu prüfen und zu entscheiden haben, ob die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes durch Umplanungen oder durch die Gestellung geeigneten Ersatzlandes abgewendet werden kann und ob – verneinendenfalls – die für das Vorhaben (in der beantragter Lage und gewünschten Umgriff) streitenden Gesichtspunkte so gewichtig sind, dass die Existenzgefährdung – als ultima ratio – u.U. (gegen Entschädigung) hinzunehmen ist.

Eine unzulässige Problemverlagerung ist mit dieser Verfahrensweise nicht verbunden. Denn das Problem der Summationswirkung stellt sich dadurch, dass das vorliegende Verfahren das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Tank- und Rastanlage „überholt“ hat, also zuerst entscheidungsreif ist, eben noch nicht hier, sondern erst in dem (später entscheidungsreifen) anderen Verfahren.

Auch werden durch diese Verfahrensweise nicht die Rechtsschutzmöglichkeiten des betroffenen Landwirtes verkürzt, da er für den Fall, dass der Aspekt der Existenzgefährdung in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Tank- und Rastanlage nicht ausreichend berücksichtigt werden sollte, hinsichtlich dieses Beschlusses klagebefugt und nicht präkludiert wäre. Denn zum einen kommt eine Präklusion hinsichtlich der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes in dem die Tank- und Rastanlage betreffenden Verfahren schon deshalb nicht in Betracht, weil die Einwendungsfrist dieses Verfahrens bereits am 06.03.2013 endete – zu einem Zeitpunkt, zu dem die Summationswirkung mit dem vorliegenden Verfahren, dessen Unterlagen erst im September / Oktober 2014 ausgelegt wurden, für den Einwender noch gar nicht erkennbar war. Zum anderen hat der Einwender auch in dem die Tank- und Rastanlage betreffenden Verfahren (unter dem 28.02.2013) Einwendungen erhoben und unter anderem geltend gemacht, dass durch die Maßnahme wertvolles Ackerland verlorengelange, das von dem Betrieb benötigt werde.

3.5.2.3.2 Einwender 2

Der Einwender macht ebenfalls geltend, dass der von ihm geführte landwirtschaftliche Betrieb durch den mit der Maßnahme verbundenen Flächenentzug in seiner Existenz gefährdet sei.

Die Vorprüfung hat in diesem Fall ergeben, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes nicht in Betracht kommt und dass deshalb eine nähere sachverständige Prüfung nicht erforderlich ist. Der zu berücksichtigende Flächenentzug liegt nach den Feststellungen des AELF Fürth, die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, bei einem dauerhaften Flächenentzug von 0,6673 ha und damit bei 0,42% der Betriebsfläche. Die Bagatellgrenze von grob 5% ist nicht überschritten. Der vorübergehende Flächenentzug, dessen Berücksichtigung für die Prüfung der Existenzgefährdungsfrage in der Regel ohnehin ausscheidet, beläuft sich auf 1,8927 ha (1,21%).

Soweit der Einwender die Berücksichtigung von bewirtschafteten Flächen wünscht, die er auf Grund der Bauleitplanung der Marktgemeinde verliere - und zwar Pachtflächen, die im Falle einer bauplanungsrechtlichen Flächenaufwertung ihm nicht weiter verpachtet und deshalb dem Betrieb entzogen würden – vermag die Planfeststellungsbehörde dem nicht zu folgen. Zum einen ist, anders als im Falle der Tank- und Rastanlage, nicht zu erkennen, aus welchem Grund die Bauleitplanung der Kommune zu Lasten der Vorhabensträgerin anzurechnen sein sollte. Zum anderen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine

bauleitplanerische Aufwertung von Außenbereichsgrundstücken den Verpächter nicht per se zu einer außerordentlichen Kündigung eines langfristigen Pachtverhältnisses berechtigt. Baurechtlich bleibt die Bestandsnutzung, solange sie nicht aufgegeben wird, auch im Falle einer Änderung der Bauleitplanung zulässig. Sollten hinsichtlich der in Rede stehenden Flächen indessen nur kurzfristige Pachtverhältnisse bestehen, wären diese ohnehin bei der (Vor-) Prüfung der Existenzgefährdung nicht zu berücksichtigen.

3.5.2.3.3 Einwender 3

Der Forderung, das Betriebsgelände des Einwenders müsse stets, auch während der Bauzeit, über die Anschlussstelle Schlüsselfeld erreichbar sein, wurde durch Zusage der Vorhabensträgerin 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 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 die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidenserheblichen 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 plangegegenständlichen 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 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 beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt 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 den betroffenen Gemeinden bzw. bei der Verwaltungsgemeinschaft 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 nebst den planfestgestellten Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen.

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