

## **Regierung von Mittelfranken**



### **BAB A 6 Nürnberg – Heilbronn**

## **Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für**

den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Abschnitt östlich Triebendorf – AS Schwabach-West (Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700) im Gebiet der Gemeinden Rohr und Kammerstein bzw. im Bereich des gemeindefreien Gebiets Dechenwald (Landkreis Roth), der Städte Heilsbronn und Windsbach (Landkreis Ansbach) sowie im Gebiet der Stadt Schwabach

Ansbach, den 15.12.2020

Inhalt	Seite
A. Tenor .....	<b>6</b>
1. Feststellung des Plans .....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Nebenbestimmungen .....	11
3.1 Unterrichtungspflichten .....	11
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) / vorbeugender Bodenschutz .....	12
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	14
3.4 Immissionsschutz.....	15
3.5 Denkmalpflege.....	16
3.6 Abfallwirtschaft.....	17
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen .....	17
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	18
4.1 Gegenstand/ Zweck .....	18
4.2 Plan .....	18
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen .....	19
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	21
6. Entscheidung über Einwendungen.....	21
7. Kosten .....	21
B. Sachverhalt.....	21
1. Beschreibung des Vorhabens .....	<b>21</b>
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	22
C. Entscheidungsgründe .....	<b>24</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung .....	24
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung .....	24
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	24
1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der FFH-RL.....	26
2. Umweltverträglichkeitsprüfung .....	26
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG).....	26
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens .....	26
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....	28
2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen.....	34
2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	62
2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen .....	64
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	65
2.2.1 Schutzgut Mensch .....	65
2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	73
2.2.3 Schutzgut Boden.....	77
2.2.4 Schutzgut Wasser.....	79
2.2.5 Schutzgüter Luft und Klima .....	83
2.2.6 Schutzgut Landschaft.....	85
2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	88
2.3 Gesamtbewertung.....	88
3. Materiell-rechtliche Würdigung.....	88
3.1 Ermessensentscheidung .....	88
3.2 Abschnittsbildung.....	89
3.3 Planrechtfertigung.....	90
3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....	90
3.3.2 Finanzierbarkeit des Vorhabens.....	93
3.3.3 Planungsziele .....	94
3.4 Öffentliche Belange.....	94
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	94
3.4.2 Planungsvarianten .....	96

3.4.3	Ausbaustandard.....	100
3.4.4	Immissionsschutz.....	108
3.4.5	Bodenschutz .....	134
3.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	137
3.4.7	Gewässerschutz / Wasserwirtschaft.....	175
3.4.8	Wald / Forstwirtschaft.....	204
3.4.9	Fischerei .....	209
3.4.10	Denkmalpflege.....	210
3.4.11	Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	212
3.4.12	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht .....	224
3.4.13	Kommunale Belange.....	227
3.4.14	Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange .....	234
3.4.15	Belange anderer Straßenbaulastträger .....	235
3.4.16	Träger von Versorgungsleitungen .....	235
3.4.17	Belange der Autobahn Tank & Rast GmbH.....	236
3.5	Private Einwendungen .....	237
3.5.1	Einwendungen, die von mehreren Personen erhoben wurden .....	237
3.5.2	Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden.....	239
3.6	Gesamtergebnis der Abwägung.....	239
4.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	240
5.	Kostenentscheidung .....	240
D.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	<b>240</b>
E.	Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans .....	<b>241</b>

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 Bundesministeriums für Verkehr
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayNat2000V	Bayerische Verordnung über die Natura 2 000-Gebiete
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayLplG	Bayer. Landesplanungsgesetz
BayNat2000V	Bayerische Natura 2 000-Verordnung
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	Bundesministerium für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BV	Bayerische Verfassung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)
BWaldG	Bundeswaldgesetz
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	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz

Lärmschutz- Richtlinien-StV Leitfaden FFH-VP	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer 15	Planfeststellungsrichtlinien 2015
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RHB	Regenrückhaltebecken
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutz- gebieten
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 Europäischen Parlaments und des Rates über die Umwelt- verträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten
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

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

Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Nürnberg – Heilbronn im Abschnitt östlich Triebendorf – AS Schwabach-West (Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700) im Gebiet der Gemeinden Rohr und Kammerstein bzw. im Bereich des gemeindefreien Gebiets Dechenwald (Landkreis Roth), der Städte Heilsbronn und Windsbach (Landkreis Ansbach) sowie im Gebiet der Stadt Schwabach

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Nürnberg – Heilbronn im Abschnitt östlich Triebendorf – AS Schwabach-West (Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700) im Gebiet der Gemeinden Rohr und Kammerstein bzw. im Bereich des gemeindefreien Gebiets Dechenwald (Landkreis Roth), der Städte Heilsbronn und Windsbach (Landkreis Ansbach) sowie im Gebiet der Stadt Schwabach wird mit den sich aus 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 beigelegt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht mit Anlage UVP-Bericht vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
2	Übersichtskarte vom 20.12.2018 (nachrichtlich)	1:100.000
3	Übersichtslageplan vom 20.12.2018 (nachrichtlich)	1:25.000
4	Übersichtshöhenplan vom 20.12.2018 (nachrichtlich)	1:25.000/ 2.500
5 T Blatt 01	Lageplan Bau-km 764+993 – Bau-km 766+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
5 T Blatt 02	Lageplan Bau-km 766+000 – Bau-km 768+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	30.09.2020	
5 Blatt 03	Lageplan Bau-km 768+000 – Bau-km 770+000 vom 20.12.2018	1:2.000
5 T Blatt 04	Lageplan Bau-km 770+000 – Bau-km 772+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
5 Blatt 05	Lageplan Bau-km 772+000 – Bau-km 774+000 vom 20.12.2018	1:2.000
5 Blatt 06	Lageplan Bau-km 774+000 – Bau-km 775+700 vom 20.12.2018	1:2.000
6.1 Blatt 01	Höhenplan Bau-km 764+993 – Bau-km 766+000 vom 20.12.2018	1:2.000/200
6.1 Blatt 02	Höhenplan Bau-km 766+000 – Bau-km 768+000 vom 20.12.2018	1:2.000/200
6.1 Blatt 03	Höhenplan Bau-km 768+000 – Bau-km 770+000 vom 20.12.2018	1:2.000/200
6.1 Blatt 04	Höhenplan Bau-km 770+000 – Bau-km 772+000 vom 20.12.2018	1:2.000/200
6.1 Blatt 05	Höhenplan Bau-km 772+000 – Bau-km 774+000 vom 20.12.2018	1:2.000/200
6.1 Blatt 06	Höhenplan Bau-km 774+000 – Bau-km 775+700 vom 20.12.2018	1:2.000/200
6.2 Blatt 01	Höhenplan AS Schwabach West Rampe Einfahrt Nord vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.2 Blatt 02	Höhenplan AS Schwabach West Rampe Ausfahrt Nord vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.2 Blatt 03	Höhenplan AS Schwabach West Rampe Ausfahrt Süd vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.2 Blatt 04	Höhenplan AS Schwabach West Rampe Einfahrt Süd vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.3 Blatt 01	Höhenplan TR Kammersteiner Land Rampe Einfahrt Nord vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.3 Blatt 02	Höhenplan TR Kammersteiner Land Rampe Ausfahrt Nord vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.3 Blatt 03	Höhenplan TR Kammersteiner Land Rampe Einfahrt Süd vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.3 Blatt 04	Höhenplan TR Kammersteiner Land Rampe Ausfahrt Süd vom 28.12.2018	1:1.000/100
6.4 Blatt 01	Höhenplan Betriebsumfahrt Nord vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.4 Blatt 02	Höhenplan Betriebsumfahrt Süd vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 01	Höhenplan GVS Kitschendorf – Gaulnhofen (BW 766b) vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 02	Höhenplan öffentlicher Feld- und Waldweg (BW	1:1.000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	767a) vom 20.12.2018	
6.5 Blatt 03	Höhenplan öffentlicher Feld- und Waldweg (BW 769b) vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 04	Höhenplan GVS Albersreuth – Dechendorf (BW 770b) vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 05	Höhenplan GVS Kammerstein – Volkersgau (BW 771a) vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 06	Höhenplan GVS Kammerstein – Oberreichenbach (BW 773f) vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 07	Höhenplan öffentlicher Feld- und Waldweg (BW 775a) vom 20.12.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 08	Höhenplan B 466 (BW 775b) vom 28.12.2018	1:1.000/100
7 Blatt 01	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 764+993 – Bau-km 769+000 vom 20.12.2018	1:5.000
7 Blatt 02	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 769+000 – Bau-km 772+500 vom 20.12.2018	1:5.000
7 Blatt 03	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 772+500 – Bau-km 776+000 vom 20.12.2018	1:5.000
8 T Blatt 01	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 764+993 – Bau-km 769+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:5.000
8 T Blatt 02	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 769+000 – Bau-km 772+500 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:5.000
8 Blatt 03	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 772+500 – Bau-km 775+500 vom 20.12.2018	1:5.000
9.2 T Blatt 01	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 764+993 – Bau-km 766+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
9.2 T Blatt 02	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 766+000 – Bau-km 768+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
9.2 T Blatt 03	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 768+000 – Bau-km 770+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
9.2 T Blatt 04	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 770+000 – Bau-km 772+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
9.2 Blatt 05	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 772+000 – Bau-km 774+000 vom 20.12.2018	1:2.000
9.2 Blatt 06	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 774+000 – Bau-km 775+360 vom 20.12.2018	1:2.000
9.2 Blatt 07	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ersatz-Lebensraum Zauneidechse „Im Irrbach“ vom 20.12.2018	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.2 T Blatt 08	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bannwald-Ersatz Ökokontofläche „Winkelhaid“ vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:1.000
9.2 T Blatt 09	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Waldumbau Ökokontofläche „Geiersberg“ vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
9.2 T Blatt 10	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Waldumbau Ökokontofläche „Rohrlach“ vom 30.09.2020	1:2.000
9.2 T Blatt 11	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Offenland-Ersatz Ökokontofläche „Krähenschanze“ vom 30.09.2020	1:2.000
9.3 T	Maßnahmenblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
9.4 T	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
10.1 T Blatt 01	Grunderwerbsplan Bau-km 764+993 – Bau-km 765+940 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.06.2020	1:2.000
10.1 T Blatt 02	Grunderwerbsplan Bau-km 765+940 – Bau-km 767+920 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
10.1 Blatt 03	Grunderwerbsplan Bau-km 767+920 – Bau-km 769+890 vom 20.12.2018	1:2.000
10.1 T Blatt 04	Grunderwerbsplan Bau-km 769+890 – Bau-km 771+910 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
10.1 T Blatt 05	Grunderwerbsplan Bau-km 771+910 – Bau-km 773+920 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
10.1 T Blatt 06	Grunderwerbsplan Bau-km 773+920 – Bau-km 775+360 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
10.1 Blatt 07 E	Grunderwerbsplan Bau-km 764+993 – Bau-km 769+000 vom 20.12.2018, geändert durch die Ergänzungsunterlage E vom 30.09.2020	1:2.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
11 T	Regelungsverzeichnis vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen (Oberbaunachweise gemäß RStO 12) vom 20.12.2018 (nachrichtlich)	
14.2 Blatt 01	Straßenquerschnitt BAB A 6 – Dammbereiche	1:100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	vom 20.12.2018	
14.2 Blatt 02	Straßenquerschnitt BAB A 6 – Einschnittsbereiche vom 20.12.2018	1:100
14.2 Blatt 03	Straßenquerschnitt BAB A 6 – Lärmschutzwand/-wand vom 20.12.2018	1:100
14.2 Blatt 04	Straßenquerschnitt AS Schwabach-West und Tank/ Rastanlage vom 20.12.2018	1:100
14.2 Blatt 05	Straßenquerschnitt Betriebsumfahrt vom 20.12.2018	1:100
14.2 Blatt 06	Straßenquerschnitt Gemeindeverbindungsstraßen vom 20.12.2018	1:100
14.2 Blatt 07	Straßenquerschnitt öffentliche Feld- und Waldwege vom 20.12.2018	1:100
14.3 Blatt 01	Straßenquerschnitt kennzeichnende Querprofile Bau-km 765+000 und Bau-km 769+340 vom 20.12.2018	1:200
14.3 Blatt 02	Straßenquerschnitt kennzeichnende Querprofile Bau-km 770+000 und Bau-km 772+000 vom 20.12.2018	1:200
14.3 Blatt 03	Straßenquerschnitt kennzeichnende Querprofile Bau-km 773+340 und Bau-km 775+100 vom 20.12.2018	1:200
17.1.	Immissionstechnische Untersuchungen – Lärmtechnische Untersuchungen – vom 20.12.2018	
17.2	Immissionstechnische Untersuchungen – Luftschadstofftechnische Untersuchungen – vom 20.12.2018	
18.1 T	Wassertechnische Untersuchungen – Erläuterungen mit Berechnungen – vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
18.2	Wassertechnische Untersuchungen – Nachweis nach Wasserrahmenrichtlinie – vom 20.12.2018	
19.1.1 T	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
19.1.2 T Blatt 01	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 764+993 bis Bau-km 766+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
19.1.2 T Blatt 02	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 766+000 bis Bau-km 768+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	1:2.000
19.1.2 Blatt 03	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 768+000 bis Bau-km 770+000 vom 20.12.2018	1:2.000
19.1.2 T Blatt	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konflikt-	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
04	plan Bau-km 770+000 bis Bau-km 772+000 vom 20.12.2018, geändert mit Tektur vom 30.09.2020	
19.1.2 Blatt 05	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 772+000 bis Bau-km 774+000 vom 20.12.2018	1:2.000
19.1.2 Blatt 06	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 774+000 bis Bau-km 775+700 vom 20.12.2018	1:2.000
19.1.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 20.12.2018	
21	Verkehrsuntersuchung BAB A 6 zwischen Landesgrenze Baden-Württemberg und AS Schwabach-West vom September 2018	
22	Lageplan mit Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde zur Abgrenzung der Jagdruhezone „Dechenwald“ vom 10.11.2020	

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, möglichst sechs Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne und Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikations-einrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen von Telekommunikationslinien vermieden werden und jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, damit sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten über die Lage der vorhandenen Telekommunikationslinien zu informieren und die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH zu beachten haben.

- 3.1.2 Der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, möglichst drei Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne für den Straßenkörper und die Lärmschutzanlagen sowie eines Bauzeitenplans – sobald dieser aufgestellt wurde –, damit die erforderlichen Sicherungs- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Gas-, Fernmelde-, Wasser- und Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Dies gilt insbesondere für die in den Gemarkungen Untersteinbach, Kammerstein und Prünst verlaufenden 20-kV-Freileitungen, die das Bauvorhaben kreuzen. Eine rechtzeitige Terminabsprache zwischen Vorhabensträgerin und der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH hat diesbezüglich zu erfolgen.

- 3.1.3 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, spätestens fünf Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände sowie der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

- 3.1.4 Der Autobahn Tank & Rast GmbH, Andreas-Hermes-Straße 7-9, 53175 Bonn, rechtzeitig vor Baubeginn, unter Vorlage der Ausführungspläne sowie Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den verschiedenen Ver- und Entsorgungsleitungen, die der Versorgung des Servicebetriebs dienen, mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass die Ver- und Entsorgung der neugebauten Servicebetriebe auf den T+R-Anlagen Kammersteiner Land Nord bzw. Süd so weit wie möglich gewährleistet ist.

- 3.1.5 Die Fischereiberechtigten sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

- 3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) / vorbeugender Bodenschutz

- 3.2.1.1 Die im Zuge der Bauarbeiten entstehenden gefährlichen bzw. nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle sowie Baumischabfälle sind nach einzelnen Fraktionen (Abfallschlüsseln) zu trennen und durch zugelassene Firmen nachweislich einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung oder Beseitigung zuzuführen. Bei der Entsorgung sind die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der weiteren untergesetzlichen Regelwerke zu beachten. Bei der Beseitigung von Abfällen sind die Andienpflichten zu beachten

- 3.2.1.2 Bodenaushub mit den Richtwerten von Z 0 bis Z 2 nach LAGA M 20 ist grundsätzlich am Ort des Anfalls im Rahmen von Geländemodellierungen ressourcenschonend zu verwenden. Bauschutt ist ebenfalls zu verwerten. Bodenmaterial ist vor dem Einbau an anderen Standorten auf seine Schadstoff-Freiheit hin zu überprüfen, sofern nicht Ausnahmetatbestände gemäß Nr. 4.1 des LfU-Merkblatts „Beprobung von Boden und Bauschutt Stand November 2017“ vorliegen. Insbesondere muss das Bodenmaterial frei von Bauschutt, Baustellenabfällen, Ziegelbruch, Mineralölrückständen, Chemikalien oder sonstigen Abfällen bzw. Schadstoffen sein. Zur Bestimmung der Schadstoff-Freiheit des Materials sind die einschlägigen Analyseverfahren durchzuführen.

Während des Baubetriebs, besonders beim Ablagern von Baumaterial und Bodenaushub oder der Baustelleneinrichtung ist darauf zu achten, dass vorhandene Gewässer bzw. der Grundwasserhaushalt nicht beeinträchtigt werden. Es dürfen im Zuge der Gesamtbaumaßnahme keine Materialien verwendet werden, die Stoffe an den Untergrund abgeben und somit das Grundwasser verunreinigen können. Gleiches gilt für das Lagern bzw. den Umgang mit sonstigen wassergefährdenden Stoffen. Die Lagerung wassergefährdender Stoffe in Gewässerbereichen ist nicht zulässig.

- 3.2.1.3 Im Zuge der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass bei Lager- und Baustelleneinrichtungsf lächen Schadstoff- und Sedimenteinträge in Boden und Gewässer vermieden werden. Dazu hat die Lagerung der Bauabfälle während der Arbeiten entweder in Containern/Mulden oder auf befestigter Fläche zu erfolgen. Das Abbruchmaterial ist regelmäßig mit Folie abzudecken, um Auswaschungen von Schadstoffen durch Niederschläge zu vermeiden. Vor der Entsorgung ist das Material nach den einschlägigen abfallrechtlichen Vorgaben zu untersuchen und je nach Belastungsgrad einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung bzw. Beseitigung zuzuführen. Dies kann jedoch erst nach vorheriger Abstimmung mit dem zuständigen Landratsamt/ Sachgebiet Abfallrecht erfolgen. Asbesthaltige und stark teerhaltige Bauabfälle (gefährliche Abfälle) sind in zugelassene Behältnisse zu verbringen und umgehend über eine zugelassene Anlage zu entsorgen.
- 3.2.1.4 Bodenaushub aus dem Baubereich, der mit Altlasten kontaminiert sein könnte (Gefahrenverdacht), ist vor einer Entsorgung nach bodenschutzrechtlichen Maßgaben zu untersuchen. Aushubmaßnahmen sind in diesem Fall gutachterlich durch einen geeigneten Sachverständigen (§ 18 BBodSchV) begleiten zu lassen. Nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse über Menge, Belastung usw. sind diese dem zuständigen Landratsamt/ Sachgebiet Abfallrecht sowie dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg in Berichtsform vorzulegen. Eine Verwertung oder Beseitigung des Materials ist erst nach Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes und des Landratsamtes zulässig.
- 3.2.1.5 Alle im Rahmen der Baustelleneinrichtung notwendigerweise zu lagernden wassergefährdenden Stoffe, müssen in dichten Behältnissen untergebracht werden und einen Leckageschutz aufweisen (doppelwandig bzw. Lagerung in einer Auffangwanne). Insbesondere darf die Lagerung von Kraftstoffen nur im doppelwandigen Tank mit Leckageanzeige erfolgen.
- 3.2.2 Arbeiten in den Wasserschutzgebieten „Obermainbach“ und „Schwabacher Quellen“
- 3.2.2.1 Der Ausbau der A 6 im Bereich der weiteren Schutzzone III B des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ (Streckenabschnitt Bau-km 771+720 – Bau-km 773+890) ist nach den Maßgaben der RiStWag durchzuführen. Die Planung und die erforderlichen Schutzmaßnahmen während der Bauarbeiten sind mit der Stadtwerke Schwabach GmbH abzustimmen.
- 3.2.2.2 Die im Zuge der Bauarbeiten tätigen Firmen sind schriftlich auf die teilweise Lage des Vorhabens in der weiteren Schutzzone III B des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ und das damit verbundene Erfordernis größtmöglicher Sorgfalt bei der Bauausführung hinzuweisen. Die verwendeten Baustoffe und Materialien dürfen keine Grundwassergefährdung darstellen. Die tätigen Baufirmen sind auf die Bestimmungen der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung und auf die in diesem Beschluss verfüigten (grundwasserschutzbezogenen) Auflagen hinzuweisen.
- 3.2.2.3 Die Bauausführung hat den geprüften Planunterlagen zu entsprechen. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten. Wasserwirtschaftlich relevante Änderungen gegenüber diesem Plan bedürfen der vorherigen Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg sowie des zuständigen Landratsamtes.
- 3.2.2.4 Treibstofflager und das Betanken von Personen- und Lastkraftwagen sowie von Baumaschinen sind innerhalb des Wasserschutzgebiets nicht zulässig. Betankungsvorgänge haben daher außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen. Baumaschinen und -geräte sind gegen Öl- und Treibstoffverluste zu sichern.

- Elektrisch betriebene Maschinen sind zu bevorzugen. Es sind PCB-freie Hydrauliköle zu verwenden.
- 3.2.2.5 Die eingesetzten Baumaschinen sind nach dem arbeitstäglichen Einsatz aus dem Wasserschutzgebiet zu entfernen. Reparatur-, Wartungs- und Reinigungsarbeiten von Fahrzeugen bzw. Maschinen sind im Wasserschutzgebiet nicht zulässig.
- 3.2.2.6 Stoffe aller Art, die eine Verunreinigung des Grundwassers bewirken können, sind vom Baufeld fern zu halten. Im Zuge der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers ausgeschlossen wird (Anmerkung: es handelt sich in diesem Bereich um Quellen, die eine Verunreinigung des Wassers sehr schnell aufnehmen). Sollte es zu einer Eröffnung des Grundwasserleiters kommen, sind die Stadtwerke Schwabach GmbH, das Landratsamt Roth und das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unverzüglich zu benachrichtigen.
- 3.2.2.7 Soweit Oberbodenabtrag (Mutterbodenabtrag) für die Baudurchführung erforderlich ist, muss dieser auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt werden. Der Oberboden ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt wieder anzudecken und zu begrünen.
- 3.2.2.8 Im Zuge der Errichtung bzw. Erweiterung der Entwässerungsanlage sind deren Dichtheit vor Inbetriebnahme durch Druckprobe nachzuweisen und wiederkehrend alle 5 Jahre durch geeignete Verfahren zu überprüfen. Die Prüfprotokolle sind der Stadtwerke Schwabach GmbH jeweils (zeitgerecht) vorzulegen.
- 3.2.2.9 Im Baustellenbereich sind Notrufnummern zu hinterlegen, die im Falle eines Schadstoffaustrags umgehend zu kontaktieren sind (Stadtwerke Schwabach GmbH, Wasserwirtschaftsamt Nürnberg, Landratsamt Roth – Gesundheitsamt –, Polizeidienststelle und Feuerwehr).
- 3.3 Natur- und Landschaftsschutz
- 3.3.1 Für die Ausgleichsmaßnahme 7 A Grünbrücke Dechenwald (bei Bau-km 767+140) ist eine verbindliche Regelung zur Einrichtung eines jagdberuhigten Bereichs im Umfeld der Grünbrücke einschließlich eines Wegekonzeptes auszuarbeiten und der zuständigen unteren Naturschutzbehörde sowie der höheren Naturschutzbehörde vorzulegen. Sowohl die Jagdpächter, als auch die untere Jagdbehörde sind im Zuge der Ausarbeitung dieser Vereinbarung zu beteiligen. In diesem Zusammenhang ist die Ausgestaltung des geplanten Fotofallen-Monitorings genau zu beschreiben. Die verbindliche Abgrenzung der Jagdruhezone ergibt sich aus den Darstellungen im Lageplan der höheren Naturschutzbehörde vom 10.11.2020 (Unterlage 22).
- 3.3.2 Die Ersatzmaßnahme 10 E T – 12 E T (jeweilige Ökokontoflächen „Geiersberg“, „Rohrlach“ und „Krähenschanze“) sowie die Ausgleichsmaßnahme 9 A T (Bannwald-Ersatz „Ökokontofläche Winkelhaid“) sind baldmöglichst, spätestens jedoch bis zum Beginn der Bauarbeiten zu realisieren. Die restlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unmittelbar nach Verfügbarkeit der Grundstücke umzusetzen und spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.
- 3.3.3 Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie der sonstigen Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzu-

setzen. Sie ist vor Maßnahmenbeginn den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen.

Der ökologischen Baubegleitung fallen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und die korrespondierenden Schutz- und konfliktvermeidenden Maßnahmen einschließlich der CEF- sowie schadensbegrenzenden Maßnahmen
- Einweisung der ausführenden Baufirmen
- Kennzeichnung hochwertiger Lebensräume (Tabu-Flächen), die nicht beeinträchtigt werden dürfen, und Absicherung mittels eines stabilen Bauzaunes vor Beginn des Eingriffs und der Kompensationsmaßnahmen
- Abstimmung der Baustelleneinrichtungsflächen
- Einvernehmliche Klärung von Detailfragen, die im Rahmen der Bauausführungsplanung nicht geklärt werden können
- Während der Bauphase (einschließlich der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen) hat sie die Bauarbeiten regelmäßig zu kontrollieren und auf die naturschutzfachlichen Inhalte hin zu überprüfen
- Über die örtlichen Einsätze ist ein Protokoll zu führen, das jeweils unaufgefordert den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zuzuleiten ist
- Anzeige des Beginns der Vermeidungs-, Schutz-, CEF-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor Beginn der Durchführung bei den unteren Naturschutzbehörden.

3.3.4 Die Fertigstellung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, der CEF- sowie FCS- Maßnahmen, der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind der höheren Naturschutzbehörde und den zuständigen unteren Naturschutzbehörden der Landratsämter Ansbach und Roth schriftlich anzuzeigen.

3.3.5 Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, ist auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen zu verzichten, um einer natürlichen Sukzession in diesen Bereichen den Vorzug zu geben.

3.3.6 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der eingeführten Bögen zu melden.

3.3.7 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben in Unterlage 9.3 T von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und pflegen.

### 3.4 Immissionsschutz

3.4.1 Die Vorhabensträgerin hat spätestens acht Jahre nach Inbetriebnahme des unter lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11 T angeführten lärmindernden Fahrbahnbelags (von Bau-km 774+400 bis Ausbauende bei Bau-km 775+700) mit dem Korrekturwert  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  diesen auf seine akustische Wirksamkeit zu überprüfen. Soweit notwendig, hat sie unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Die Überprüfung ist anschließend im Abstand von jeweils einem Jahr zu wiederholen; auch hier sind bei Notwendigkeit unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Das

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

- 3.4.2 Für die in Unterlage 17.1 „Anhang Ergebnistabelle“ aufgeführten Geschosse, bei denen in der Spalte „Überschreitung IGW nachts“ eine noch verbleibende Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Der Anspruch besteht nur für die in der Unterlage 17.1 „Anhang Ergebnistabelle“ entsprechend bezeichneten Fassadenseiten. Für alle übrigen, in der Unterlage 17.1 „Anhang Ergebnistabelle“ bezeichneten Gebäude besteht kein Anspruch auf Aufwendungsersatz.
- 3.4.3 Bezüglich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.
- 3.4.4 Die im Rahmen der Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind möglichst auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) sind zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.5 Denkmalpflege
- 3.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.5.2 Die Vorhabensträgerin hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. – bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen – die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in den Bauablauf einzubeziehen.
- 3.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

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

### 3.6 Abfallwirtschaft

Bei der Verwertung von Abfällen (z. B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln –",
- Leitfaden des vormaligen Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“,
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Umweltfachliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von Straßenaufbruch“,
- Leitfaden des vormaligen Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“,
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“.

Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.) anfallen, gelten die Anforderungen entsprechend.

### 3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.7.1 Die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen dürfen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat sich die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf/ Zulieferung) zu verschaffen.
- 3.7.2 Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Anfahrtsicht im Bereich der Wirtschaftswegeeintrittsstellen) wird auf der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h angeordnet.
- 3.7.3 Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Anfahrtsicht im Bereich der Wirtschaftswegeeintrittsstellen) wird auf der GVS Volkersgau – Kammerstein eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet (soweit diese nicht ohnehin schon besteht).

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

## 4.1 Gegenstand/ Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten der gesammelten Niederschlagswässer in den Graben zum Lanzenbach, den Graben zur Volkach, den Odengraben den Straßengraben zum Katzenweihen, die Volkach und den Schildgraben (alle Gewässer III. Ordnung) erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des Niederschlagswassers aus der Entwässerung der Straßenkörper.

Demnach wird Straßenabwasser in oberirdische Gewässer (III. Ordnung) aus den folgenden Entwässerungsabschnitten (= E) eingeleitet:

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flur-Nr.	Benutztes Gewässer
E 1 (BAB A 6) ASB/RHB 765-1R	Bertholdsdorf	403/4	Graben zum Lanzenbach
E 2 (BAB A 6) ASB/RHB 768-1L	Prünst	545	Graben zur Volkach
E 3 (BAB A 6) ASB/RHB 770-1L	Kammerstein	761	Odengraben
E 4 (BAB A 6) ASB/RHB 771-1R	Unterreichenbach	491/49	Grabensystem zum Geisbach
E 5 (BAB A 6) ASB/RHB 773-1L	Unterreichenbach	280/3	Volkach
E 6 (BAB A 6) ASB/RHB 775-1R	Kammerstein	563/41	Schildgraben

Umfang der erlaubten Einleitungen von Straßenabwasser aus den Entwässerungsgäben:

Bezeichnung der Einleitung	Maximaler Abfluss beim Berechnungsregen der Regenabflussspende r15,1 bzw. maximaler Drosselabfluss D aus RHB (l/s)	ab dem Zeitpunkt
E 1 (BAB A 6) ASB/RHB 765-1R	63	der Inbetriebnahme
E 2 (BAB A 6) ASB/RHB 768-1L	75 (D)	der Inbetriebnahme
E 3 (BAB A 6) ASB/RHB 770-1L	76 (D)	der Inbetriebnahme
E 4 (BAB A 6) ASB/RHB 771-1R	34 (D)	der Inbetriebnahme
E 5 (BAB A 6) ASB/RHB 773-1L	20 (D)	der Inbetriebnahme
E 6 (BAB A 6) ASB/RHB 775-1R	14 (D)	der Inbetriebnahme

## 4.2 Plan

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

- 4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen
- 4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Gestaltung der Entwässerungsanlagen
- 4.3.2.1 Die trockenfallenden Regenrückhaltebecken sind mit einer mindestens 20 cm starken Oberbodenschicht zu bedecken und zu begrünen (passive Versickerungsfläche).
- 4.3.2.2 Die in Bereichen der breitflächigen Versickerung sowie im Spritzbereich situierten Ableitungsmulden, Seitenstreifen, Böschungen und Bankette sind gemäß Ziffer 7.2.1 RAS-Ew mit einer mindestens 20 cm starken Oberbodenschicht zu bedecken und zu begrünen. Bei Straßenböschungen steiler als 1:2 im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt ist eine Schichtdicke von 10 cm ausreichend. Im Bereich der vorhandenen Wasserschutzgebiete ist gemäß dem DWA-Merkblatt 153 eine 30 cm starke Oberbodenschicht erforderlich. Der Fahrbahnrandbereich ist aus Standsicherheitsgründen davon ausgenommen.
- 4.3.2.3 Die Absetzbecken sind mit einer Leichtstoffrückhaltung mit Auffangraum und einem Schlammauffangraum herzustellen. Die Beckensohlen sind zu betonieren (oder gleichwertiges) und mit einer mindestens 50 cm hohen Aufkantung zu versehen. Bei anstehendem Grundwasser sind die Schrägen bis über den höchst zu erwartenden Grundwasserstand zu befestigen.
- 4.3.2.4 Die Leichtflüssigkeitsrückhaltungen (getauchte Rohre) der Absetzbecken sind so auszuführen, dass die Maximalabflussmengen nicht zu einem Abschwemmen der Schwimm- oder Sinkstoffe führen.
- 4.3.2.5 Die Absetzbecken sind mit einer absetzwirksamen Fläche, die eine Oberflächenbeschickung von mindestens  $9 \text{ m}^3/\text{m}^2 \times h$  bei einer maßgeblichen Regenspende von  $r_{(15;1)}$  und einen Dauerwasserstand von mindestens 2,0 m aufweist, herzustellen.
- 4.3.2.6 Die Notüberläufe sind zu befestigen und so anzulegen, dass überlaufendes Niederschlagswasser frei sichtbar und schadlos abfließen kann.
- 4.3.2.7 Die Ausführungsplanungen der Niederschlagswasserbehandlungsanlagen (Detailplanungen) sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen.
- 4.3.3 Gewässerunterhaltung und -ausbau
- 4.3.3.1 Die Vorhabensträgerin hat wahlweise die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die zugelassenen Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder alternativ die betroffenen Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen E 1 bis E 6 von jeweils 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu unterhalten.

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

4.3.4 Personal

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

4.3.5 Bestandspläne

Der Betreiber ist verpflichtet, bei wesentlichen Änderungen innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg eine Fertigung der geänderten Bestandspläne zu übergeben.

4.3.6 Anzeige- und Informationspflichten

4.3.6.1 Baubeginn und -Vollendung sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

4.3.6.2 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Straßenoberflächenwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweisen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem zuständigen Landratsamt, der Stadt Schwabach und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterlagen zu beantragen.

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

4.3.6.4 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in die Gewässer gelangen, sind das zuständige Landratsamt, die Stadt Schwabach, die Polizei sowie das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sofort zu verständigen.

4.3.7 Bauabnahme

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

wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

#### 5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) 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 bislang 4-streifigen BAB A 6 im Abschnitt von östlich der Ortschaft Triebendorf bis zur Anschlussstelle (AS) Schwabach-West. Der Gesamtumfang des Vorhabens erstreckt sich von Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700 mit einer Gesamtlänge von ca. 10,7 km. Baulastträger und Vorhabensträgerin der Ausbaumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung (Bund). Der überwiegende Teil des Ausbauvorhabens liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Rohr und Kammerstein sowie dem gemeindefreien Gebiet „Dechenwald“ jeweils im Landkreis Roth, Regierungsbezirk Mittelfranken. Am Ausbaubeginn befindet sich der Planungsabschnitt abwechselnd auf dem Gebiet der Städte Heilsbronn und Windsbach im Landkreis Ansbach, Regierungsbezirk Mittelfranken. Am Planungsende ist das Gebiet der kreisfreien Stadt Schwabach, Regierungsbezirk Mittelfranken, betroffen.

Der Ausbauabschnitt ist Bestandteil der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg. Innerhalb des Ausbauabschnittes befindet sich die Anschlussstelle Schwabach-West, welche die B 466 mit der A 6 verknüpft. Als Folge des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im

Planungsabschnitt sind mehrere kreuzende sowie parallel verlaufende Straßen und Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Gleiches gilt für die bestehenden kreuzenden und parallel verlaufenden Ver-/ Entsorgungsleitungen und Kommunikationslinien. Des Weiteren wird die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme mehrerer privater und öffentlicher Grundstücksflächen erforderlich.

## 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 20.12.2018, ergänzt durch das Schreiben vom 30.01.2016, beantragte die Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Abschnitt östlich von Triebendorf – AS Schwabach-West (Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700) im Gebiet der Gemeinden Rohr und Kammerstein bzw. im Bereich des gemeindefreien Gebiets Dechenwald (Landkreis Roth), der Städte Heilsbronn und Windsbach (Landkreis Ansbach) sowie im Gebiet der Stadt Schwabach, das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30.04.2019 bis 31.05.2019 bei den Städten Schwabach, Windsbach, Heilsbronn, sowie bei den Gemeinden Rohr bzw. Kammerstein und beim Landratsamt Roth nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der auslegenden Stelle oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 01.07.2019 schriftlich, zur Niederschrift oder in der in den Bekanntmachungen beschriebenen elektronischen Form zu erheben seien.

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

- Stadt Schwabach
- Gemeinde Kammerstein
- Gemeinde Rohr
- Stadt Heilsbronn
- Stadt Windsbach
- Landratsamt Ansbach
- Landratsamt Roth
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Autobahn Tank & Rast GmbH
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Am für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- Planungsverband Region Nürnberg
- Zweckverband zur Wasserversorgung Heidenberg-Gruppe
- MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH
- Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Region Süd
- Eisenbahn – Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Deutsche Telekom Technik GmbH

- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Nebenstelle Nürnberg
- Bayerische Staatsforsten Forstbetrieb Allersberg
- Sachgebiet 60 der Regierung (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft)
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)

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

Die Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen erfolgte am 10.03.2020 im „Bürgerhaus“ der Stadt Schwabach. Die Behörden wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in der örtlichen Tagespresse, im Mittelfränkischen Amtsblatt, im Amtsblatt des Landkreises Roth sowie in den Amtsblättern der Kommunen, in denen die Planunterlagen zuvor auslagen, bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aus Anlass von Einwendungen und wegen von ihr zwischenzeitlich gewonnener neuer Erkenntnisse hat die Vorhabensträgerin im Nachgang des Erörterungstermins Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren eingebracht. Diese wurden am 14.10.2020 zunächst in digitaler Form übermittelt und anschließend in Papierform nachgereicht. Diese haben im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- Die Ausgleichsmaßnahmen 6 A (autobahnbegleitendes Vernetzungsbiotop) und 8 A (Waldausgleich Parkplatz Dechenwald) wurden im Umfang reduziert um den Einwendungen der höheren Naturschutzbehörde Rechnung zu tragen.
- Die geplante Bannwald-Ersatzmaßnahme 9 A („Laubenhaid“) entfällt, da der Grunderwerb nicht realisiert werden konnte. Aus diesem Grund hat die Vorhabensträgerin nunmehr die Bannwald-Ersatzmaßnahme 9 A T (Ökokontofläche „Winkelhaid“) neu in das Verfahren eingebracht.
- Da die ursprünglich angedachten Flächen der Muna Langlau für die Durchführung der Ersatzmaßnahme 10 E (Waldumbau Muna Langlau) nicht mehr zur Verfügung stehen, werden stattdessen drei neue Maßnahmen aus dem Ökokonto der Bayerischen Staatsforsten als Ersatzmaßnahmen 10 E T bis 12 E T neu in die Planung aufgenommen.
- Des Weiteren berücksichtigt die Tektur auch eine Verlegung des ASB/RHB 775 -1 R von der Nord- auf die Südseite der BAB A 6, die Einleitungsmenge sowie das benutzte Gewässer bleiben jedoch gegenüber der Ursprungsplanung unverändert.

Den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Tekturen berührt wird, wurden die tektierten Planunterlagen übersandt; ihnen wurde Gelegenheit gegeben, sich zu der geänderten Planung zu äußern. Eine zusätzliche Betroffenheit privater Grundstückseigentümer wird durch die Änderungsplanung nicht hervorgerufen.

## C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### 1. Verfahrensrechtliche Bewertung

#### 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Unter einer Änderung ist jede bauliche Veränderung einer bestehenden Straße zu verstehen (Marschall/Ronellenfisch, Bundesfernstraßengesetz, 6. Auflage, § 17 Rn. 8). Auf Grund dessen unterliegt das gegenständliche Vorhaben der Planfeststellungspflicht.

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 Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich damit nicht nur auf alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, sondern darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar. Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

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

#### 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung eines schon verwirklichten Grundvorhabens (des Baus der A 6), für welches seinerzeit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde (und damals auch nicht durchgeführt werden musste). Auf Grund dessen war hier nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG für das von der festgestellten Planung umfasste Vorhaben eine Vorprüfung entsprechend § 7 UVPG durchzuführen, da für das Grundvorhaben nach Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine unbedingte UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind. Diese Vorprüfung hat hier ergeben, dass der 6-streifige Ausbau der A 6 im hiesigen Streckenabschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Diese Einschätzung folgt bereits aus den absehbaren Auswirkungen des Autobahnausbaus

auf die Flora und Fauna in seiner Umgebung (siehe Unterlage 19.1.1 T). Wegen der Einflüsse des Vorhabens auf die im Umfeld der A 6 vorkommenden Arten nach Anhang IV der FFH-RL sowie der europäischen Vogelarten kann es gemäß dem Ergebnis der durchgeführten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) nur im Wege von Ausnahmen bezüglich artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden (siehe z. B. Kapitel 5 der Unterlage 19.1.3 sowie Kapitel 6 der Unterlage 19.1.1 T). Da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen, nicht erst dann vorliegen, wenn die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können, wenn Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe des materiellen Zulassungsrechts zu berücksichtigen sind (BVerwG, Urteil vom 25.06.2014, NVwZ 2015, 85 Rn. 21 m. w. N.), ist vorliegend mit Blick auf die zuvor genannten Gesichtspunkte offenkundig, dass von einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abgesehen werden kann. Ob die weiteren (möglichen) Umweltauswirkungen des Vorhabens ebenso (zusätzlich) hierfür sprechen, ist an dieser Stelle deshalb ohne Belang.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18, 19 und 21 UVPG erfolgte im Rahmen des fernstraßenrechtlichen Anhörungsverfahrens.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, NVwZ 2005, 442, 443). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NVwZ 2001, 673, 676 ff. m. w. N.).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (siehe u. a. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1016, 1018) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die RL 2011/92/EU (Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten) i. d. F., die sie durch die RL 2014/52/EU erhalten hat, dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass, solange es an solchen Verfahren fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch kein „Suchverfahren“, in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssen. Vielmehr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung (lediglich) die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern (vgl. Erwägungsgrund 7 der RL 2011/92/EU).

Hinsichtlich der von der Vorhabensträgerin vorzulegenden Unterlagen bzw. Angaben verlangt § 16 UVPG die Vorlage eines sogenannten „UVP-Berichts“ mit den in § 16 Abs. 1, 3, 5 und 6 UVPG geforderten (Mindest-) Angaben. Die Planfeststellungsbehörde hat Nachbesserungen innerhalb einer angemessenen Frist zu verlangen, soweit der Bericht den (Mindest-) Anforderungen nicht entspricht (§ 16 Abs. 7 Satz 2 UVPG). Die Frage, ob die Unterlagen diesen Anforderungen genügen, etwa, ob Gutachten den Anforderungen an den allgemeinen Kenntnisstand bzw. den gegenwärtigen Wissensstand und die allgemein anerkannten/gegenwärtigen Prüfungsmethoden gerecht werden, beurteilt sich im Übrigen nach Maßgabe der materiell-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen (siehe BVerwG, Urteil vom 28.11.2017, NVwZ-Beilage 2018, 29 Rn. 33); auf diese wird weiter unten im Einzelnen eingegangen.

Im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren hat die Vorhabensträgerin einen entsprechenden (zusammenfassenden) UVP-Bericht im Sinne des § 16 UVPG vorgelegt, der inhaltlich eine sachgerechte Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zulässt und eine umfassende Darstellung dieser Umweltauswirkungen bzw. entsprechender Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen ermöglicht (§ 24 Abs. 1 UVPG). Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet und begründet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese (begründete) Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 25 Abs. 1 und 2 UVPG).

Die von der Vorhabensträgerin in das Verfahren eingebrachten Tekturen führen zu keinen zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so dass nach § 22 Abs. 2 UVPG auf eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit verzichtet werden konnte.

### 1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der FFH-RL

Das plangegegenständliche Vorhaben greift nicht in Natura 2000-Gebiete ein. Das nächstgelegene FFH-Gebiet 6632-371 „Rednitztal in Nürnberg“ befindet sich in ca. 5,5 km Entfernung nordöstlich der AS Schwabach-West. Aufgrund der weiten Entfernung zum Vorhaben sind (erhebliche) Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des Gebiets auszuschließen. Eine FFH-Vorprüfung (Vorabschätzung) im Sinne von § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist somit seitens der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst (siehe hierzu Unterlage 19.1.1 T Ziffer 6.2).

## 2. Umweltverträglichkeitsprüfung

### 2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

#### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang weitgehend 4-streifigen A 6 auf einer Länge von etwa 10,7 km. Der Ausbauabschnitt beginnt östlich der Ortschaft Triebendorf und endet im Bereich der AS Schwabach-West. Die räumliche Grenze des Planfeststellungsverfahrens erstreckt sich auf den Bereich entlang der A 6 von Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700 mit einer Länge von ca. 10,7 km einschließlich der erforderlichen Anpassungslängen der kreuzenden Straßen und Wege. Als Folge des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im Planungsabschnitt sind mehrere kreuzende sowie parallel verlaufende Straßen und Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Gleiches gilt für die bestehenden kreuzenden und parallel verlaufenden Ver- bzw. Versorgungsleitungen sowie Kommunikationslinien.

Der überwiegende Teil des Ausbauvorhabens liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Rohr und Kammerstein sowie dem gemeindefreien Gebiet „Dechenwald“ jeweils im Landkreis Roth, Regierungsbezirk Mittelfranken. Am Ausbaubeginn befindet sich der Planungsabschnitt abwechselnd auf dem Gebiet der Städte Heilsbronn und Windsbach im Landkreis Ansbach, Regierungsbezirk Mittelfranken. Am Planungsende ist das Gebiet der kreisfreien Stadt Schwabach, Regierungsbezirk Mittelfranken, betroffen.

Vom Abschnittsbeginn (Bau-km 764+793) bis zum Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“ (ca. Bau-km 771+730 bis Bau-km 773+880) erfolgt eine einseitige Verbreiterung der A 6. Bei einer einseitigen Verbreiterung kann die Baudurchführung im Gegensatz zur symmetrischen Ausbauplanung zu einem großen Teil unabhängig vom laufenden Verkehr erfolgen und damit erhebliche bauzeitliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit (Unfälle im Baustellenbereich) sowie Defizite im Verkehrsfluss (erhöhte Stauanfälligkeit) weitest möglich reduziert werden. Im plangegegenständlichen Teilabschnitt grenzt unmittelbar nördlich der A 6 in einem Abstand von etwa 40 m die Bebauung der Ortschaft Dechendorf an. Die weiteren Ortschaften im Teilabschnitt Kitschendorf, Gaulnhofen und Albersreuth weisen immissionsschutztechnisch unkritische Abstände zur A 6 auf. In naturschutzfachlicher Hinsicht besteht keine zu bevorzugende Ausbauplanung. Aus Gründen des Lärmschutzes ist daher für den Bereich vom Baubeginn bis zum oben genannten Wasserschutzgebiet eine Trassenabrückung weg von Dechendorf durch eine einseitige Verbreiterung in Richtung Süden vorgesehen.

Zwischen der GVS Kammerstein – Volkergau (Bau-km 771+730) und der GVS Kammerstein – Oberreichenbach (Bau-km 773+900), befindet sich unmittelbar angrenzend an die A 6 das Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“. Innerhalb dieses Bereiches liegt gleichzeitig die im Jahr 2006 neu erbaute T+R-Anlage Kammersteiner Land. Um hier die ausbaubedingten Eingriffe auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken und eine regelgerechte Anbindung der T+R-Anlage Kammersteiner Land an die Ausbauplanung sicherzustellen, wird eine weitest möglich am Bestand orientierte Ausbauplanung (symmetrische bzw. knappe einseitige Verbreiterung nach RAA) gewählt.

Der inzwischen fertiggestellte östlich angrenzende 6-streifige Ausbauplanungsabschnitt AS Schwabach-West – AS Roth sieht am Baubeginn im Bereich der AS Schwabach-West einen symmetrischen Ausbau vor. Aufgrund der kurzen Länge des plangegegenständlichen (letzten) Teilabschnitts von der T+R-Anlage Kammersteiner Land bis zur AS Schwabach-West (Bau-km 772+700 bis Bau-km 775+700) von rund 1,5 km wäre hier ein nochmaliger Wechsel der Ausbauplanung von einem symmetrischen Ausbau auf eine einseitige Verbreiterung bauablauftechnisch und verkehrlich nicht sinnvoll. Daher wird die symmetrische Ausbauplanung bis zum Abschnittsende beibehalten.

Der östlich angrenzende Ausbauplanungsabschnitt von der AS Schwabach-West bis zur AS Roth wurde mit dem Beschluss vom 30.12.2011, Gz. 32-4354.1-1/10 der Regierung von Mittelfranken planfestgestellt und ist nunmehr für den Verkehr freigegeben. Aus Gründen der Verkehrssicherheit war es erforderlich, die hierbei vorgesehene Ausbildung des Übergangs von vier auf sechs Fahrstreifen im Bereich der AS Schwabach-West vorab provisorisch zu ändern. Hierzu hat die Regierung von Mittelfranken in Ergänzung zum Planfeststellungsbeschlusses vom 30.12.2011 mit Schreiben vom 01.02.2018, Gz. RMF-SG32-4354-1-33-7 ein Negativattest erteilt. Die endgültige Ausbildung dieses Bereiches wird in der gegenständlichen Planung behandelt.

Das Vorhaben beansprucht neben den Flächen, die schon jetzt von den Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, zusätzlich Flächen im Umfang von insgesamt knapp 51 ha. Davon werden rund 19,68 ha neu versiegelt. Im Gegenzug werden ca. 7,67 ha an derzeit versiegelten Flächen entsiegelt. Rund 33,3 ha Fläche werden für unbefestigte Nebenflächen (Straßenböschungen, Mulden, Regenrückhaltebecken) benötigt. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden zusätzlich rund 60,78 ha in Anspruch genommen. Während der Bauzeit werden insgesamt ca. 31,33 ha vorübergehend für Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerplätze und Baustraßen herangezogen. Randlich wird in „Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung“ gemäß dem aktuell gültigen Waldfunktionsplan eingegriffen. Dies erfolgt durch ca. 0,06 ha Rodung sowie von ca. 0,08 ha vorübergehender Inanspruchnahme von Erholungswald gemäß dem waldfunktionsplan zwischen der GVS Kammerstein – Unterreichenbach und der AS Schwabach-West.

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

### 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung näher zu betrachtende Gebiet (Untersuchungsgebiet) erstreckt sich entlang der A 6 östlich der Ortschaft Triebendorf von Bau-km 764+993 bis zur AS Schwabach-West bei Bau-km 775+700. Es liegt überwiegend im Landkreis Roth in den Gemeinden Kammerstein, Rohr und dem gemeindefreien Gebiet Dechenwald (Landkreis Roth). Der westliche Teil des Untersuchungsgebiets liegt im Bereich der Städte Heilsbronn und Windsbach (Landkreis Ansbach), der östliche Teil im Gebiet der kreisfreien Stadt Schwabach. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen Korridor beidseits der Autobahnverkehrsflächen, der eine Tiefe von etwa 400 m in jede Richtung aufweist. Mit in den Untersuchungskorridor einbezogen wurden die Baustellenzufahrten. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum sowie den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden; dies gilt insbesondere für die gewählte Tiefe des Untersuchungsgebiets.

Der plangegenständliche Ausbauabschnitt der A 6 liegt im Naturraum „Mittelfränkisches Becken“ in der Höhenlagen von ca. 370 m bis 430 m ü. NN innerhalb des Flusswasserkörpers „Südliche Schwabach mit Nebengewässern bis Mündung und Mainbach“, im Einzugsgebiet der Fließgewässer Schwabach, Aurach und Volkach.

Da das Untersuchungsgebiet relativ homogen strukturiert ist, lässt sich daher auch nur ein Bezugsraum definieren.

In diesem Bezugsraum befinden sich strukturarme Nadelholzforste mittlerer Ausprägung (N712) sowie stellenweise auch strukturreiche Nadelholzbereiche (N722). Die Bestände werden maßgeblich von der Kiefer geprägt, die teilweise mit Fichtenanteilen durchsetzt sind. Vor allem am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets, nahe der AS Schwabach-West, sind in geringem Umfang Laubwaldbestände mittlerer Ausprägung (L62) vorzufinden, wobei südlich der A 6 nahe der Fahrbahntrasse mehrere alte Eichen vorhanden sind, die Höhlen und Spalten aufweisen.

Das Verkehrsbegleitgrün beidseitig der Autobahntrasse besteht aus regelmäßig gemähten Gras- und Krautfluren sowie aus Gehölzbeständen, die im Zuge des damaligen Neubaus der Autobahn 6 gepflanzt worden sind. Teilbereiche der Auto-

bahnböschungsf lächen setzen sich aus m ä ß i g artenreichen Gras- und Krautfluren (K121 bzw. K122) sowie initialem Aufwuchs (B13) auf sandigem Untergrund zusammen.

Großflächig ist im Untersuchungsgebiet als potenziell natürliche Vegetation der Flattergras-(Hainsimsen-) Buchenwald anzutreffen. Zwischen Kitschendorf und Gaulnhofen sowie südlich Volkersgau bzw. nordwestlich von Kammerstein besteht als potenziell natürliche Vegetation der Pfeifengras- (Buchen-) Stieleichenwald im Komplex mit Hainsimsen-Buchenwald, örtlich mit Torfmoos- oder Walzenseggen-Schwarzerlen-Bruchwald durchsetzt. Die reale Vegetation wird im Untersuchungsgebiet wesentlich bestimmt durch den Wechsel von Waldgebieten und Offenlandflächen, welche ackerbaulich oder als Grünland bewirtschaftet werden. In einiger Entfernung zur bestehenden Autobahn existieren Siedlungsflächen, die meist von Wald abgeschirmt werden. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen werden größtenteils intensiv bewirtschaftet und sind strukturarm gegliedert.

Das Untersuchungsgebiet ist zu etwa 60% mit überwiegend Kiefernwäldern – ohne ausgeprägte Strauchschicht im Unterwuchs – bestockt. Die Waldbestände sind in der Regel als strukturarme und teilweise als strukturreiche Altersklassen-Nadelholzforste einzustufen. Der Anteil an Laubwald- oder Mischwaldflächen ist dagegen gering. Innerhalb des Untersuchungsgebiets sowie nah angrenzend an den plangegegenständlichen Ausbauabschnitt der A 6 liegen die Ortschaften Dechendorf, Schattenhof und Haag (Landkreis Roth). Südlich und nördlich der AS Schwabach-West befinden sich Gewerbegebiete. Nordöstlich von Albersreuth befindet sich eine relativ großflächige Photovoltaik-Anlage.

Die B 466 quert die A 6 und fungiert als Zubringer zur AS Schwabach-West. Daneben unter- oder überqueren folgende Gemeindeverbindungsstraßen (GVS) die A 6:

- GVS Kitschendorf – Seitendorf
- GVS Kitschendorf – Gaulnhofen
- GVS Veitsaurach – Dechendorf
- GVS Albersreuth – Dechendorf
- GVS Kammerstein – Volkersgau
- GVS Kammerstein – Oberreichenbach

Außerdem queren zwei öffentliche Feld- und Waldwege die A 6 im Planungsabschnitt.

Als weitere Struktureinrichtungen sind kleinere Strom-Freileitungen vorhanden, die östlich von Dechendorf sowie zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West in Schneisen durch das Waldgebiet bzw. über die Autobahn geführt werden. Autobahnparallel in der Nähe der GVS Kammerstein-Oberreichenbach befindet sich ein Motocross-Gelände. Vorbelastungen im Untersuchungsgebiet bestehen durch die vorhandene Trasse der A 6 und die damit verbundenen Emissionen sowie in vergleichsweise geringem Umfang durch die bezeichneten Infrastruktureinrichtungen. Altlastenverdachtsflächen sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt.

Im Untersuchungsgebiet liegen teilweise die amtlich festgesetzten Landschaftsschutzgebiete

- LSG 427.01 „Südliches Mittelfränkisches Becken westliche der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Spalter Hügelland, Abenberger Hügelgruppe und Heidenberg (Der Baubereich liegt teilweise innerhalb dieses Schutzgebiets)

- LSG 517.07 „Volkachtal zwischen der Stadtgrenze und dem bebauten Gebiet des Ortsteils Unterreichenbach“ sowie
- LSG 517.05 „Waldgebiet der Maisenlach“.

Weitere Schutzgebiet nach BNatSchG (z. B. Naturparke, Naturschutzgebiete) sowie Natura 2000-Gebiete (das nächstgelegene FFH-Gebiet 6632-371 „Rednitztal in Nürnberg“ befindet sich in ca. 5,5 km Entfernung nordöstlich der AS Schwabach-West) sind im Untersuchungsgebiet nicht ausgewiesen.

Die amtlich kartierten Biotope im Untersuchungsgebiet sind im Textteil zum Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.1 T) dargestellt und in dessen Anhang 9.1 detailliert beschrieben. Im Untersuchungsgebiet sind folgende nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG geschützte Biotope vorhanden:

- Zwergstrauchheide und Extensivwiese südlich Volkersgau (Z111-GCooBK)
- Feuchtbiotopkomplex westlich Dechendorf, Teilfläche 01 (G221-WNooBK)

Das Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“ (§ 51 WHG) verläuft im Planbereich bei ca. Bau-km 771+730 bis Bau-km 773+800 (das Vorhaben greift zumindest geringfügig in den Randbereich – weitere Schutzzone III B – ein). Südöstlich der AS Schwabach-West befindet sich das Wasserschutzgebiet „Obermainbach“, das jedoch größtenteils außerhalb des Planbereichs liegt. Weitere wassersensible Bereiche befinden sich im Untersuchungsgebiet entlang der Volkach im Bereich von Dechendorf sowie Richtung Albersreuth im Bereich der Weiher und entlang des Weihergrabens nördlich von Kitschendorf. Amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Als Bodendenkmal gemäß dem Bayerischem Denkmalatlas, ist zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West, in etwa 130 m Entfernung südlich des Straßenverlaufs der A 6, eine Siedlung der Bronzezeit (Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung D-5-6631-0002) vermerkt. Zudem bildet südöstlich der AS Schwabach-West im Abstand von ca. 400 m zur A 6 ein Grabhügel mit Bestattungen vorgeschichtlicher Zeitstellung (D-5-6632-0009) ein weiteres Bodendenkmal innerhalb des Untersuchungsgebiets. Beide Bodendenkmäler liegen jedoch außerhalb des Baufeldes, so dass Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben sicher ausgeschlossen werden können.

Bezüglich der besonders bzw. streng geschützten Tierarten im Untersuchungsgebiet ergibt sich aufgrund der von der Vorhabensträgerin veranlassten Begehungen folgendes Bild:

Entlang der A 6 wurden im Zuge der artenschutzrechtlichen Bestandserhebungen 10 Probeflächen festgelegt, die eine potenzielle Eignung als Lebensraum für Zauneidechsen aufweisen. Die dortigen Strukturen setzen sich aus südexponierten Brache- und Ruderalflächen mit teilweisen Initialgebüsch zusammen. Auf 7 von 10 Flächen gelang der Nachweis von Zauneidechsenindividuen. Weitere streng geschützte Arten wie die Schlingnatter konnten entlang des plangegegenständlichen Bereichs der A 6 jedoch nicht beobachtet werden.

Kontrolluntersuchungen mit Haselmauskästen und Aufsuchen von Nestern im gesamten Untersuchungsgebiet erbrachten keinen Nachweis von Haselmäusen. Ein Vorkommen der Art kann daher sicher ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Kartierungen konnten in den umgebenden Wäldern der A 6 auch Bäume erfasst werden, die Höhlen und Spalten aufweisen, und daher für Fledermäuse wichtige Habitate darstellen können. Mittels Horchboxen und Transektbegehungen konnte eine relativ hohe Aktivität von Fledermäusen verzeichnet werden. Die Unterführungen werden von Fledermäusen zum Unterfliegen der Autobahntrasse genutzt.

Die erfassten Habitatbäume im Waldgebiet können auch für höhlenbrütende Vogelarten wie Schwarzspecht und Grünspecht Habitate darstellen. In den Waldflächen wurden im Zuge der Erhebungen Vogelarten wie Baumpieper und Goldammer festgestellt. Außerhalb des Wirkungsbereichs der Bauarbeiten konnten des Weiteren der Schwarzspecht sowie Nahrungsgäste und weit verbreitete Brutvogelarten erfasst werden. Die Habitatfunktion der autobahnnahen Flächen unterliegt einer Vorbelastung durch den Verkehrslärm, weshalb im trassennahen Bereich keine weiteren Reviere artenschutzrelevanter Arten festgestellt werden konnten.

Der Untersuchungsbereich zählt zur geologischen Einheit „Unterer Burgsandstein“, kleinteiliger auch zu „Mittlerer Burgsandstein“ und „Talfüllung, polygenetisch oder fluvial“. Der Boden im Untersuchungsgebiet besteht überwiegend aus Braunerde, unter Wald aus podsoliger Braunerde und Podsol-Braunerde aus Reinsand. Stellenweise, vor allem in der Mitte des Untersuchungsgebietes setzt sich der Boden aus Pseudogley und Braunerde-Pseudogley aus Sand bis stellenweise Schluff und Lehm zusammen. Die Speicher- und Reglerfunktion, d. h. die Fähigkeit des Bodens Stoffe zu binden, bevor diese in das Grundwasser gelangen, ist bei den Sanden als gering und bei den Schluffen/ Tonen als hoch einzustufen. Das Spektrum der Bodenarten im Untersuchungsgebiet reicht von anlehmigen Sanden bis hin zu Lehmen. Lehme finden sich vor allem auf den Grünlandstandorten sowie in der Talau der Volkach und weisen eine hohe Speicher- und Reglerfunktion auf. Auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen (vorwiegend Acker) finden sich anlehmige Sande mit geringer Speicher- und Reglerfunktion sowie lehmige Sande und stark lehmige Sande, deren Speicher- und Reglerfunktion als mittel eingestuft werden kann. Die Braunerden aus Sandstein auf den Waldstandorten weisen infolge der geringen Basensättigung und des niedrigen Tongehalts eine geringe Fähigkeit zur Schadstoffakkumulation auf, sodass das Puffer- und Filtervermögen gegenüber Einträgen von Schadstoffen in das Grundwasser herabgesetzt ist. Vorbelastungen der Böden bestehen durch intensiven Ackerbau (gestörte Bodenentwicklung, Erosion, Verdichtung) sowie durch Schadstoffimmissionen (u. a. aus dem Verkehr der vorhandenen Autobahntrasse).

Auf den Bereichen mit anlehmigen Sanden bis stark lehmigen Sanden kann die Grundwasserneubildung infolge der Durchlässigkeit der Sande als hoch eingestuft werden. In den Gebieten mit Lehmen ist die Grundwasserneubildung gering. Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen ist abhängig vom Grundwasserflurabstand und den überdeckenden Bodenschichten. Im Bereich der anlehmigen Sande bis stark lehmigen Sande ist die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen als hoch, auf den lehmigen Standorten als mittel bis gering einzustufen.

Nennenswerte Fließgewässer im Bezugsraum sind der Lanzenbach und die Volkach. Der Lanzenbach kreuzt die Autobahn am Abschnittsbeginn mit der GVS Kitschendorf – Seitendorf und fließt in Richtung Süden hin zur Aurach. Die Volkach entspringt westlich von Dechendorf und fließt in Richtung Nordosten weiter zur Schwabach. Daneben gibt es einige kleinere Gräben. Überdies gibt es einige Weiher und Weiherketten beidseitig der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen, nordwestlich Albersreuth, an der Volkach westlich von Dechendorf bzw. innerhalb der Wälder entlang der A 6. Diese Weiher bzw. Weiherketten werden zur Fischzucht genutzt.

Die mittlere Jahrestemperatur im Untersuchungsgebiet liegt zwischen 7°C und 8°C, die Jahresniederschlagssumme zwischen 650 mm und 750 mm. Kleinklimatisch ist das Gebiet durch die dominierenden Wälder geprägt, in denen Temperaturschwankungen weniger ausgeprägt sind als im Offenland. Gleichzeitig filtern sie Luftschadstoffe und produzieren Frischluft. Diese Bedeutung für den regionalen Klimaschutz ist in der Waldfunktionskarte für die Wälder zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West dargestellt.

Die Offenlandflächen mit niedriger Vegetationsdecke wie Grünland und Äcker wirken als wichtige Kaltluftentstehungsgebiete, da die auf ihr lagernde Luft nachts stärker abkühlt und sie somit klimatisch ausgleichend wirken. Diese Funktion ist gekoppelt an lokale Abflussbahnen, welche die Siedlungsgebiete mit Frisch- und Kaltluft versorgen. Für das Untersuchungsgebiet ist hier das Tal der Volkach, das durch die Ortschaft Dechendorf verläuft, von Bedeutung. Aufgrund des Fehlens großer Siedlungsflächen und damit von Überwärmungsbereichen, ist die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion im Untersuchungsgebiet von untergeordneter Bedeutung.

Das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet ist zum einen von den mit Kiefern dominierten Nadelwaldbeständen und zum anderen von intensiv landwirtschaftlich genutzten Acker- und Grünlandflächen bestimmt. Die überwiegende Kiefernbestockung der Waldbestände stellt sich als gleichförmig dar. Innerhalb der meist intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen fehlen meist gliedernde Gehölze, so dass ein eher weiträumiges Landschaftsbilderleben gegeben ist. Struktureichere, optisch ansprechende Bestände beschränken sich auf vereinzelte Laub- oder Mischwälder, Feuchtflächen und Altgrasfluren. Die über Jahre gewachsenen Laubgehölzbestände auf den Böschungen entlang der Autobahn binden diese in der freien Flur teilweise gut in die Landschaft ein. Die zusammenhängenden Waldflächen nördlich der A6 zwischen der GVS Kammerstein – Oberreichenbach und der AS Schwabach-West sind gemäß dem aktuellen Waldfunktionsplan als Wald für die Erholung ausgewiesen. Grundsätzlich bieten die Wälder für die örtliche Bevölkerung Möglichkeiten für die Erholung wie Spazierengehen, Radfahren sowie Joggen.

Im Übrigen wird auf die Beschreibungen in Kapitel 2 der Anlage zur Unterlage 1 T (UVP-Bericht), in Kapitel 1.3 der Unterlage 19.1.1 T, die Darstellungen in der Unterlage 19.1.2 T sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

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

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Lärmkorrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  auf den beiden Richtungsfahrbahnen der A 6 von Bau-km 774+400 bis Bau-km 775+700, um die Lärmbelastung der in autobahnnähe lebenden bzw. arbeitenden Bevölkerung zu verringern. Dadurch wird für die Bewohner des angrenzenden Ortsteils Haag der Gemeinde Kammerstein ein Vollschutz erreicht.
- Errichtung mehrerer Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle, auf die teilweise auch noch Lärmschutzwände aufgesetzt werden, mit einer Gesamthöhe von 4 m bis 12 m. Die Lärmschutzanlagen sind allesamt entlang der A 6 nördlich der

Ortschaft Dechendorf (Gesamtlänge 710 m) sowie südlich der Ortschaft Haag (Gesamtlänge 1.550 m) geplant. Die Gesamtlänge der plangegegenständlichen Lärmschutzanlagen beträgt somit 2.660 m.

- Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken, um die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Damit kann gleichzeitig auch das Gefahrenrisiko bei sogenannten Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die Vorfluter.
- Nicht mehr benötigte Straßenstücke werden entsiegelt und renaturiert. Dies trifft aufgrund des überwiegen einseitig-südseitigen Ausbaus auf einen Großteil des Planungsabschnitts zu. Der bei Bau-km 768+930 gelegene Kleinparkplatz Dechenwald (Richtungsfahrbahn Nürnberg) sowie der bei Bau-km 768+850 gelegene Kleinparkplatz Hochstraße (Richtungsfahrbahn Heilbronn) werden aufgelassen und renaturiert bzw. für Ausgleichsmaßnahmen genutzt.
- Die nur für Zwecke der Bauabwicklung in Anspruch genommenen Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert.
- Die Holzung der Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens wird außerhalb der Brutzeit von Vögeln durchgeführt, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar.
- Um Verbotstatbestände für höhlenbrütende Fledermausarten zu vermeiden, erfolgt die Holzung potenzieller Quartierbäume mit geeigneten Höhlen und Spalten ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober und 31. Oktober. Dabei werden die potenziellen Quartierbäume durch Fixieren langsam umgelegt. Die abgelegten Stämme bleiben mindestens eine Nacht liegen, so dass evtl. in den Baumhöhlen vorkommende Fledermäuse entweichen können.
- Zum Schutz ökologisch sensibler Flächen und Strukturen vor baubedingter Beanspruchung bzw. Schädigung werden diese Flächen als Tabuflächen gekennzeichnet. Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten werden diese Flächen durch Schutzzäune oder andere Absperrungsmaßnahmen vor Beeinträchtigungen durch Baufahrzeuge etc. geschützt. Für bestimmte Bereiche ist schon zum jetzigen Zeitpunkt fest vorgesehen, diese mit Hilfe von Biotopschutzzäunen zu sichern.
- Die vom Bauvorhaben tangierten Unterführungen werden bauzeitlich immer so weit offengehalten, dass Fledermäuse diese zum Unterfliegen der A 6 auch weiterhin nutzen können.
- Um die Tötung von Zauneidechsen vor allem im Zuge der Baufeldfreimachung zu vermeiden, werden die Tiere vor Beginn der Erdarbeiten im Baufeld abgefangen und in die vorbereiteten Lebensraumstrukturen (siehe Maßnahme 5 A FCS) umgesiedelt.
- Die vorgesehene Grünbrücke Dechenwald mindert erheblich die bestehende Zerschneidungswirkung der Autobahntasse bzw. bewirkt eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Austauschbeziehungen, insbesondere für Großsäuger, sowie für den Biotopverbund insgesamt.

Im Übrigen wird auf die Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen in den Maßnahmenblättern betreffend die Maßnahmen 1.1 V – 2.2 V sowie auch 7 A der Unterlage 9.3 T Bezug genommen.

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt – ohne Bezug zu einem konkreten Schutzgut – wie folgt differenzieren:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und freilebender 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.
- Entlastungswirkungen entstehen durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die Möglichkeit städtebaulicher Verbesserungen;
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, sein.

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

Auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend genannte Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

##### 2.1.4.1 Schutzgut Mensch

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

##### 2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

###### Lärm

In Bezug auf den Teilbereich Wohnen sind zunächst die Lärmauswirkungen des Vorhabens zu nennen.

Im unmittelbaren Einwirkungsbereich des Ausbauabschnitts der A 6 liegen die nachfolgend genannten schutzbedürftige Siedlungsbereiche, wobei jeweils die kürzeste Entfernung zum Ausbaubereich (Immissionsort) beschrieben wird. Für sämtliche Ortsteile liegen Angaben zu den Flächennutzungsarten gemäß dem je-

weiligen Bebauungsplan vor bzw. wurden entsprechend den tatsächlich vorhandenen gebietstypischen Nutzungen (§ 34 BauGB) in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden festgelegt.

Schützenswerte Gebäude des Ortsteils Dechendorf der Gemeinde Rohr (Mischgebiet) liegen nur etwa 50 m nördlich der Autobahntrasse. Der Ortsteil Schattenhof der Gemeinde Kammerstein (Mischgebiet) befindet sich in einem Abstand von ca. 320 m südlich der A 6. Der Ortsteil Haag der Gemeinde Kammerstein weist bezüglich seiner Wohnnutzung einen südlichen Abstand zur A 6 von etwa 210 m auf, der Abstand des Mischgebietes von Haag beträgt – ebenfalls südlich zur A 6 gelegen – ca. 170 m. Das Gewerbegebiet von Haag liegt etwa 150 m südlich der A 6 entfernt. Nördlich der A 6 befindet sich im Abstand von ca. 40 m zum geplanten Fahrbahnrand (ebenfalls) ein Gewerbegebiet mit einem Schnellrestaurant mit Drive-In, einer Spielhalle und einer etwas weiter entfernt gelegenen Tankstelle. Es liegt keine wohnbauliche Nutzung (z. B. Motel etc.) vor.

Die genannten Ortsteile bzw. Gebiete sind bereits im Bestand durch die verkehrlichen Emissionen der A 6 vorbelastet. Lärmschutzeinrichtungen sind im Bestand bei keinem dieser Ortsteile vorhanden.

Während der Bauarbeiten kann es durch Lärm, Abgase, Erschütterungen, optische Wirkungen, etc. zu vorübergehenden Beeinträchtigungen der Wohnfunktion kommen, die sich jedoch angesichts des ausreichend großen, räumlichen Abstands der Wohnbereiche zur Trasse nicht erheblich auswirken. Durch den bestandsorientierten Ausbau der Trasse beschränken sich die anlagebedingten Wirkungen auf den Nahbereich um die Fahrbahn.

Der erwartete Zuwachs des Verkehrsaufkommens ist zum Teil die Folge des generellen Trends und daher nicht ausschließlich auf den Ausbau der A 6 zurückzuführen. Unabhängig davon ist aufgrund der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der absehbaren Entwicklungen in der Fahrzeug-Abgastechnik eine Erhöhung der Vorbelastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen nicht zu erwarten. Vor allem im Bereich der Wohnbebauung der Ortsteile Dechendorf, Schattenhof und Haag wird sich durch eine Optimierung des Schallschutzes die Lärmsituation – auch im Hinblick auf die Erholungsfunktion – im Vergleich zum Ist-Zustand deutlich entspannen.

Die Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult GmbH berücksichtigt in der Analyse das Jahr 2015 und in der Prognose den Horizont des Jahres 2030. Für das Jahr 2030 prognostiziert die Verkehrsuntersuchung vom September 2018 für den Planfall des 6-streifigen Ausbaubereiches der A 6 im Abschnitt AS Neuendertelsau – AS Schwabach-West eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 74.700 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 23% (17.030 SV/24 h). Im Abschnitt AS Schwabach-West – AS Schwabach-Süd beträgt die mittlere DTV 88.700 Kfz/24 h, der Schwerverkehrsanteil liegt insoweit bei 20% (17.920 SV/24 h).

Aufbauend auf dem Analysefall 2010 (Verkehr 2010 im Netz 2010 gemäß der bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählung) wird ein Analysefall 2015 (Verkehr 2015 im Netz 2015) entwickelt, auf dessen Grundlage die verkehrlichen Wirkungen für den sogenannten „Planfall“ (Verkehr 2030) ermittelt werden. Der Planfall enthält alle indisponiblen, festdisponierten und im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesenen Vorhaben sowie sonstige indisponible Maßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahr 2030 zu erwarten ist. Hierzu gehören der 6-streifige Ausbau zwischen der AS Schwabach-West und der AS Roth auf der A 6 sowie der 6-streifige Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg und zu-

sätzlich der 6-streifige Ausbau der A 6 zwischen der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg und der AS Schwabach-West.

Im Analysejahr 2015 (Straßenverkehrszählung 2015) fuhren durchschnittlich 56.400 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 25% (14.270 SV/24 h) im Planungsabschnitt der AS Neuendettelsau – AS Schwabach-West. Im Abschnitt der AS Schwabach-West – AS Schwabach-Süd betrug die DTV 64.300 Kfz/24, der Schwerverkehrsanteil lag bei 23% (15.100 SV/24 h). Der Schwerverkehrsanteil ist nach Auffassung des Büros SSP Consult GmbH an beiden AS sowohl im Analysejahr 2015 als auch im Prognosejahr 2030 als sehr hoch einzustufen.

Wie bereits dargelegt, sind im Ausbaubereich der A 6 keine Lärmschutzeinrichtungen im Bestand vorhanden. Wegen der nunmehr vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen darf auf die vorstehende Ziffer 2.1.3 verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in den betroffenen Siedlungsbereichen ein lärmindernder (offenporiger) Fahrbahnbelag auf rund 1,3 km Länge (ab Bau-km 774+400 bis AS Schwabach-West) mit einer lärmreduzierenden Wirkung von  $-5$  dB(A) eingebaut wird. Für den restlichen Ausbaubereich ist es aufgrund des größeren Abstandes zu den nächstgelegenen Siedlungen ausreichend, einen Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens DStrO =  $-2$  dB(A) zu verwenden.

Im Zuge schalltechnischen Berechnungen der Vorhabensträgerin (Unterlage 17.1), welche auf die Ergebnisse der schon angesprochenen Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult GmbH aufbauen, wurden für repräsentative Immissionsorte in den Siedlungsgebieten der Gemeinden Kammerstein (Ortsteile Haag und Schattenhof) sowie Rohr (Ortsteil Dechendorf) Beurteilungspegel für den von der A 6 (einschließlich deren Anschlussstellen) ausgehenden Verkehrslärm errechnet. Die Berechnungen erfolgen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) gemäß dem „Teilstück-Verfahren“ und wurden im vorliegenden Fall mit der Software „CadnaA“ der Firma DataKustik, Greifenberg durchgeführt. Sie entsprechen somit den verbindlichen Anforderungen des § 3 der 16. BImSchV.

Die Berechnungen ergeben, dass unter Ansatz des prognostizierten Verkehrsaufkommens mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen alle gebietstypisch anzusetzenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV im Ausbauabschnitt tagsüber eingehalten werden. Entschädigungen für den Außenwohnbereich fallen nicht an. Es verbleiben jedoch im Bereich der Ortsteile Dechendorf sowie Schattenhof jeweils 2 Grenzwertüberschreitungen nachts um maximal 2,3 dB(A) bzw. 1,9 dB(A), welche dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigungsleistungen zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden zur Einhaltung der festgelegten Richtwerte auslösen. Insoweit wird auf die Regelungen in Ziffer A. 3.4.2 sowie A. 3.4.3 dieses Beschlusses verwiesen. Insgesamt bewirken die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eine spürbare Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner der Ortsteile Haag, Schattenhof sowie Dechendorf entlang des plangelegten Ausbauabschnitts der A 6.

Ab dem Ausbauende bei Bau-km 775+600 bzw. Bau-km 775+700 wird den lärmtechnischen Untersuchungen der für den östlich angrenzenden Ausbauabschnitt von der AS Schwabach-West – AS Roth mit Beschluss vom 30.12.2011, Az.: 32-4354.1-1/10 der Regierung von Mittelfranken festgesetzte lärmindernde Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Lärmkorrekturwert DStrO von mindestens  $-5$  dB(A) zu Grunde gelegt. Ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen, jedoch unter Berücksichtigung des vorgenannten bereits planfestgestellten Abschnitts, hätten sich im sog. „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 25 Grenzwertüberschreitungen am

Tag ergeben, wobei allein im südlich der A 6 gelegenen Ortsteil Haag 23 Überschreitungen zu verzeichnen wären. Bezüglich des während der Nachtzeit anzusetzenden Grenzwertes ergäben sich im Ausbaubereich entlang der A 6 insgesamt 75 Überschreitungen, davon allein 63 Überschreitungen wiederum im südlichen Bereich von Haag. Einzelne Überschreitungen würden dabei bis zu 11,4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert liegen. Dieser Vergleich dokumentiert die Wirksamkeit der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der vom Vorhaben tangierten Siedlungsgebiete. Den noch verbleibenden jeweils 2 Grenzwertüberschreitungen nachts in den Ortsteilen Dechendorf und Schattenhof von maximal 2,3 dB(A) bzw. 1,9 dB(A) kann mit Maßnahmen zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden wirksam begegnet werden. Ansonsten besteht für die Bewohner der umliegenden Siedlungsgebiete ein sogenannter „Vollschutz“.

Aufbauend auf die Verkehrsprognose des Büros SSP Consult GmbH hat die Vorhabensträgerin eine erweiterte Überprüfung dahingehend vorgenommen, wie sich das Ausbauvorhaben auf das Verkehrsgeschehen im umgebenden Straßennetz auswirkt. Diese zusätzliche, der Lärmvorsorge dienende Überprüfung, bezieht auch entsprechende Teilbereiche des nachgeordneten Straßennetzes außerhalb des Ausbaubereichs mit ein, sofern dort aufgrund der geplanten Autobahnausbaumaßnahme durch Verkehrsverlagerungen, die zu dauerhaften Lärmzuwächsen führen, die gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden bzw. sich überschrittene IGW durch die Maßnahme verfestigen.

Zu unterscheiden sind Verkehrslärmzuwächse aus bauzeitlichen Umleitungsmaßnahmen sowie aus dauerhaften Verkehrsverlagerungen, die durch die Leistungssteigerungen im Ausbauabschnitt hervorgerufen werden. Es ist für das elementare Schutzgut „menschliche Gesundheit“ sicherzustellen, dass keine unzumutbaren Lärmimmissionen als Folge des Grundbauvorhabens entstehen.

Die von der Vorhabensträgerin durchgeführte Überprüfung hat ergeben, dass durch den plangegenständlichen Ausbau der A 6 keine über die Lärmvorsorge hinausgehenden Ansprüche auf (passive) Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes wegen Verkehrslärm aufgrund bauzeitlicher Verkehrserhöhungen im Bereich von Umleitungsstrecken oder ausbaubedingter dauerhafter Verkehrsumlagerungen entstehen werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den plausiblen Darlegungen zu dieser Thematik in der Unterlage 17. 1 Kapitel 4 vollumfänglich an.

Der Ausbau der A 6 im Planbereich erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden Autobahntrasse ohne Einrichtung einer Umleitungsstrecke. Gleiches gilt für die baulichen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraßen Kitschendorf – Gaulnhofen, Albersreuth – Dechendorf, Kammerstein – Volkersgau und Kammerstein – Oberreichenbach einschließlich der dazugehörigen Unterführungsbauwerke, die jeweils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs entsprechend baulich angepasst werden.

Weiterhin ist gemäß dem Verkehrsgutachten (siehe Unterlage 21 Kapitel 9) durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 keine ausbaubedingte dauerhafte Verkehrszunahme durch Verkehrsverlagerungen auf dem nachgeordneten Straßennetz innerhalb bebauter Bereiche zu erwarten. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass durch den 6-streifigen Ausbau die Leistungsfähigkeit der A 6 wiederhergestellt wird und (bisher) verdrängter Verkehr in erheblichem Umfang auf die Autobahn zurückkehrt. Das nachgeordnete Straßennetz wird dadurch überwiegend entlastet. Eine Analyse ergab, dass nur Straßensegmente im Bereich der AS Neuendettelsau sowie der AS Schwabach-West in geringem Umfang von ausbaubedingten Verkehrszunahmen betroffen sein werden.

Damit sind die Voraussetzungen für passiven Lärmschutz aufgrund bauzeitlicher oder aber dauerhafter Verkehrsverlagerungen nicht gegeben. Während der Bauzeit kann es – insbesondere in Bereichen von Baustellenzu- und -abfahrten – vorübergehend zu einer weiteren Lärmbelastung durch den Baubetrieb kommen.

### Luftschadstoffe

Zu Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen.

Zur Ermittlung der im Prognosejahr 2030 zu erwartenden Luftschadstoffsituation wurde eine Abschätzung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) für die im Ausbaubereich der A 6 angrenzenden Wohn- und Mischgebieten vorgenommen (siehe Unterlage 17.2 Kapitel 4). Im Nachweisverfahren gemäß RLuS 2012 können nur Maximalabstände bis 200 m berücksichtigt werden. Deshalb wurde für die Berechnung der Luftschadstoffe der südliche Rand des Ortsteils Dechendorf (Gemeinde Rohr) verwendet, da dieser mit ca. 40 m den kürzesten Abstand zur A 6 aufweist. Der Nachweis konnte für Dechendorf zunächst ohne Lärmschutzeinrichtung und dadurch stellvertretend für alle Ortschaften auf der sicheren Seite liegend geführt werden. Da der Ortsteil Dechendorf durch eine Lärmschutzkonstruktion mit einer Höhe von mindestens 9,0 m abgeschirmt werden wird, erfolgte der Nachweis auch mit Einberechnung der Lärmschutzeinrichtung.

Für eine Höhenlage von 10 m über Gelände liegen die mittleren Windgeschwindigkeiten im Bereich des Ausbauabschnitts der A 6 gemäß dem Bayerischen Energieatlas überwiegend zwischen 2,9 m/s und 3,5 m/s. Eine tendenziell niedrige Windgeschwindigkeit reduziert den Verdünnungseffekt und führt zu höheren Schadstoffkonzentrationen. Als konservativen Ansatz hat die Vorhabensträgerin daher für die Berechnung eine Windgeschwindigkeit von 2,9 m/s gewählt.

Wie bereits dargelegt, beträgt der geringste Abstand einer schützenswerten Bebauung zur A 6 ca. 40 m für den südlichen Ortsrand von Dechendorf. Durch die Nachweisberechnungen wird belegt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV an diesem ungünstigsten Immissionsort sowohl ohne als auch mit Lärmschutzeinrichtung eingehalten werden. Die anderen Siedlungsgebiete im Bereich des Ausbauabschnittes (siehe Tabelle 2 der Unterlage 17.2) weisen größere Abstände zur A 6 auf und liegen daher luftschadstofftechnisch günstiger als der Ortsteil Dechendorf, so dass damit auch die Grenzwerteinhaltungen der anderen Ortschaften nachgewiesen sind.

Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) stellen die beiden maßgeblichen Schadstoffgruppen dar. Der Jahresmittelwert liegt am ungünstigsten Immissionsort ohne Lärmschutzeinrichtung für Feinstaub PM10 bei rund 21 µg/m<sup>3</sup> und für NO<sub>2</sub> bei ca. 28 µg/m<sup>3</sup>. Mit einer Lärmschutzeinrichtung sinken die Werte in Dechendorf auf ca. 20 µg/m<sup>3</sup> für PM10 und 26 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>. Der für beide Schadstoffgruppen geltende Grenzwert von jeweils 40 µg/m<sup>3</sup> pro Kalenderjahr wird somit deutlich unterschritten. Für die übrigen zu untersuchenden Schadstoffparameter ergeben sich jeweils noch günstigere Auslastungsgrade des Grenzwertes (vgl. Tabelle 5 der Unterlage 17.2).

Die 39. BImSchV sieht für PM10 sowie NO<sub>2</sub> weiterhin die Beschränkung von Überschreitungshäufigkeiten des Tages- bzw. Stundenmittelwertes vor. So soll für PM10 ein Tagesmittelwert in Höhe von 50 µg/m<sup>3</sup> an nicht mehr als 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Für NO<sub>2</sub> soll ein Stundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> nicht

häufiger als an 18 Tagen im Jahr erreicht werden. Im untersuchten Abschnitt werden auch diese Vorgaben mit maximal 18 Überschreitungstagen für PM10 bzw. 3 Überschreitungen für NO2 eingehalten.

Die unter konservativen Randbedingungen durchgeführten Nachweisberechnungen zeigen, dass die Grenzwerte der Luftschadstoffimmissionen in allen Siedlungsgebieten innerhalb des Ausbauabschnittes der A 6 eingehalten werden. Die Untersuchung macht weiterhin deutlich, dass sich die jeweils anzusetzende umgebungsbedingte Hintergrundbelastung als dominant gegenüber der Zusatzbelastung aus der Autobahntrasse erweist. Damit wird die Möglichkeit, die Einhaltung von Grenzwerten mit den Mitteln der Luftreinhaltung auf Dauer zu sichern, durch das geplante Ausbauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Im Rahmen der Baudurchführung wird es zeitweise zu zusätzlichen Abgasemissionen durch Baufahrzeuge und einer vermehrten Staubentwicklung durch Bautätigkeiten kommen. Durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung der Ortschaften im Umfeld des Ausbauabschnittes der A 6 in gewissem Maß gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist in den dargestellten Berechnungsergebnissen bereits berücksichtigt. Die Bauarbeiten spielen sich vorwiegend aber in einiger Entfernung zu Siedlungsflächen ab. Soweit gewisse Abschnitte von Straßen bzw. Wegen im Rahmen der Bauabwicklung zeitweise gesperrt werden müssen, entstehen im Bereich der Strecken, auf die der betroffene Verkehr ausweichen muss, temporär zusätzliche Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen. Die zeitweiligen Sperrungen betreffen aber zumeist nur Wege, die hauptsächlich von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden, so dass die Anzahl der Fahrzeuge, die auf andere Straßen/Wege als sonst benutzen müssen, hier relativ gering sein wird. Die Zeiten, in denen die einzelnen Wegebeziehungen nicht durchgängig genutzt werden können, werden zudem zum Großteil sehr überschaubar bleiben.

Im Umfeld des plangegenständlichen Ausbaubereiches der A 6 entstehen infolge des Autobahnausbaus keine zusätzlichen verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen. Der Ausbau der A 6 im Planbereich erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden Autobahntrasse ohne Einrichtung einer Umleitungsstrecke. Gleiches gilt für die baulichen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraßen Kitschendorf – Gaulnhofen, Albersreuth – Dechendorf, Kammerstein – Volkersgau und Kammerstein – Oberreichenbach einschließlich der dazugehörigen Unterführungsbauwerke, die jeweils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs entsprechend baulich angepasst werden.

Weiterhin ist gemäß dem Verkehrsgutachten (siehe Unterlage 21 Kapitel 9) durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 keine ausbaubedingte dauerhafte Verkehrszunahme durch Verkehrsverlagerungen auf dem nachgeordneten Straßennetz innerhalb bebauter Bereiche zu erwarten. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass durch den 6-streifigen Ausbau die Leistungsfähigkeit der A 6 wiederhergestellt wird und (bisher) verdrängter Verkehr in erheblichem Umfang auf die Autobahn zurückkehrt. Das nachgeordnete Straßennetz wird dadurch überwiegend entlastet. Eine Analyse ergab, dass nur Straßensegmente im Bereich der AS Neuendettelsau sowie der AS Schwabach-West in geringem Umfang von ausbaubedingten Verkehrszunahmen betroffen sein werden.

#### 2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Einen erheblichen Teil des Untersuchungsgebiets machen – wie u. a. den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 zu entnehmen ist – großflächige Waldbestände

aus, die beidseitig der A 6 liegen und größtenteils bis an die Autobahn heranreichen. Die überwiegende Kiefernbestockung dieser Waldbestände stellt sich als gleichförmig dar. Die zusammenhängenden Waldbestände nördlich der A 6 zwischen der GVS Kammerstein – Oberreichenbach und der AS Schwabach-West sind nach der geltenden Waldfunktionskarte zum Waldfunktionsplan (Region Nürnberg) teilweise als Waldflächen mit besonderer Bedeutung für die Erholung sowie dem regionalen Klimaschutz ausgewiesen (Intensitätsstufe II). Zudem sind diese Waldflächen als Bannwald im Waldfunktionsplan dargestellt. Innerhalb der ebenfalls im Untersuchungsgebiet vorhandenen meist intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen fehlen meist gliedernde Gehölze, so dass ein eher weiträumiges Landschaftsbilderleben gegeben ist. Struktureichere, optisch ansprechende Bestände beschränken sich auf vereinzelte Laub- oder Mischwälder, Feuchtflecken und Altgrasfluren. Die über Jahre gewachsenen Laubgehölzbestände auf den Böschungen entlang der Autobahn binden diese in der freien Flur teilweise gut in die Landschaft ein. Grundsätzlich bieten die Wälder für die örtliche Bevölkerung Möglichkeiten für die Erholung wie Spaziergehen, Radfahren, Joggen.

Wie sich wiederum aus den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 T ergibt, verschieben sich im gesamten Untersuchungsgebiet dort, wo sich Verkehrsflächen der Autobahn Waldbeständen weiter annähern bzw. in Randbereichen in Anspruch nehmen, die Isophonenlinien, die jeweils eine gewisse Größenordnung der Verkehrslärmbelastung durch die Autobahn visualisieren, gegenüber dem Fall, dass der Ausbau der A 6 unterbleibt, nur um wenige Meter weiter in diese Waldbestände hinein. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde verändert sich mit Blick hierauf auch die Belastung der Waldflächen mit Luftschadstoffen aus dem Straßenverkehr nicht in fassbarem Umfang. Der durch das Vorhaben entstehende Verlust an Waldflächen ist mit Blick auf die Größe des auch nach dessen Umsetzung verbleibenden Waldbestandes im Planbereich von nur verschwinden geringem Ausmaß. Betroffen sind infolge des stark an der bestehenden Trasse orientierten Ausbaus der A 6 auch nur bereits derzeit durch Immissionen und Störreize aus dem Autobahnverkehr erheblich vorbelastete Flächen, die heute schon von Erholungssuchenden nahezu vollständig gemieden werden. Die weiter von der A 6 entfernt liegenden Waldbestände können von der Bevölkerung nach wie vor uneingeschränkt zu Erholungszwecken genutzt werden. Dass Waldsubstanz verloren geht, ist bedingt dadurch, dass die Eingriffe in Waldbestände nur relativ schmale Geländestreifen entlang der Autobahntrasse betreffen, auch optisch – zumindest aus etwas größerer Entfernung – kaum wahrzunehmen.

Die nicht bewaldeten Flächen im Untersuchungsgebiet werden gemäß der Anlage zur Unterlage 1 vorwiegend landwirtschaftlich genutzt; sie sind zum großen Teil kaum mit Gehölzstrukturen o. ä. durchsetzt. Diese Offenlandflächen sind deshalb für Erholungsaktivitäten vergleichsweise unattraktiv. Jene Flächen liegen unabhängig davon beiderseits der A 6. Wegen der hauptsächlich einseitigen Verbreiterung der Autobahn nach Süden (die Planungsachse rückt dabei entsprechend um ca. 16 m von der Bestandsachse ab) werden die nördlich der A 6 gelegenen Flächen dadurch zum großen Teil etwas von Immissionen und optischen Störreizen, die von der Autobahn herrühren, entlastet.

Zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West befindet sich das durch Verordnung amtlich festgesetzte Landschaftsschutzgebiet „Südliches Mittelfränkisches Becken westlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Spalter Hügelland, Abenberger Hügelgruppe und Heidenberg (LSG West)“. Dessen Schutzzweck beinhaltet die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu gewährleisten bzw. wiederherzustellen, die Vielfalt, Eigenart oder Schönheit des Landschaftsbildes zu erhalten und den besonderen Erholungswert für die Allgemeinheit zu bewahren oder zu verbessern. Die visuellen Veränderungen infolge des Vorhabens spielen sich – wie bereits mehrmals dargelegt – innerhalb des

schon vorbelasteten Bereichs ab, so dass auch der Schutzzweck des LSG West im Ergebnis nicht in relevanter Art und Weise beeinträchtigt wird.

Daneben queren mehrere lokale Rad- und Wanderwege das Untersuchungsgebiet innerhalb oder in der Nähe der dort vorhandenen Waldbestände. Diese Wegeverbindungen werden durch den Autobahnausbau nicht auf Dauer unterbrochen. Gleiches gilt für alle sonstigen derzeit verfügbaren Straßen- und Wegeverbindungen, die die Autobahntrasse kreuzen. Auch sie stehen in Zukunft weiterhin zur Verfügung und können zum Queren der Autobahntrasse genutzt werden. Lediglich während der Bauzeit können mehrere Wegeverbindungen, die die A 6 queren, zeitweise nicht genutzt werden.

Während der Bauzeit kann es infolge der Bautätigkeiten zeitweilig zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung von Arealen der in der Umgebung der Autobahnverkehrsflächen liegenden Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden unten unter C 2.1.4.6 behandelt.

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren beeinflusst, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabensbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabensbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Hinsichtlich der Bestandsbeschreibung und -bewertung, welche insbesondere auf einer Erfassung der vorhandenen Nutzungs- und Vegetationsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotop- und Artenschutzkartierung sowie verschiedenen faunistischen Erhebungen basiert, darf auf Kapitel 2.2 der Unterlage 19.1.1 T verwiesen werden.

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts:

##### a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Flächenumwandlung durch Versiegelung bzw. Überbauung (dauerhafte Inanspruchnahme)
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Biotopen (Offenlandbiotop und Wald- bzw. Waldrandflächen) und Flächen i. S. d. § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungswirkungen
- Zerschneidung bzw. Trennung der Landschaft sowie von Funktionsbeziehungen
- Verlust von Lebensstätten gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

## b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen / Teil- oder Gesamtlebensräumen durch Schadstoffeintrag, Störreize und sonstige Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Zerschneidung bzw. Trennung von Funktionsbeziehungen
- Erhöhtes Kollisionsrisiko von wildlebenden Tieren mit Fahrzeugen

## c) Baubedingte Beeinträchtigungen

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen bzw. (Teil-) Lebensräumen durch Schadstoffeintrag bzw. Störreize und sonstige Benachbarungs-/ Immissionswirkungen aus dem Baubetrieb

Im Wesentlichen stellen sich nach der Anlage zur Unterlage 1 T (UVP-Bericht) sowie den Unterlagen 19.1.1 T, 19.1.3, 19.1.2.1 T – 19.1.2.6 T die Auswirkungen des plangegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wie folgt dar:

Im Rahmen des Vorhabens erfolgt eine Neuversiegelung von Flächen überwiegend im Süden der bestehenden Autobahntrasse. Daneben werden Flächen, die bislang noch nicht als Straßen- bzw. -nebenflächen genutzt wurden, auf Dauer in Anspruch genommen und überbaut, etwa mit Böschungen, Mulden oder Beckenanlagen. Insgesamt werden Flächen im Umfang von etwa 19,68 ha neu versiegelt. Durch die überwiegende Verlagerung des Ausbauabschnitts der A 6 nach Süden hin, erfolgt im Norden der Rückbau einer Fahrbahn, wodurch eine Entsigelung einer Größenordnung von etwa 7,67 ha entsteht. Die Baumaßnahme führt insgesamt einer Netto-Neuversiegelung von etwa 12,01 ha.

Die mit dem Vorhaben verbundene Flächenversiegelung und -überbauung führt u. a. zu einem dauerhaften Verlust von insgesamt rund 11,02 ha Waldflächen. Auf den Flächen, die außerhalb von schon vorhandenen Straßenflächen liegen und neu versiegelt bzw. überbaut oder überschüttet werden, gehen Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten in entsprechendem Umfang dauerhaft verloren. Davon betroffen sind vor allem Waldflächen verschiedener Art und unterschiedlichen Alters einschließlich Vorwaldflächen und Waldmäntel, Feldgehölze, Gebüsche und Hecken, Einzelbäume/Baumgruppen/Baumreihen unterschiedlicher Art und Ausprägung, Säume und Staudenfluren unterschiedlicher Ausprägung und Standorte, Land- und Wasserröhrichte, Ruderalflächen, natürliche bzw. naturnahe Felsstrukturen, Straßenbegleitgrün, Acker- und Grünlandflächen unterschiedlicher Ausprägung sowie Schotterflächen.

Der bereits entlang der A 6 vorzufindende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau der A 6 in gewissem Maß verlagert (im Bereich des einseitig-südseitigen Ausbaus von Bau-km 764+793 bis ca. Bau-km 773+800) bzw. in überschaubarem Rahmen erweitert (ab ca. Bau-km 773+800 bis Bau-km 775+700 – Abschnittsende – erfolgt ein symmetrischer Ausbau). Hierdurch kommt insgesamt eine Fläche von rund 8,8 ha erstmals innerhalb dieses Beeinträchtigungskorridors zu liegen. Innerhalb des neuen Beeinträchtigungskorridors treten nachteilige Einflüsse auf Flora und Fauna auf, etwa durch Immissionseinträge und optische Störreize, wobei der Beeinträchtigungsgrad in hohem Maß von der Entfernung zum Straßenkörper abhängt. Hier-

durch wird das ökologische Potential der betroffenen Flächen vermindert und gleichzeitig auch die schon anlagebedingt gegebene Barrierewirkung verstärkt.

Die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere sind durch die schon seit Jahrzehnten bestehende Trasse der A 6 sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind bereits mit dem Bau der Autobahn komplett durchtrennt worden. Die von ihr ausgehenden Zerschneidungs- und Trennwirkungen werden durch den 6-streifigen Ausbau verfestigt, aber kaum mehr verstärkt. Für bodengebundene Tierarten stellen schon die bestehenden Fahrbahnen eine nahezu vollständige Barriere dar. Für im Überflug querende Arten bildet die A 6 ebenso jetzt schon eine gewisse Barriere. Die vorgesehene Grünbrücke Dechenwald (Ausgleichsfläche 7 A) mindert jedoch erheblich die bestehende Zerschneidung von Lebensräumen bzw. Wanderkorridoren und stellt somit eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Austauschbeziehungen, insbesondere für Großsäuger sowie für den Biotopverbund im Ausbaubereich der A 6 insgesamt dar. Die vorgesehene Bepflanzung und der vorgesehene Irritationsschutz sollen einen möglichst natürlichen Anschluss an den angrenzenden Waldlebensraum gewährleisten und baldmöglichst Deckungsmöglichkeiten, u.a. für die Wildkatze, bieten.

Die Waldbereiche nördlich und südlich der A 6 sowie die an diese Wälder unmittelbar anschließenden Autobahnbegleitgehölze stellen ein weitgehend flächendeckendes Habitat für höhlenbrütende Fledermaus- und Vogelarten dar. Das Vorhaben bringt insbesondere auch Eingriffe in derartige Begleitgehölze und teilweise auch in daran angrenzende strukturreiche Wälder mit sich. Zur Umsetzung des Vorhabens müssen 12 potenzielle Quartierbäume für diese höhlenbrütenden Arten gefällt werden. Verschiedenen autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen, die zur Durchführung des Vorhabens beseitigt werden müssen, kommt darüber hinaus eine hohe Bedeutung für etliche Fledermausarten zu. Diese Gehölze dienen zum einen als parallel zur Autobahn verlaufende Leitstrukturen zu Jagdhabitaten an stehenden Gewässern und in altholzreichen Waldbeständen. Zum anderen verbinden sie Unterführungen von Straßen und Wegen unter der A 6, die regelmäßig von Fledermäusen zur Querung der Autobahntrasse genutzt werden, untereinander.

Entlang des Planbereichs der A 6 wurden 10 Habitate mit potenzieller Eignung als Lebensraum für Zauneidechsen untersucht. Dabei handelt es sich um überwiegend südexponierte Böschungflächen nördlich und südlich der A 6, die als Brache- und Ruderalflächen mit teilweisen Gebüschern ausgeprägt sind. Insgesamt konnte das im Auftrag der Vorhabensträgerin tätige Gutachterbüro auf 7 von 10 untersuchten Böschungflächen Zauneidechsen erfassen. Im Zuge der Realisierung des Vorhabens werden daher im Ausbaubereich der A 6 bestehende Habitate der Zauneidechse sowohl bauzeitlich in Anspruch genommen als auch dauerhaft überbaut.

Im Zuge der artenschutzrechtlichen Kartierungen konnte die Art der Schlingnatter nicht nachgewiesen werden. Die ermittelten Lebensräume der Zauneidechse sind potenzielle Habitate auch für die Schlingnatter. Wie oben dargelegt, werden durch das Ausbauvorhaben Lebensräume der Zauneidechse, und damit auch potentielle Lebensräume der Schlingnatter in Anspruch genommen. Auch wenn die Schlingnatter im Rahmen der Reptilienuntersuchungen nicht nachgewiesen werden konnte, werden nach Bauende des überwiegend einseitig nach Süden gerichteten Ausbaus insbesondere auf der Nordseite, in den Bereichen der Rückbauflächen neue Lebensräume entstehen, die auch für die Schlingnatter geeignet sind. Die zum Bau Feld angrenzenden, für die Schlingnatter geeigneten Lebensräume, sind durch das Ausbauvorhaben jedoch zunächst gefährdet.

Die Arten Feldsperling, Grünspecht, Trauerschnäpper und Waldkauz konnten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden und bilden damit die lokale Population. Durch das Ausbauvorhaben werden ca. 12 Bäume mit Höhlen und Spalten gefällt, die für die Arten der Baum- und Höhlenbrüter als Lebensräume geeignet sind. Die im engeren und weiteren Umfeld vorhandenen Waldbäume bieten nur eine geringe Anzahl an natürlich vorhandenen Ausweichmöglichkeiten.

Es besteht zudem das Risiko, dass bei Wildwechsel oder Überflügen von Fledermäusen oder Vögeln im Bereich der Autobahnflächen Tiere mit Fahrzeugen auf der Straße kollidieren. Dieses Risiko besteht aber auch heute schon. Durch die Erweiterung der Richtungsfahrbahnen wird der Barriereeffekt zwar verfestigt, das Kollisionsrisiko jedoch nicht merklich erhöht. Insbesondere in Bezug auf die Fledermäuse wirkt sich das Beibehalten der schon vorhandenen Anzahl an Autobahnunterführungen risikomindernd aus, da diese auch weiterhin als gefahrlose Quermöglichkeit zur Verfügung stehen. Die dadurch bestehenden Austausch- und Wechselbeziehungen können weiterhin aufrechterhalten werden.

Zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Südliches Mittelfränkisches Becken westlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Spalter Hügelland, Abenberger Hügelgruppe und Heidenberg (LSG West)“. Mit dem Ausbauvorhaben sind kleinflächig temporäre sowie dauerhafte Eingriffe in Teile des LSG West verbunden. Temporäre Baustellenzufahrten werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zurückgebaut. Durch die Ansaat von Gehölzpflanzungen beidseitig der A 6 (siehe Maßnahme 3 G) wird das Landschaftsbild wiederhergestellt, so dass das Vorhaben mit dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets vereinbar ist, zumal sich die flächenmäßigen Eingriffe in einem äußerst überschaubaren Umfang bewegen.

Das nächstgelegene FFH-Gebiet 6632-371 „Rednitztal in Nürnberg“ befindet sich in ca. 5,5 km Entfernung nordöstlich der AS Schwabach-West. Aufgrund der weiten Entfernung zum plangegenständlichen Bauvorhaben sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des Gebiets auszuschließen.

Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht.

Im Untersuchungsgebiet finden sich verstreut einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG unterfallen. Dabei handelt es sich um strukturarme Nadelholzforste mittlerer Ausprägung (N712) und stellenweise auch um strukturreiche Nadelholzbereiche (N722). Vor allem am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets, nahe der AS Schwabach-West, sind in geringem Umfang Laubwaldbestände mittlerer Ausprägung (L62) zu finden, wobei südlich der A 6 nahe der Fahrbahn gelegen, mehrere alte Eichen vorhanden sind, die Höhlen und Spalten aufweisen. Das Verkehrsbegleitgrün beidseitig der Autobahn besteht aus regelmäßig gemähten Gras- und Krautfluren sowie aus aufgepflanzten Gehölzbeständen, die mit dem seinerzeitigen Bau der Autobahn gepflanzt wurden. Teilbereiche der Autobahn-Böschungen setzen sich aus mäßig artenreichen Gras- und Krautfluren (K121, K122) sowie initialem Aufwuchs (B13) auf sandigem Untergrund zusammen. Südlich von Volkersgau ist eine Zwergstrauchheide und Extensivwiese als Biotop gesetzlich geschützt, ebenso der Feuchtkomplex westlich von Dechendorf. Die räumliche Verteilung der betreffenden Flächen sowie deren jeweilige Ausdehnung und Abgrenzung sind aus den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 T ersichtlich.

Entlang des gesamten Streckenabschnitts sind beidseitig der A 6 großflächige Eingriffe in bestehende Flächen des Verkehrsbegleitgrüns und Waldflächen für

das Baufeld erforderlich. Zudem kommt es bei der Umsetzung des Bauvorhabens zu einem dauerhaften Verlust von strukturalmen bis strukturreichen Nadelholzforsten (N712 sowie N722) und Laubmischwäldern (L62), Grünland, Hecken und Gebüsch Strukturen sowie von artenarmen bis mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren.

Bedingt durch die Baumaßnahme entsteht ein dauerhafter Verlust von 1,71 ha an Laubmischwäldern und Waldmänteln (L61, L62, L63, L722, W12 bzw. W12-WX00BK), baubedingt werden insoweit 0,82 ha vorübergehend in Anspruch genommen. An sonstigen Offenlandbiotopen werden dauerhaft 4,1 ha überbaut, die vorübergehende Inanspruchnahme beläuft sich insoweit auf 4,07 ha. Die zur Abwicklung des Baubetriebs notwendigen Flächen werden soweit wie möglich auf Arealen situiert, die ohnehin zukünftig vom Straßenkörper der ausgebauten A 6 überdeckt werden. Dennoch werden während der Bauzeit, u. a. auch bedingt durch den zum großen Teil einseitig geplanten Ausbau, Flächen im Umgriff von insgesamt 31,33 ha an landschaftsbildprägenden Autobahnbegleitgehölzen für Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze, Baustraßen etc. in Anspruch genommen. Davon betroffen sind nahezu alle Arten von Strukturen, die auch dauerhaft für das Vorhaben überbaut werden. Darüber hinaus sind gewässerbegleitende Gehölzstrukturen/Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung, naturnahe Gräben und Still- und Fließgewässerflächen von einer temporären Beanspruchung während des Baubetriebs betroffen.

Im Randbereich wird zudem in „Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, dem regionalen Klimaschutz bzw. dem Lärmschutz“ gemäß dem aktuellen Wald-funktionsplan der Region Nürnberg eingegriffen (ca. 0,55 ha Rodung sowie ca. 0,57 ha vorübergehende Inanspruchnahme von Erholungswald zwischen der GVS Kammerstein – Unterreichenbach und der AS Schwabach-West). Darüber hinaus sind diese Waldbereiche als Bannwald ausgewiesen. In den Waldgebieten Dechenwald, Baderslohe, Wolfslohe und Schattenlohe (Waldflächen ohne besondere Bedeutung) beläuft sich die vorübergehende Inanspruchnahme auf 7,21 ha, dauerhaft müssen hier 10,67 ha gerodet werden. Die Rekultivierung des Baufeldes und die Eingrünung der Ausbaustrecke bewirken jedoch mittelfristig eine Wiederherstellung des Landschaftsbildes und die Einbindung der Autobahn in die Landschaft. Die außerhalb des Straßenkörpers liegenden Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert bzw. wieder aufgeforstet, so dass der durch den Baubetrieb hier entstehende Lebensraumverlust zumindest nicht von Dauer ist. Einzelheiten bezüglich Art und Umfang der betroffenen Flächen ergeben sich aus Teil 2 der Unterlage 9.4 T, worauf Bezug genommen wird. Teilweise liegen die betroffenen Flächen in Zukunft (erstmalig) innerhalb eines Korridors von 50 m neben dem Fahrbahnrand der Autobahn.

Das direkte Umfeld der Fahrbahnen der A 6 im Bereich des Ausbauabschnitts östlich der Ortschaft Triebendorf bis zur AS Schwabach-West ist während der Bauarbeiten durch den Baustellenbetrieb und Transportverkehr lokal erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Lärm), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Die Erschließung der Baustellenbereiche erfolgt wegen der örtlichen Gegebenheiten über die A 6 selbst bzw. das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz, Längstransporte werden ausschließlich über die Richtungsfahrbahnen der A 6 abgewickelt. Das vorgesehene Baufeld umfasst nahezu ausschließlich Flächen im unmittelbaren Autobahnnahebereich. Vom Baubetrieb sind deshalb hauptsächlich nur schon entsprechend vorbelastete Areale betroffen. Es lässt sich dabei aber dennoch nicht ausschließen, dass einzelne Exemplare von besonders bzw. streng geschützten Arten bzw. deren Entwicklungsformen im Zuge des Baubetriebs getötet oder verletzt werden.

Daneben besteht während der Bauzeit die Gefahr von Sediment- und Schadstoffeinschwemmungen in Gewässer. Ein unfallbedingtes Abfließen von wassergefährdenden Stoffen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser während des Baubetriebes erscheint ebenso möglich. In den Blick zu nehmen ist insbesondere die teilweise Lage des Bauvorhabens in den beiden Wasserschutzgebieten „Obermainbach“ und „Schwabacher Quellen“. Die unter A. 3.2.2 verfüigten Auflagen wirken diesen bauzeitlichen Gefahren jedoch entgegen und gewährleisten insofern einen wirksamen Grundwasserschutz in diesen wasserwirtschaftlich sensiblen Bereichen. Nach Fertigstellung des Ausbaus der A 6 besteht zudem die Gefahr, dass durch das von den Straßenflächen abgeleitete Oberflächenwasser Schadstoffe in das Grund- und Oberflächenwasser gelangen können, insbesondere auch bei Verkehrsunfällen. Dieses Risiko besteht allerdings bereits heute schon. Mit den in der Planung beinhalteten Absetz- und Rückhaltebecken wird es gegenüber der bestehenden Situation sogar spürbar verringert.

#### 2.1.4.3 Schutzgüter Fläche und Boden

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u. a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Belebter Boden und Fläche geht u. a. nach den Aussagen in Nr. 4.3 der Anlage zur Unterlage 1 T (UVP-Bericht) bei der Realisierung des plangegegenständlichen Vorhabens durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, teilweise in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Autobahnkörpers) verloren bzw. wird durch Überbauung beansprucht. Durch die überwiegende Verlagerung des Ausbauabschnitts der A 6 nach Süden hin, erfolgt im Norden der Rückbau einer Fahrbahn, wodurch eine Entsiegelung einer Größenordnung von etwa 7,67 ha entsteht.

Insgesamt beansprucht die gegenständliche Straßenbaumaßnahme ausweislich Nr. 4.3 der Anlage zur Unterlage 1 T (UVP-Bericht) neben den Flächen, die schon jetzt von Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, Flächen im Umfang von insgesamt rund 72,78 ha. Neu versiegelt werden etwa 19,68 ha Fläche; unter Berücksichtigung der nach der Planung zu entsiegelnden Flächen beträgt die zusätzliche (Netto-) Versiegelung 12,01 ha. Weitere 28,93 ha Fläche werden daneben überbaut, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Auf diesen Flächen verändert sich aber dennoch der natürliche Bodenaufbau. Auf weiteren Flächen von insgesamt rund 20,47 ha werden überdies naturschutzrechtliche Maßnahmen durchgeführt; diese Kompensationsmaßnahmen erfolgen jedoch aus-

schließlich auf Flächen der Vorhabensträgerin bzw. auf Ökokontoflächen der Bayerischen Staatsforsten, so dass insoweit keine dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Privatflächen erfolgt.

Darüber hinaus erfolgt mit Blick auf die u. a. in den einzelnen Blättern der Unterlage 10.1 T eingetragenen Baufeldgrenzen zusätzlich eine zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs, da die bauzeitlich notwendigen Flächen nicht ausschließlich im zukünftigen Trassenbereich zu liegen kommen. Dies betrifft Flächen im Umfang von insgesamt 41,77 ha; während der Beanspruchung für den Baubetrieb ist eine anderweitige Nutzung der Flächen ausgeschlossen. Die nur zeitweise beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten renaturiert, so dass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden insoweit zumindest deutlich reduzieren. Hinsichtlich des Schutzgutes Fläche entstehen insoweit keine nachhaltigen Auswirkungen.

Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen auch die Beanspruchung eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotentials dar. Versiegelung, d. h. die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien, verhindert nach allgemeinem Kenntnisstand natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der Verbreiterung der A 6 und der Umgestaltung verschiedener Rampenfahrbahnen sind deshalb ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- sowie Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des naturgegebenen Bodens eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche sowie die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- bzw. forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt zudem die Regulierungs- und Speicherfunktion (z. B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die gegenständliche Planung orientiert sich stark an den vorhandenen Verkehrsanlagen und zieht in diesem Rahmen zu einem großen Teil Flächen des bestehenden Straßenkörpers heran. Hierdurch wird die Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen durch das Bauvorhaben verringert. Nicht mehr benötigte befestigte Flächen werden entsiegelt. Die rund 7,7 ha Waldflächen, die nur während der Bauzeit beansprucht werden, werden nach Abschluss der Maßnahme wieder aufgeforstet; auch die übrigen nur zeitweilig für den Baubetrieb herangezogenen Flächen werden renaturiert. Sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion jener Flächen gehen somit nicht nachhaltig verloren.

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Böden können durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der bereits vorhandene mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch das Bauvorhaben verbreitert bzw. verlagert. Die dort auftretenden Beeinträchtigungswirkungen werden infolge der prognostizierten Verkehrszunahme verbundene gleichzeitig intensiviert. Als Schadstoffquellen kommen beispielsweise Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Autobahntrasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von – zum Teil verkehrlich hoch belasteten – Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der vom 6-streifigen Ausbau der A 6 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 16 Abs. 5 UVPG). Zusammenfassend lässt sich danach feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Bereich der Verkehrsflächen und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der Fahrbahnflächen konzentriert und mit zunehmender Entfernung sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich hier hauptsächlich im bereits stark belasteten Nahbereich der Autobahn. Eine erhebliche Beaufschlagung von bislang unbeeinflussten Arealen ist nicht anzunehmen. Durch die mit der Planung in Bezug auf die Oberflächenentwässerung vorgesehenen Verbesserungen (Wasserrückhaltung, Schadstoffabscheidung) wird einer Belastung der benachbarten Flächen auch in gewissem Maß entgegengewirkt.

Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb einer Straße erfahrungsgemäß immer gegebene potentielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten u. ä. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Schließlich ist noch der vorgesehene Wiedereinbau von möglicherweise belasteten Erdüberschussmassen, die streckenweise im Rahmen des Baubetriebs anfallen, zu erwähnen. Eine Gefährdung hierdurch ist im Hinblick auf die Quelle der Überschussmassen vorwiegend im Bereich nur land- bzw. forstwirtschaftlich genutzter Flächen aber als unwahrscheinlich anzusehen.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden ebenso nicht ganz auszuschließen sein. Dem kann jedoch durch geeignete Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Rahmen der Bauausführung begegnet werden.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

##### 2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Im Planbereich sind keine amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete (§ 78 WHG) ausgewiesen, so dass Retentionsräume somit nicht auszugleichen sind.

Der Lanzenbach, Geisbach und Schildgraben haben ihren Ursprung auf der Südseite der A 6 und verlaufen jeweils von Nord-Westen nach Süd-Osten. Der Lanzenbach und Geisbach münden in die Aurach, der Schildgraben mündet in den Mainbach. Auf der Autobahn nordseite entspringt in Höhe Dechendorf die Volkach. Diese verläuft von dort aus in Richtung der Stadt Schwabach, wo sie in das Ge-

wässer Schwabach mündet. Bei allen genannten ständig wasserführenden Vorflutern handelt es sich um Gewässer III. Ordnung.

Die Zuleitung aus den neu zu errichtenden Beckenanlagen in die bezeichneten Gewässer erfolgt über vorhandene, überwiegend namenlose Geländegräben, sowie teilweise auch über Rohrleitungen, die Bestandteil der bestehenden Straßenentwässerung (GVS Kammerstein – Oberreichenbach, B 466) sind. Im Einzelnen ergibt sich bezüglich der Oberflächenwasserbeseitigung bedingt durch den Ausbau der A 6 folgende Situation:

Für die gesamte Straßenentwässerung sind insgesamt 6 Entwässerungsabschnitte mit den zugehörigen Einleitungsstellen E 1 bis E 6 geplant. Die Festlegung der einzelnen Abschnitte ist durch die konstruktive Anordnung und Ausbildung der Regenrückhalteanlagen und Vorflutanschlüsse bestimmt. Eine genaue Darstellung der Entwässerungsabschnitte ist der Unterlage 8 (Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen) zu entnehmen, worauf Bezug genommen wird.

Der Entwässerungsabschnitt E 1 umfasst den Bereich von Bauanfang bei Bau-km 764+993 bis Bau-km 766+620. Das anfallende Oberflächenwasser der A 6 wird über das vorgesehene Kanalnetz dem kombinierten Absetz- und Rückhaltebecken (ASB und RHB) 765-1R zugeführt. Vom Auslaufbauwerk des Beckens erfolgt die gegenüber dem Bestand von ca. 70 l/s auf 63 l/s gedrosselte Ableitung über einen ca. 60 m langen neu errichteten Graben in einen bestehenden Graben zum Lanzbach.

Die Querneigung der Richtungsfahrbahn Heilbronn ist über den gesamten Entwässerungsabschnitt zum Mittelstreifen der A 6 gerichtet. Die Wasserabführung ist über Straßenabläufe zu einem im Mittelstreifen liegenden Entwässerungskanal mit Abschlag in das vorgenannte Regenbecken geplant. Die Richtungsfahrbahn Nürnberg besitzt eine durchgängige Querneigung zum äußeren Fahrbahnrand. Über den Regenwasserkanal am südlichen Fahrbahnrand der A 6 wird der Abtransport in das Regenbecken gewährleistet. Der vorhandene Entwässerungsgraben auf der Nordseite der A 6 bleibt einschließlich der vorhandenen Entwässerungsleitungen in diesem Abschnitt erhalten, da diese Einrichtungen auch der Abführung von seitlichem anfallendem Geländewasser dienen. Südlich der A 6 ist das Gelände durchgängig weg von der Autobahntrasse geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich.

Die Ableitung des Oberflächenwassers der unterführten GVS Kitschendorf – Gaulnhofen erfolgt über beidseitig der GVS vorhandenen Entwässerungsmulden, welche wiederhergestellt bzw. den neuen Verhältnissen im Querungsbereich angepasst werden.

Der Entwässerungsabschnitt E 2 erstreckt sich von Bau-km 766+620 bis Bau-km 768+420. Das anfallende Oberflächenwasser der A 6 wird insoweit dem ASB/RHB 768-1L zugeführt. Die Ableitung nach dem Regenbecken erfolgt über einen neuen, ca. 35 m langen Graben in einen vorhandenen Graben zum Fließgewässer Volkach. Durch das geplante Regenbecken erfolgt die Vorreinigung und die gegenüber dem Bestand von ca. 172 l/s auf 75 l/s gedrosselte Ableitung. Am Standort des Regenbeckens 768-1L wird auf der Nordseite der A 6 der vorhandene Straßenentwässerungsgraben, welcher bisher in den Graben zur Volkach mündet, überbaut. Der Grabenbereich wird baulich angepasst und die Durchgängigkeit wiederhergestellt.

Die Querneigung der Richtungsfahrbahn Heilbronn ist über den gesamten Entwässerungsabschnitt zum Mittelstreifen der A 6 gerichtet. Die Wasserabführung ist über Straßenabläufe zu einem im Mittelstreifen liegenden Entwässerungskanal mit

Abschlag in das Regenbecken geplant. Die Richtungsfahrbahn Nürnberg besitzt eine durchgängige Querneigung zum äußeren Fahrbahnrand. Über den Regenwasserkanal am südlichen Fahrbahnrand der A 6 wird der Abtransport in die Beckenanlage gewährleistet. Am südlichen Fahrbahnrand ist abschnittsweise eine Bordanlage mit Straßenabläufen bzw. der Wasserabfluss über Bankett in die seitliche Entwässerungsmulde mit Muldenablaufschächten vorgesehen. Die vorhandenen Entwässerungsleitungen im zukünftigen Fahrbahnbereich der A 6 werden rückgebaut.

Die neue Mulde am westlichen Rand des Dammes der Überführung eines öffentlichen Weges wird an die Mulde der A 6 angeschlossen, so dass in diesem Zwickelbereich der Wasserabfluss gewährleistet werden kann. Die Wasserabführung des öffentlichen Feld- und Waldweges im Querungsbereich erfolgt in die seitlichen Entwässerungsmulden der A 6.

Der vorhandene Querdurchlass DN 800 (Bau-km 767+863) wird erneuert. An der Ausleitstelle des Durchlasses wird die Anbindung an den vorhandenen Graben angepasst bzw. wiederhergestellt. Der Durchlass befindet sich in einem topografischen Geländetiefpunkt und dient der Ableitung des Wassers aus der südlichen Mulde. In dieser Mulde wird seitliches Geländewasser, welches aufgrund der topografischen Verhältnisse zur Verkehrsanlage fließt, abtransportiert. Das bei Bau-km 768+100 auf der Südseite örtlich eng begrenzt zuströmende Geländewasser wird in der Dammfußmulde in östliche Richtung zu einem Querdurchlass (in den Entwässerungsabschnitt 3) abgeleitet. Eine Vermischung mit Fahrbahnwasser erfolgt nicht, da die A 6 in diesem Bereich eine Bordanlage mit Straßenabläufen zur Wasserabführung erhält. Der vorhandene Entwässerungsgraben auf der Nordseite der A 6 bleibt in diesem Abschnitt erhalten, da diese Einrichtungen auch der Abführung von seitlich anfallendem Geländewasser dienen. Im Bereich der geplanten Grünbrücke und des Überführungsbauwerkes erfolgt die Überbauung des Entwässerungsgrabens. Über entsprechende Verrohrungen wird die weitere Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit der Entwässerung sichergestellt werden.

Der Entwässerungsabschnitt 3 umfasst den Bereich von Bau-km 768+420 bis Bau-km 770+220. Die Wasserableitung erfolgt zunächst über das vorgesehene Kanalnetz zum Regenbecken RHB 770-1L, anschließend in das Fließgewässer Odengraben und weiter zur Volkach. Die gedrosselte Ableitung beträgt 76 l/s (gegenüber dem Bestand von 362 l/s). Von der A 6 ist zum Becken RHB 770-1L eine ca. 200 m lange neue Entwässerungsleitung vorgesehen, welche an der GVS Albersreuth – Dechendorf liegt.

Der Entwässerungskanal im Mittelstreifen der A 6 verläuft durchgängig über den gesamten Entwässerungsabschnitt. Infolge der wechselnden Querneigung der A 6 wechselt auch die Lage der äußeren Entwässerungsleitung bei Bau-km 768+840 von der Südseite auf die Nordseite. Die schadlose Wasserabführung der Fahrbahn erfolgt über Straßenabläufe oder über das Bankett in die seitlichen Entwässerungsmulden mit Muldeneinlaufschächten in den Entwässerungskanal. Die bestehenden Entwässerungsleitungen im zukünftigen Fahrbahnbereich der A 6 werden rückgebaut. Durch die geplante Herstellung der Lärmschutzwälle auf der Nordseite der A 6 werden vorhandene Entwässerungseinrichtungen (Gräben, Regenwasserkanäle) überbaut.

Durch die neue Entwässerungskonzeption und aufgrund der vorhandenen seitlichen Gelände-Verhältnisse sind keine neuen seitlichen Entwässerungsgräben vorgesehen. Der nördlich bereits bestehende Entwässerungsgraben (ab Bau-km 869+800) bleibt erhalten, da er weiterhin der Abführung von seitlich anfallendem Geländewasser dient. Die vorhandenen Querdurchlässe DN 800 bei ca. Bau-km 767+863, Bau-km 769+058 und Bau-km 770+103 werden erneuert. An den Aus-

leitstellen der Durchlässe wird die Anbindung an den vorhandenen Graben angepasst bzw. wiederhergestellt. Diese Durchlässe dienen auch weiterhin der Weiterleitung von auf der Südseite anfallendem Geländewasser.

Die geplanten seitlichen Parallelwege erhalten an Geländetiefpunkten ebenfalls Querdurchlässe DN 400, um eine schadlose Wasserabführung von seitlich zuströmendem Geländewasser zu gewährleisten. Die Entwässerung des Überführungsbauwerks des BW 769b ist in die nördliche Streckenentwässerung der A 6 vorgesehen.

Das neu geplante ASB/RHB 771-1R dient der Vorreinigung und Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers des Entwässerungsabschnitts 4 der A 6, welcher den Bereich zwischen Bau-km 770+220 bis Bau-km 771+720 beinhaltet. Die Ableitung der gegenüber dem Bestand von 328 l/s auf 34 l/s gedrosselten Wassermenge erfolgt in einen Graben zum Geisbach.

Über das neue Kanalnetz im Mittelstreifen bzw. im Bereich der nördlichen Entwässerungsmulde der A 6 erfolgt der Wasserabtransport in östliche Richtung zum Regenbecken 771-1R. Die nördliche Richtungsfahrbahn erhält abschnittsweise eine Bordeinfassung mit Straßenabläufen, ansonsten ist die Wasserabführung über Mulden mit Muldenablaufschächten geplant.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen (Kanäle, Gräben) werden bis auf den nördlich der A 6 von Bau-km 770+230 bis Bau-km 770+500 liegenden Graben rückgebaut. Dieser dient weiterhin der Abführung von anfallendem Geländewasser in die Entwässerungseinrichtung (Entwässerungsmulde) der GVS Albersreuth – Dechendorf (wie im Bestand). Die am südlichen Böschungsfuß bzw. Bankett der A 6 angeordnete Entwässerungsmulde besitzt die Funktion der Ableitung von seitlich zufließendem Geländewasser. Sie wird an die Entwässerungsmulde der GVS Albersreuth – Dechendorf bzw. Kammerstein – Volkersgau angeschlossen.

Der Entwässerungsabschnitt 5 als Einzugsgebiet des geplanten Regenbeckens RHB 773-1L erstreckt sich von Bau-km 771+720 bis Bau-km 773+890. Der Entwässerungsabschnitt befindet sich vollständig in der Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“. Die Grundwasserstände wurden in diesem Bereich mit mind. 4,8 unter GOK erkundet. Eine Ermittlung der Wasserdurchlässigkeit des anstehenden Bodens liegt nicht vor. Bei Annahme einer Durchlässigkeit von  $k_f < 1 \times 10^{-5}$  m/s ergibt sich nach den Maßgaben der RiStWag eine „mittlere“ Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung. Daraus resultierend werden die Entwässerungseinrichtungen hier entsprechend den Vorgaben der RiStWag für die Stufe 1 ausgebildet. Die gegenständliche Planung sieht vor, das neue Regenbecken nördlich der A 6 zwischen dem vorhandenen Regenbecken der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der GVS Kammerstein – Oberreichenbach zu errichten. Die Wasserableitung nach dem Becken erfolgt mit einer gedrosselten Wassermenge von 20 l/s in eine vorhandene Entwässerungsrohrleitung zur geschlossenen Straßenentwässerung der GVS Kammerstein – Oberreichenbach, welche weiter zum Fließgewässer Volkach führt.

Im vorhandenen Zustand erfolgt die Wasserabführung aller Verkehrsflächen (Fahrbahn der A 6 und T+R-Anlage Kammersteiner Land) in ein bestehendes Regenbecken östlich der T+R-Anlage Kammersteiner Land. Mit dem neu geplanten Regenbecken RHB 773-1L wird nun eine systematische Trennung der Wasserabführung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsflächen geschaffen, da das Fahrbahnwasser der A 6 zukünftig in das neue Regenbecken abgeleitet wird. Lediglich ein geringfügiger Teil der befestigten Flächen der T+R-Anlage Kammersteiner Land wird im Zuge der Umgestaltung der Entwässerungsanlagen mit an die Streckenentwässerung der A 6 angeschlossen (südwestlicher Teilbereich). Die Ab-

führung des Oberflächenwassers der A 6 erfolgt westlich der T+R-Anlage Kammersteiner Land über das vorgesehene Kanalnetz im Mittelstreifen bzw. im Bereich der nördlichen Entwässerungsmulde. Im Streckenabschnitt der T+R-Anlage Kammersteiner Land werden im Mittelstreifen und beidseitig im äußeren Bankett Entwässerungskanäle angeordnet. Die vorhandenen, im äußeren Bereich entlang der Autobahn verlegten Entwässerungsleitungen, können infolge der geplanten Achsabrückung (Hauptachse der A 6) gegenüber dem Bestand nicht verbleiben bzw. nicht weiter genutzt werden. Eine Umbindung dieser Leitungen ist daher erforderlich. Östlich der T+R-Anlage Kammersteiner Land werden infolge der Querneigungsausbildung der A 6 im Dachprofil ebenfalls beidseitig Entwässerungskanäle am äußeren Fahrbahnrand eingebracht. Die am östlichen Rand der T+R-Anlage Kammersteiner Land vorhandene Leitungsquerung (bei ca. Bau-km 773+560) dient der Weiterleitung des Wassers zum bestehenden Regenbecken. Die Planung sieht eine Erneuerung dieser Querung im Zuge der Maßnahme vor. Südlich der A 6 ist bei ca. Bau-km 773+840 ein weiteres Regenrückhaltebecken vorhanden. Infolge der aktuellen Entwässerungskonzeption verliert das Becken seine Funktion und wird daher rückgebaut.

Südlich der A 6 ist das Gelände durchgängig weg von der Autobahntrasse geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich. Die neue Entwässerungsmulde am südlichen Böschungsfuß der A 6 im vorgenannten Bereich wird an die Entwässerungseinrichtung der GVS Kammerstein – Oberreichenbach angebunden. Sie dient der Ableitung von anfallendem Geländewasser zwischen A 6 und dem vorhandenen Betriebsweg. Ein Eintrag von Oberflächenwasser der Fahrbahn ist aufgrund der vorgesehenen Bordeinfassung der A 6 von ca. Bau-km 773+600 bis zum Brückenbauwerk BW 773f ausgeschlossen. Der vorhandene Durchlass DN 800 bei ca. Bau-km 772+720 wird erneuert. Er dient der Wasserabführung aus einem topografischen Tiefpunkt auf der Nordseite der A 6 in südlicher Richtung. Ansonsten ist das Gelände nördlich der A 6 weg von der BAB geneigt, so dass insoweit keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich sind. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der im Einschnitt liegenden GVS Kammerstein-Oberreichenbach werden an die neuen Verhältnisse angepasst.

Der Streckenabschnitt von Bau-km 773+890 bis 775+580 bildet den abschließenden Entwässerungsabschnitt 6. Der Standort des geplanten Regenbeckens RHB 775-1R befindet sich auf der Südseite der A 6 im Zwickelbereich mit der Bundesstraße B 466. Die Ableitung aus dem Becken erfolgt über eine neue Entwässerungsleitung in die geschlossene Straßenentwässerung der B 466, welche in den Vorfluter „Schildgraben“ mündet. Die gedrosselte Ableitungsmenge beträgt 14 l/s (gegenüber dem Bestand von 290 l/s).

Aufgrund der Querneigung der A 6 im Dachprofil werden beidseitig im Muldenbereich Entwässerungskanäle mit Muldenablaufschächten angeordnet. Ab Bau-km 775+210 wird bis zum geplanten Ausbauende eine beidseitige äußere Bordeinfassung der Fahrbahn mit Straßenabläufen vorgesehen. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen in diesem Abschnitt werden rückgebaut. Im Zuge des Ausbaus des östlich der Baustrecke gelegenen Abschnitts der A 6 erfolgte die Errichtung eines provisorischen Regenbeckens innerhalb der nördlichen Rampe der AS Schwabach-West. Nach der Herstellung des Beckens RHB 775-1R verliert das Provisorium seine Funktion und wird rückgebaut. Die Entwässerung der Verkehrsflächen östlich des Entwässerungsabschnitts 6 bis zum vorgesehene Bauende erfolgt über die bereits vorhandenen Entwässerungseinrichtungen des östlichen Nachbarabschnitts der A 6.

Die Wasserabführung des öffentlichen Feld- und Waldweges im Querungsbereich mit der A 6 (Bau-km 775+023) erfolgt in die Streckenentwässerung der Autobahn.

Das seitliche Gelände ist sowohl nördlich als auch südlich durchgängig weg von der Autobahntrasse geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich.

Das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnittes anfallende Wasser wird – weitest möglich getrennt vom Oberflächenwasser aus den Außeneinzugsgebieten – in Rinnen, Mulden und Rohrleitungen gesammelt und abgeleitet. Vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter erfolgt die Reinigung in einem Absetzbecken (ASB) nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ (RAS-Ew, Ausgabe 2005) sowie der „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ (Merkblatt DWA-M 153, Ausgabe August 2007). Im Absetzbecken wird für den Havariefall auch eine Ölrückhaltung für bis zu 30 m<sup>3</sup> Leichtflüssigkeit vorgesehen. In Abhängigkeit von der hydraulischen Belastbarkeit der Vorfluter wird zusätzlich die Einleitungsmenge über ein Regenrückhaltebecken (RHB) auf einen gewässerverträglichen Wert gedrosselt. Das auf Brückenbauwerken anfallende Wasser fließt über Rohrleitungen der Streckenentwässerung zu.

Grundsätzlich sollen die Geländeabflüsse nicht gefasst, sondern wie im Bestand bzw. natürlichem Gelände mittels Gräben und Mulden getrennt vom Oberflächenwasser der Straßen versickert bzw. abgeleitet werden. Damit wird eine Einleitung von sauberem Wasser in die Absetz- und Regenrückhaltebecken vermieden.

Die durch den Kfz-Verkehr auf den Verkehrsflächen der Autobahn erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) werden als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. Hieraus resultiert eine Gefährdung der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die vorgesehene Errichtung von Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchrohren) geschaffen, in denen die Straßenabflüsse gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe sowie Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden. Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen evtl. auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, so dass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Für die geplanten Regenrückhaltebecken – auch diejenigen, denen Straßenoberflächenwasser unmittelbar zugeführt wird – gilt letzteres ebenso, da ihre Auslaufbauwerke nach der Planung mit Absperrschiebern versehen werden, die im Havariefall verschlossen werden können (siehe Anlagen 1 – 6 in der Unterlage 18.1 T).

Chlorideinträge aus der Tausalzstreuung im Winter werden durch die Absetz-, aber vor allem auch durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und nur verzögert weitergeleitet. Die Chloridbelastungen – zu betrachten ist insoweit der Jahresmittelwert – in den oberirdischen Gewässern Aurach bzw. Schwabach (relevante Flusswasserkörper), denen die abgeleiteten Straßenabwässer allesamt direkt oder über dazwischenliegende Gewässer (Vorfluter) zufließen, erhöhen sich infolge des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im gegenständlichen Abschnitt nur während der Winterdienstsaison und dabei bereits im jeweils unmittelbaren Einleitungsbereich nur sehr geringfügig. Bezüglich des Flusswasserkörpers Aurach ist eine äußerst geringfügige Erhöhung von 42 mg/l auf 43 mg/l zu erwarten, während sich beim Flusswasserkörper Schwabach der bisherige repräsentative Jahresmittelwert von 48 mg/l ausbaubedingt nicht erhöht (siehe hierzu Unterlage 18.2). Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat in seiner Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG durch die beantragten Einleitungen nicht beeinträchtigt sind. Die beantragten Einleitungen stehen dem Ziel des guten ökologischen Zustands und des guten chemischen Zustands nicht entgegen. Eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands der Oberflächengewässerkörper Aurach bzw. Schwabach sind durch die

Einleitung nicht zu erwarten. Ausführliche Erläuterungen hierzu finden sich unter nachfolgender Ziffer C. 3.4.7.3.1 dieses Beschlusses, worauf Bezug genommen wird.

Mit dem Ausbauvorhaben verbunden ist, wie oben dargestellt, der Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken. Dadurch können die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten werden. Insbesondere kann damit auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen erlauben zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter, womit insbesondere bei starken Regenereignissen die Vorfluter nicht überlastet werden. Die Absetzbecken erfüllen die Funktion der Sedimentabscheidung und der Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten und werden als abgedichtete Becken mit einer Dauerstauhöhe von 2 m ausgebildet. Rückhaltebecken werden als nach Regenereignissen trockenfallende Erdbecken mit naturnaher Gestaltung ausgebildet. Bei der Festlegung der Beckenstandorte und Ausgestaltung der Anlagen wurden Vorkommen höherwertiger Biotoptypen berücksichtigt. Gleiches gilt für hochanstehendes Grund- bzw. Schichtenwasser. Die Beckenstandorte wurden deswegen so gewählt, dass keine dauerhaften Grundwasserabsenkungen erforderlich werden. Die Situation für das Schutzgut „Oberflächengewässer“ wird – im Vergleich zu den derzeitigen Verhältnissen – erheblich verbessert.

Die mit der flächenhaften Versiegelung verbundene Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses kann zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung genutzten Vorflutern hervorrufen. Dem wird jedoch durch die Anordnung von Regenrückhaltebecken wirksam entgegengetreten, durch die das Regenwasser gedämpft und gedrosselt in die betroffenen Vorfluter abgegeben wird. Bei einem evtl. Anspringen der Notüberläufe der Regenrückhaltebecken kann es zwar dennoch zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems kommen. Dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Im Rahmen des Baubetriebs besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer. Durch die unter A. 3.2 sowie A. 4.3 angeordneten Schutzvorkehrungen werden diese Risiken so weit wie möglich minimiert. Es kann natürlich dennoch nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass es bei heftigen Regenereignissen während der Bauzeit zu geringfügig erhöhten Einschwemmungen von Boden in Oberflächengewässer kommt. Ein Risiko für solche Einschwemmungen bei starkem Regen besteht aber auch heute schon.

#### 2.1.4.4.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotential zu widmen.

Die Grundwasserverhältnisse wurden anhand der aktuellen Bohrungen aus den Jahren 2017 und 2018 beurteilt. In allen Streckenbereichen liegt das Grundwasser mindestens 1,5 m unter dem Erdplanum. Es liegen somit für die Oberbaubemessung entlang des gesamten Trassenabschnitts günstige Grundwasserverhältnisse nach RStO 12 vor. Tiefenentwässerungen werden im Baubereich nicht erforderlich, eine bauzeitbedingte Grundwasserabsenkung ist ebenso nicht beabsichtigt. Im Bereich der geplanten Seitenentnahmen bei ca. Bau-km 769+414 konnte ebenfalls kein Grundwasser angetroffen werden.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt jedoch die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von netto ca. 12,68 ha. Im Bereich der hiervon betroffenen Flächen findet zukünftig keine Grundwasserneubildung mehr statt. Gleichzeitig liegen oftmals nur geringe Deckschichten vor, was die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen erhöht. Im Vorhabensbereich ist die Grundwasserqualität jedoch durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge der bestehenden Autobahn vorbelastet. Durch die vorhabensbedingte Verschiebung der 50 m Beeinträchtigungszone kommt es ebenfalls zu (geringen) Neubeeinträchtigungen, die sich jedoch auf den Nahbereich der Autobahn beschränken.

Des Weiteren entstehen durch die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßennebenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen für das Grundwasser. Um einer Verschmutzung des Grundwassers durch Straßenabwasser entgegen zu wirken wird es dort, wo es versickert wird bzw. versickern kann, vor dem Gelangen in den Untergrund durch das Durchsickern einer hierfür aufgebrauchten Oberbodenschicht gereinigt (bei nach außen gerichteter Querneigung fließt das Wasser über Bankett und gegebenenfalls Dammböschung in seitliche Entwässerungsmulden ab). Durch physikalische, chemische und teilweise auch biologische Vorgänge werden dort Schmutzstoffe aus dem Wasser weitgehend zurückgehalten und gespeichert bzw. abgebaut. Ein messbarer nachteiliger Effekt auf den naturgegebenen Grundwasserhaushalt des im Planbereich hauptsächlich vorhandenen Oberen Bunten Keupers (Blasensandstein) kann dadurch ausgeschlossen werden (siehe dazu näher unter C. 3.4.7.3.1).

Der teilweise veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und das Errichten von Absetz- und Regenrückhaltebecken führen zu einer gewissen Veränderung im örtlichen Gewässersystem, reduzieren gleichzeitig aber deutlich die Beeinträchtigungen für das Grundwasser infolge von Schadstoffeinträgen. Vor allem minimieren die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken Stoffeinträge ins Grundwasser, welche über hydraulische Verbindungen zu Oberflächengewässern möglich sind, nicht nur im Falle von Verkehrsunfällen. Die Querungsstrecke von grundwasser-nahen Bereichen ändert sich durch den symmetrischen Ausbau der A 6 nicht. Ebenso wenig sind neue Einschnittslagen oder sonstige Veränderungen geplant, die wasserwirtschaftlich relevante Beeinträchtigungen des natürlichen Grundwasserhaushalts zur Folge haben können.

Das Bauvorhaben liegt teilweise innerhalb der Zone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“. Als Schutzmaßnahme des Grundwasserleiters ist gemäß den Maßgaben der RiStWag sowie des DWA-Merkblattes 153 für die Bereiche, in denen die Versickerung des Fahrbahnniederschlagswassers zu erwarten ist (Böschungen und Mulden), eine Mächtigkeit des Oberbodens von 30 cm sicherzustellen. Weitergehende Schutzmaßnahmen sind für dieses Wasserschutzgebiet nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg nicht erforderlich. Hingegen sind für das am Bauende (ebenfalls) tangierte Wasserschutzgebiet „Obermainbach“ (Wasserschutzgebietszone III) gemäß den Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss des östlichen Nachbarausbauabschnittes „AS Schwabach-West bis AS Roth“ an den Fahrbahnrändern als Schutzeinrichtung durchgängig Betonschutzwände der Aufhaltestufe  $\geq$  H1 (am Mittelstreifen H2) vorzusehen. Zusätzlich ist das Oberflächenwasser in Rinnen und Rohrleitungen zu fassen. Somit wird ein wirksamer Schutz für den in diesem Teil des Baubereichs sensiblen Grundwasservorkommens sichergestellt.

Durch die überwiegende Verlagerung des Ausbauabschnittes der A 6 nach Süden hin, erfolgt im Norden der Rückbau einer Fahrbahn, wodurch eine Entsiegelung einer Größenordnung von etwa 7,67 ha entsteht. Dadurch erfolgt im Gegenzug ei-

ne Entlastung des Schutzguts Boden und damit auch eine Verbesserung des naturgegebenen Grundwasserhaushalts in diesem Bereich.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser, die mit dem Vorhaben zwangsläufig verbunden sind, durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken in erheblichem Umfang reduzieren. Durch die dortige Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers wird die Belastung der Vorfluter und mittelbar auch des Grundwassers deutlich verringert. Das Aufbringen von (bewachsenem) Oberboden in Versickerungsbereichen sowie die genannten zusätzlichen Schutzmaßnahmen führen ebenso zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstofffracht im versickernden Straßenwasser. Dieses weist dadurch nach aktuellem wissenschaftlichem Kenntnisstand beim Erreichen des Grundwasserhorizonts in der Regel keine gefährliche Konzentration an Schadstoffen (mehr) auf. Sowohl der Grundwasserhaushalt als auch die im Zuge des Vorhabens benutzten Oberflächengewässer erfahren bei der Umsetzung des Vorhabens gegenüber dem Istzustand sogar eine wesentliche Verbesserung.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

##### 2.1.4.5.1 Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen – was allgemein bekannt ist – im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind hier insbesondere meteorologischen Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Die Schadstoffkonzentrationen nehmen nach verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen, u. a. auch der Bundesanstalt für Straßenwesen, tendenziell mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch ab.

Für das Bauvorhaben liegt – wie bereits unter C. 2.1.4.1.1 dargelegt – eine Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) in Bezug auf die am exponiertesten zur A 6 gelegenen Anwesen im südlichen Randbereich des Ortsteils Dechendorf (Gemeinde Rohr), die eine Entfernung von etwa 40 m zur A 6 aufweisen, vor. Diese luftschadstofftechnische Abschätzung hat die Vorhabensträgerin unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung erstellt (siehe Unterlage 17.2). Der Nachweis konnte für Dechendorf zunächst ohne Lärmschutzeinrichtung und dadurch stellvertretend für alle Ortschaften auf der sicheren Seite liegend geführt werden. Da der Ortsteil Dechendorf durch eine Lärmschutzkonstruktion mit einer Höhe von mindestens 9,0 m abgeschirmt werden wird, erfolgte der Nachweis auch mit Einberechnung der Lärmschutzeinrichtung. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) bereits dort nicht unzulässig überschritten werden (vgl. dazu Einzelnen die Ausführungen unter C. 2.1.4.1.1). Die anderen Siedlungsgebiete im Bereich des Ausbauabschnitts (siehe Tabelle 2 der Unterlage 17.2) weisen größere Abstände zur A 6 auf und liegen daher luftschadstofftechnisch günstiger als der Ortsteil Dechendorf, so dass diese in der weiteren Betrachtung nicht gesondert berücksichtigt werden mussten.

Während der Bauzeit kann es nach allgemeiner Erfahrung – lokal und zeitlich begrenzt – zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der gegenständlichen Autobahnteilstücke kommen, die jedoch im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung kaum quantifizierbar sind und zumeist in nicht unerheblicher Entfernung zu Siedlungsflächen entstehen.

Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die Berücksichtigung des „gegenwärtigen Wissensstandes“ und der „gegenwärtigen Prüfmethode“ gefordert (vgl. 16 Abs. 5 Satz 1 UVPG), so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die etwaigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie z. B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotentials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil darauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung in vergleichsweise schmalen Bereichen entlang der A 6 – bedingt durch die vorgesehene Ausbauweise schwerpunktmäßig südlich der Autobahn – führt; die schon von der A 6 herrührende Vorbelastung ist dabei allerdings mit zu berücksichtigen. In verhältnismäßig kurzer Entfernung wird wieder das Niveau der gegebenen Grundbelastung erreicht, die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an keinem der vorhandenen Wohnanwesen unzulässig überschritten. Außerdem tragen nach derzeitigem wissenschaftlichem Kenntnisstand die in der Planung vorgesehenen Anpflanzungen sowie die für mehrere Ortschaften geplanten Lärmschutzanlagen auch zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen bei.

#### 2.1.4.5.2 Klima

Hinsichtlich des globalen Klimas gilt, dass sich aus der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Verkehrsuntersuchung ergibt, dass das Verkehrsaufkommen im Raum der A 6 bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2015 zwar nicht unerheblich zunehmen wird, der 6-streifige Ausbau selbst aber zu keiner zusätzlichen Verkehrsinduktion führt, da die A 6 eine vor allem durch den Fernverkehr beeinflusste Autobahn ist und ihr Ausbau keinen zusätzlichen Verkehr mit sich bringen wird (S. 12 der Unterlage 21). Ohne den Autobahnausbau wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen („Fahrzeuge pro Werktag“) lediglich in das nachgeordnete Netz oder auf umwegigere Netzmaschen verdrängt (S. 19 der Unterlage 21). Damit lässt sich eine nachteilige betriebsbedingte Auswirkung des vorliegenden Vorhabens auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und damit auf das globale Klima ausschließen.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im Rahmen der nicht am Standort des Straßenbauvorhabens durchgeführten Herstellung der für einen Straßenbau verwendeten Baumaterialien anfallen, sind nicht dem Straßenbauvorhaben, sondern der Produktionsanlage der Baumaterialien zuzurechnen (OVG Berlin -Brandenburg, Urteil vom 12.03.2020 – OVG 11 A 7.18 – juris Rn. 42 ff). Folglich sind in vorliegendem Fall auch keine Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf das globale Kli-

ma zu gewärtigen, die aus der Produktion der für den Ausbau benötigten Baustoffe herrühren. Den bauzeitlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus dem Betrieb der vor Ort eingesetzten Baumaschinen schließlich schätzt die Planfeststellungsbehörde als vernachlässigbar marginal ein, ohne dass es einer näheren Ermittlung dieses Ausstoßes bedürfte.

Kleinklimatisch ist das Untersuchungsgebiet durch die dominierenden Wälder geprägt, in denen Temperaturschwankungen weniger ausgeprägt sind als im Offenland. Gleichzeitig filtern sie Luftschadstoffe und produzieren Frischluft. Diese Bedeutung für den regionalen Klimaschutz ist in der Waldfunktionskarte für die Wälder zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West dargestellt.

Im Umfeld der A 6 können infolge des Vorhabens Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Negative Auswirkungen ergeben sich nach Ziffern 4.5.2 bzw. 4.6.1 der Anlage zur Unterlage 1 T in diesem Zusammenhang durch die Rodung von 0,55 ha „Klimaschutzwald“ sowie von 0,06 ha „Erholungswald“ gemäß dem aktuellen Waldfunktionsplan zwischen der GVS Kammerstein – Unterreichenbach und der AS Schwabach-West. Mit dem Ausbauvorhaben entsteht ein Verlust lufthygienisch und klimatisch wirksamer Autobahnbegleitgehölze in einem Umfang von etwa 12,1 ha. Im Zuge des Ausbauvorhabens gehen zudem sonstige Offenlandbiotope von etwa 4,1 ha dauerhaft verloren. Die Rekultivierung des Baufeldes und die Eingrünung der Ausbaustrecke bewirken mittelfristig eine Wiederherstellung des Landschaftsbildes und die Einbindung der Autobahn in die Landschaft. Die betroffenen Waldflächen – vor allem südlich der A 6 – sind nach allgemeiner Erkenntnis von Bedeutung für die Frischluftentstehung. Sie filtern Luftschadstoffe aus, wirken ausgleichend auf den Tagestemperaturgang und tragen zu einer Erhöhung der Luftfeuchtigkeit insbesondere im Sommerhalbjahr bei. Von den Waldgebieten im Umfeld der A 6 geht allerdings im Verhältnis nur ein sehr kleiner Teil durch das Vorhaben dauerhaft verloren, so dass ein merklicher Einfluss auf die Frischluftentstehung nicht absehbar ist. Gleiches gilt bezüglich der verlorengehenden Offenlandflächen. Auch deren vorhabensbedingter Verlust führt in Anbetracht der auch weiterhin im Untersuchungsgebiet verbleibenden unbewaldeten und unbebauten Flächen nicht zu einem fassbaren nachteiligen Einfluss auf die Kaltluftentstehung. Die Offenlandflächen mit niedriger Vegetationsdecke wie Grünland und Äcker wirken als wichtige Kaltluftentstehungsgebiete, da die auf ihr lagernde Luft nachts stärker abkühlt und somit klimatisch ausgleichend wirkt. Diese Funktion ist gekoppelt an lokale Abflussbahnen, welche die Siedlungsgebiete mit Frisch- und Kaltluft versorgen. Für das Untersuchungsgebiet ist hier das Tal der Volkach, das durch die Ortschaft Dechendorf verläuft, von Bedeutung. Aufgrund des Fehlens großer Siedlungsflächen und damit von Überwärmungsbereichen, ist die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion im Planbereich von untergeordneter Bedeutung.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Das Untersuchungsgebiet liegt im Naturraum Mittelfränkisches Becken in den Höhenlagen von ca. 370 m bis 430 m ü. NN innerhalb des Flusswasserkörpers „Südliche Schwabach mit Nebengewässern bis Mündung und Mainbach“, im Einzugsgebiet der Fließgewässer Schwabach, Aurach und Volkach. Großflächig ist im Untersuchungsgebiet als potenziell natürliche Vegetation der Flattergras-(Hainsimsen-) Buchenwald vorhanden. Zwischen den Ortslagen Kitschendorf und Gaulnhofen sowie südlich der Ortschaft Volkersgau bzw. nordwestlich der Gemeinde Kammerstein besteht als potenziell natürliche Vegetation der Pfeifengras-(Buchen-) Stieleichenwald im Komplex mit dem Hainsimsen-Buchenwald; örtlich mit dem Torfmoos- oder Walzensseggen-Schwarzerlen-Bruchwald. Das Untersuchungsgebiet ist zu etwa 60% überwiegend mit Kiefernwäldern – ohne ausgepräg-

te Strauchschicht im Unterwuchs – bestockt. Die Waldbestände sind in der Regel sowohl als strukturarme, teilweise jedoch auch als strukturreiche Altersklassen-Nadelholzforste einzuordnen. Der Anteil an Laubwald- oder Mischwaldflächen ist gering. Die ausgedehnten Waldflächen bilden eine markante Landschaftskulisse. Vor allem am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes, nahe der AS Schwabach-West, sind in geringem Umfang Laubwaldbestände mittlerer Ausprägung (L62) zu finden, wobei südlich der Autobahn nahe der Fahrbahn mehrere alte Eichen vorhanden sind, die Höhlen und Spalten aufweisen. Das Verkehrsbegleitgrün beidseitig der Autobahn besteht aus regelmäßig gemähten Gras- und Krautfluren sowie aus aufgepflanzten Gehölzbeständen, die mit dem seinerzeitigen Bau der Autobahn gepflanzt wurden. Teilbereiche der Autobahn-Böschungen setzen sich aus mäßig artenreichen Gras- und Krautfluren (K121, K122) sowie initialem Aufwuchs (B13) auf sandigem Untergrund zusammen.

Das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet ist einerseits von Kiefern dominierten Nadelwaldbeständen, zum anderen von intensiv landwirtschaftlich genutzten Acker- und Grünlandflächen bestimmt, wo gliedernde Strukturen weitgehend fehlen und somit das Erleben der Landschaft als weitläufig empfunden wird. Die über Jahre gewachsenen Gehölzbestände auf den Böschungen entlang der A 6 binden diese in der freien Flur teilweise gut in die Landschaft ein. Die reale Vegetation wird im Untersuchungsgebiet wesentlich bestimmt durch den Wechsel von Waldgebieten und Offenlandflächen, welche ackerbaulich oder als Grünland bewirtschaftet werden. In einiger Entfernung zur bestehenden Autobahn existieren Siedlungsflächen, die meist von Wald abgeschirmt werden. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen werden zumeist intensiv bewirtschaftet und sind wenig in Kleinstrukturen gegliedert. Die Waldflächen erstrecken sich beidseitig der A 6 weit über das Untersuchungsgebiet hinaus und prägen dadurch auch entsprechend großräumig das landschaftliche Erscheinungsbild.

Nah angrenzend und zum Teil auch innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen die Ortschaften Dechendorf, Schattenhof und Haag. Südlich und nördlich der AS Schwabach-West befinden sich Gewerbegebiete. Nordöstlich von Albersreuth befindet sich eine relativ großflächige Photovoltaik-Anlage. Die B 466 quert die A6 und fungiert als Zubringer zur AS Schwabach-West. Daneben unter- oder überqueren etliche Gemeindeverbindungsstraßen (GVS) die A 6. Als weitere Infrastruktureinrichtungen sind kleinere Strom-Freileitungen, die östlich von Dechendorf sowie zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West in Schneisen durch den Wald und über die Autobahn geführt werden. Parallel zur A 6 im Bereich der GVS Kammerstein-Oberreichenbach ist ein Motocross-Gelände vorhanden (siehe hierzu Kapitel 2.2.1 der Unterlage 19.1.1 T sowie die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2 T).

Das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde durch den Straßenkörper der A 6 sowie den Gewerbeflächen südlich und nördlich der AS Schwabach-West im Bereich des Ortsteils Haag nicht unerheblich vorbelastet. Innerhalb dieses Gewerbegebiets befindet sich beispielsweise ein Schnellrestaurant mit Drive-In, eine Spielhalle sowie eine etwas weiter entfernt gelegene Tankstelle. Bezüglich der Autobahntrasse folgt dies daraus, dass sie außerhalb des Waldes schon jetzt trotz des über weite Strecken an ihren Böschungen stehenden Gehölzbewuchses, der auch in gewissem Maß eine prägende Wirkung auf das Landschaftsbild entfaltet, teilweise weithin sichtbar ist. Das Band der A 6 verläuft hier zu einem erheblichen Teil an einer gut wahrnehmbaren Geländekante entlang (siehe Unterlage 19.1.1 T sowie die einzelnen Blätter der Unterlage 10.1.2 T). Die visuellen Veränderungen infolge des Vorhabens spielen sich innerhalb des schon vorbelasteten Bereichs ab.

In das zuvor beschriebene Landschaftsbild wird vorhabensbedingt eingegriffen, u. a. in das bestehende Landschaftsrelief. Im Rahmen des Vorhabens müssen in den Bereichen, in denen die A 6 durch Waldbestände hindurch verläuft, insgesamt etwa 3,3 ha Waldflächen auf Dauer beseitigt werden, weitere 1,5 ha für Zwecke der Bauabwicklung geholt (siehe Tabelle Teil 1 Unterlage 9.4 T). Letztere Waldflächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet. Im Verhältnis zu den verbleibenden zusammenhängenden Waldbeständen stellt sich der dauerhafte Waldverlust nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde insgesamt als geringfügig dar. Wegen der relativ geringen Eindringtiefe in die betroffenen Waldbestände, der trotz des Vorhabens verbleibenden Waldkulisse im Umfeld der Autobahn sowie unter Berücksichtigung der auf den Böschungen der A 6 sowie weiteren Nebenflächen nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehenen Gehölz/Waldanpflanzungen entstehen dort, wo die Trasse der Autobahn durch Waldflächen hindurch verläuft, keine dauerhaft visuell wahrnehmbaren Veränderungen. Lediglich vorübergehend entstehen im Nahbereich der Autobahn gewisse optische Beeinträchtigungen durch die notwendige Beseitigung von begleitenden Gehölzen bzw. Waldflächen. Diese bestehen jedoch nur für eine gewisse Dauer, bis die neu auf den Böschungen des Autobahnkörpers und weiteren Nebenflächen gepflanzten Gehölz-/Waldstrukturen eine gewisse Wuchshöhe erreicht haben. Das zeitweilige Fehlen von Gehölzen/Wald in den unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Bereichen ist innerhalb der Waldbestände zudem praktisch nur von der Autobahn aus wahrzunehmen. Von Standpunkten innerhalb der geschlossenen Waldbestände im Untersuchungsgebiet ist die Trasse der A 6 – auch bei vorübergehender Beseitigung der sie begleitenden Strukturen – wie auch jetzt schon nicht sichtbar.

Wo die Autobahn im bzw. am Rand von Offenlandbereichen verläuft, wird sie derzeit über weite Strecken von Hecken gesäumt. Hierdurch wird sie in gewissem Maße optisch abgeschirmt und in die umgebende Landschaft eingebunden. Durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 werden baubedingt große Teile des die Autobahn begleitenden Gehölzbewuchses beseitigt. Auf Grund dessen wird die Autobahntrasse nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde vor allem aus Blickrichtung Süden hier zunächst abschnittsweise deutlicher als bisher optisch wahrnehmbar sein. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden auch hier die Autobahnböschungen wieder zum großen Teil mit Gehölzen bepflanzt. Diese Bepflanzung trägt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Zusammenwirken mit den übrigen landschaftsgestalterischen Maßnahmen, die Bestandteil der festgestellten Planung sind (u.a. Ansaat von Landschaftsrasen/ Entwicklung magerer Gras- und Krautfluren durch Ansaat mit artenreichem Saatgut; siehe zu näheren Einzelheiten das Maßnahmenblatt 3 G in Unterlage 9.3 T) dazu bei, die mit dem Vorhaben verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen – wenn auch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung – zu verringern sowie den ausgebauten Straßenkörper wieder möglichst harmonisch in die umgebende Landschaft einzubetten. Durch die Bepflanzung mit Gehölzen entsteht zumindest nach einer gewissen Zeit wieder eine dem jetzigen Zustand ähnliche visuelle Abschirmung gegenüber den Verkehrsflächen der Autobahn. In den Bereichen, in denen die A 6 relativ nahe an Siedlungsflächen vorbei verläuft, sorgen schon nach Abschluss aller Bauarbeiten die dort südlich (Bereich Dechendorf) und nördlich (Bereich Haag) der A 6 vorgesehenen Lärmschutzanlagen für eine optische Abschirmung gegenüber den Fahrbahnen und den sich dort bewegenden Fahrzeugen. Gleichzeitig führen diese auf nicht unerheblicher Länge des Ausbauabschnitts geplanten Anlagen aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch selbst zu einer visuell wahrnehmbaren Veränderung in der Landschaft. Zum größten Teil werden Lärmschutzwälle angeschüttet, auf die streckenweise (von Bau-km 769+300 bis Bau-km 769+400 sowie von Bau-km 775+035 bis Bau-km 775+200) nochmals Lärmschutzwände aufgesetzt werden. Letztere führen dabei zu einer gewissen technischen Überprägung des optischen Eindrucks der Lärmschutzanlagen. Die Lärmschutzanlagen ragen zwischen 4 m und 12 m über das Fahrbahnniveau der

Autobahn auf. Die Lärmschutzwälle werden dabei zum allergrößten Teil auch flächig mit Hecken und Gebüsch bepflanzt (siehe hierzu die einzelnen Blätter der Unterlage 9.2 T). Diese Bepflanzung führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wiederum – zumindest mit zeitlicher Verzögerung – zu einer Reduzierung der mit den Lärmschutzanlagen verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen. Sie verringert außerdem mit fortschreitendem Zeitablauf die Erkennbarkeit der Lärmschutzwälle; die technische Prägung des optischen Eindrucks der Anlagen nimmt damit nach und nach bis zu einem gewissen Grad ab, auch wenn sie keineswegs vollkommen verschwinden wird.

In räumlich begrenzten Landschaftsausschnitten kommt es überdies zu (zusätzlichen) temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die vorübergehende Inanspruchnahme von trassennahen Flächen für Baustraßen, Baufelder, Lagerflächen u. ä. (siehe die in den einzelnen Blättern der Unterlage 5 eingetragenen Baufeldgrenzen sowie die nach den Blättern der Unterlage 10.1 T vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksflächen). Im Hinblick auf die mit dem ausgebauten Straßenkörper der A 6 an sich schon verbundenen Einwirkungen auf das Erscheinungsbild der Landschaft führen diese temporären Zusatzeinflüsse aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde voraussichtlich zu keinen darüber hinaus gehenden Beeinträchtigungen von Landschaftsbildqualitäten.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Bauvorhaben liegt außerhalb zusammenhängend bebauter Gebiete. Bau- und Denkmäler befinden sich nicht im Bereich oder der unmittelbaren Umgebung des Baufeldes, was auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt hat.

Bodendenkmäler sind ihm im Bereich des Baufeldes ebenso nicht bekannt. Südöstlich der AS Schwabach-West in einem Abstand von ca. 400 m zur Autobahn befindet sich ein Grabhügel mit Bestattungen vorgeschichtlicher Zeitstellung (Inv. Nr. V-5-6632-0009). Aufgrund der Entfernung dieses Bodendenkmals zum Bau- und Feld, kann jedoch nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege eine Beeinträchtigung durch das Bauvorhaben ausgeschlossen werden. Allerdings besteht nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege die Möglichkeit, dass innerhalb des Waldes im Planungsraum archäologische Befunde vorhanden sein könnten. Im digitalen Geländemodell der Bayerischen Vermessungsverwaltung befinden sich innerhalb der als Vermutungs- bzw. Verdachtsfläche eingetragenen Bereiche runde Anomalien, die vorgeschichtliche Grabhügel oder mittelalterliche/ frühneuzeitliche Kohlemeiler sein könnten (Inv. Nr. V-5-6631-0002). Daher ist es nach Auffassung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege notwendig, dass vor dem Baumeinschlag eine Begehung durch die zu beauftragende Grabungsfirma durchgeführt und in den anschließend festzulegenden Abschnitten innerhalb der Vermutungs- bzw. Verdachtsflächen keine Stubbenrodung (Wurzelstockrodung) vor der archäologischen Untersuchung erfolgen wird. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern in diesen Bereichen kann daher nicht ganz ausgeschlossen werden. Den Belangen des Bodendenkmalschutzes wird im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (siehe die Nebenbestimmungen unter A. 3.1.3 und A. 3.5 sowie die Ausführungen unter C. 3.4.10).

Nachhaltige Auswirkungen des Vorhabens auf die Kulturlandschaft sowie Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind nicht zu erkennen. Der Verlauf der A 6 verändert sich infolge des Ausbaus nicht bzw. dort, wo eine einseitige Verbreiterung der Autobahn erfolgt, allenfalls sehr kleinräumig.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselbeziehungen) wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

Beim Ausbau der A 6 bestehen die wesentlichen Projektwirkungen weniger in einer nachteiligen Veränderung der abiotischen Bedingungen, als im flächigen Verlust vor allem autobahnnaher Lebensräume. Daher spielen Wechselwirkungen keine besondere Rolle bei der Abschätzung der Auswirkungen des Projekts auf den Naturhaushalt. So können z.B. indirekte Wirkungen auf die Vegetation oder Tierwelt durch Grundwasserabsenkungen z.B. durch neue Einschnitte oder durch Veränderungen des Bodengefüges oder der lokalklimatischen Situation ausgeschlossen werden.

#### 2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in erheblichem Umfang. Dennoch verbleiben Auswirkungen auf den Naturhaushalt, die im Rahmen der Planung kompensiert werden sollen. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffenen Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Dabei umfassen die Kompensationsmaßnahmen, die eine dauerhafte Aufwertung von Flächenarealen beinhalten und nicht lediglich punktuelle Aufwertungsmaßnahmen, eine Fläche von etwa 20,5 ha (siehe hierzu Teil 2 der Unterlage 9.4 T).

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 4 A<sub>CEF</sub>: Ersatzquartiere für Vögel und Fledermäuse

Vor der Rodung des Baufeldes wird die Habitatqualität in den umliegenden Waldflächen optimiert. Es werden 20 geeignete Altbäume vorzugsweise im Staatsforst Dechenwald aus der Nutzung genommen und auf der Südseite freigestellt, um eine verbesserte Anflugsituation für den Schwarzspecht herzustellen. Zudem werden 6 Fledermauskästen/Nistkästen aufgehängt sowie 6 Baumhöhlen gebohrt, um Ersatzquartiere für sonstige baumbewohnende Vögel und Fledermausarten zu schaffen.

- Ausgleichsmaßnahme 5 A<sub>FCS</sub>: Ersatzlebensraum für Zauneidechsen „Im Irrlbach“ Gemarkung Unterreichenbach (2,03 ha)

Durch das Einbringen von Totholz sowie die Anlage von Sand- und Steinschüttungen bis in frostfreie Tiefen (Zauneidechsenmeilern) auf einer bestehenden Ausgleichsfläche werden vorgezogen Lebensraumstrukturen für Reptilien geschaffen. Die an der Strecke abgefangenen Tiere werden in diese Fläche gebracht, der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt ca. 2 ha.

- Ausgleichsmaßnahme 6 A: Autobahnbegleitendes Vernetzungsbiotop (24.321 m<sup>2</sup>)

Die Ausgleichsfläche 6 A entsteht – infolge des einseitigen Ausbaus nach Süden – im westlichen Teil des Planfeststellungsabschnitts durch den Rückbau erheblicher Teile der alten Autobahn auf der Nordseite auf einer Länge von ca. 3,6 km und einer Breite bis zu 20 m. Der Mindestabstand zur neuen Autobahntrasse beträgt 15 m. Durch die Anlage von Waldrändern an bestehende Waldbestände, der Pflanzung von Baum-/ Strauchhecken und Einzelbäumen sowie die Entwicklung magerer Gras- und Krautfluren auf sandigen, nährstoffarmen Standorten wird die Fläche zu artenreichen Biotopstrukturen aufgewertet. Zudem werden durch die Anlage von Sand- und Steinschüttungen bzw. das Einbringen von Totholz wertvolle Lebensraumstrukturen für Zauneidechsen geschaffen, deren Lebensräume durch die Baumaßnahme temporär bzw. dauerhaft beansprucht werden. Damit werden wertgebende Funktionen des Naturhaushalts, die durch den Bau temporär beeinträchtigt werden, vor Ort dauerhaft ausgeglichen und insgesamt sogar verbessert. Flächen mit einem Abstand von weniger als 15 m zum Fahrbahnrand der A 6 werden den Gestaltungsmaßnahmen zugeordnet, Flächen mit mehr als 15 m Abstand zum Fahrbahnrand und einer ausreichenden Breite werden der Ausgleichsmaßnahme A 6 zugeordnet, soweit aus der Sicht der höheren Naturschutzbehörde die Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme gerechtfertigt ist. Damit wird beispielsweise sichergestellt, dass sich auf den Flächen Gehölzbestände unbeeinflusst von Belangen der Verkehrssicherheit entwickeln können.

- Ausgleichsmaßnahme 7 A: Grünbrücke Dechenwald (10.698 m<sup>2</sup>)

Als Maßnahme zur Wiedervernetzung für Großsäuger (Wildkatze, Luchs usw.) mindert die vorgesehene Grünbrücke erheblich die bestehende Zerschneidung von Lebensräumen/ Wanderkorridoren und stellt somit eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Austauschbeziehungen, insbesondere für Großsäuger sowie für den Biotopverbund insgesamt dar. Die Gestaltung der Grünbrücke ist weitestgehend angelehnt an den Entwurf des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2017). Die vorgesehene Bepflanzung sowie der geplante Irritationsschutz sollen einen möglichst natürlichen Anschluss an den angrenzenden Waldlebensraum gewährleisten und baldmöglichst Deckungsmöglichkeiten, u. a. für die Wildkatze, bieten. Die lichte Breite der Grünbrücke beträgt 50 m zwischen den Irritationsschutzwänden und der Bepflanzung der Schutzwände.

- Ausgleichsmaßnahme 8 A: Waldausgleich Parkplatz Dechenwald (2.010m<sup>2</sup>)

Die Ausgleichsfläche 8 A schließt mit dem Aufbau von Laubmischwald (L63) an bestehende Waldflächen im Bereich des aufgelassenen Parkplatzes Dechenwald an. Mit der Gestaltung des Waldrandes wird ein Teil des dauerhaften Verlustes von Wald nach dem BayWaldG ausgeglichen.

- Ausgleichsfläche 9 A T: Bannwald-Ersatz Ökokontofläche „Winkelhaid“ (5.500 m<sup>2</sup>)

Die Maßnahme entwickelt auf landwirtschaftlich genutzten Acker- und Grünlandflächen Wald einschließlich Waldrand, der direkt an einen bestehenden Bannwaldbestand anschließt. Somit wird der dauerhafte Verlust von Bannwald nach dem BayWaldG ausgeglichen. Neben diesen trassennahen Maßnahmen werden für die naturschutzrechtliche Kompensation auch trassenferne Maßnahmen aus dem Ökokonto der Bayerischen Staatsforsten herangezogen. Die geplanten Maßnahmen befinden sich im selben Naturraum (D 59 Fränkisches Keuper-Lias-Land) und wurden von den zuständigen Naturschutzbehörden so-

wie dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach als fachlich geeignet anerkannt.

- Ersatzmaßnahmen 10 E T und 11 E T: Waldumbau Ökokontofläche „Geiersberg“ und „Rohrlach“ (9,12 ha bzw. 2,14 ha)

Die genannten Ersatzmaßnahmen beinhalten jeweils einen „Waldumbau“, bei dem naturferne Nadelholzforste zu standortgerechten Laubwaldbeständen umstrukturiert werden. Bei der Maßnahme „Rohrlach“ findet hierzu eine Wiedervernässung statt. Beide Maßnahmen dienen der Stärkung von Waldfunktionen.

- Ersatzmaßnahme 12 E T: Offenland-Ersatz Ökokontofläche „Krähenschanze“ (1,48 ha)

Die Ersatzmaßnahme 12 E T zielt auf die Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland auf einem landwirtschaftlich genutzten Offenlandstandort ab.

In Bezug auf das Landschaftsbild umfasst die Planung daneben folgende kompensatorische Maßnahme:

- Gestaltungsmaßnahme 3 G: Pflanzung von Gehölzen gebietseigener Herkunft

Die Maßnahme 3 G umfasst auch die Pflanzung von Wald und Waldrand an vorhandenen Waldbeständen. Zudem erfolgt die Ansaat von Landschaftsrasen sowie die Entwicklung magerer Gras- und Krautfluren auf den sonstigen unbefestigten Nebenflächen mit Saatgut gebietseigener Herkunft. In Bereichen, an denen die A 6 direkt an die offene Landschaft bzw. dicht an bestehende Siedlungen angrenzt, erfolgt eine Pflanzung von Obst- bzw. Einzelbäumen entlang der Fahrbahn.

Nähere Details bzgl. der Maßnahmen sind in Unterlage 9.3 T enthalten, die Lage der einzelnen Maßnahmenflächen ist aus den einzelnen Blättern der Unterlage 9.2 T ersichtlich. Hierauf wird Bezug genommen.

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

Die Planfeststellungsbehörde ist von Rechts wegen nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr können Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

Ist der Planfeststellungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr auch gestattet, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt, die vom Vorhabensträger beantragt wurde (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, NVwZ-RR 1998, 297).

Unter C. 3.4.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere auch unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit, untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde

liegenden Planungsgestaltung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG ist damit Rechnung getragen.

## 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 25 Abs. 1 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 (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) 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". Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

### 2.2.1 Schutzgut Mensch

Die in C 2.1.4.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich erscheinen.

#### 2.2.1.1 Teilbereich Wohnen

##### Lärm

Auf Grund der von ihnen ausgehenden Störwirkungen sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, grundsätzlich als erheblich anzusehen. Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllMBI. 16/1988, 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

Nutzungen	Tag/Nacht
reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)/45 dB(A)

Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55 dB(A)
besondere Wohngebiete	60 dB(A)/45 dB(A)
Dorfgebiete und Mischgebiete	60 dB(A)/50 dB(A)
Kerngebiete und Gewerbegebiete	65 dB(A)/55 dB(A)
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 dB(A)/35 dB(A) bis 65 dB(A)/65 dB(A)

Der Gesetzgeber selbst hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

Nutzungen	Tag/Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)/47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)/49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)/59 dB(A)

Soweit diese Grenzwerte auf Grund des Baus oder einer wesentlichen Änderung einer Straße überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Lärmschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbar Außenwohnbereiche unzumutbar verlärm werden bzw. inwieweit die Gesamtlärsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z. B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, BayVBl. 1986, 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (u. a. BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde auch den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.07.2020, Az. StB 13/7144.2/01/3277650, derzeit:

Nutzungen	Tag/Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66 dB(A)/56 dB(A)
in Gewerbegebieten	72 dB(A)/62 dB(A)
In Rastanlagen (für LKW-Fahrer)	65 dB(A)

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die dauerhaften Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:
- Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 (Nachtwerte)
- b) Hohe Beeinträchtigung:
- Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
- Überschreitung der Taggrenzwerte im Außenwohnbereich
  - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach bei Realisierung des Vorhabens im Jahr 2030 wie folgt dar:

Die Vorhabensträgerin hat Lärmberechnungen für den Bereich der Gemeinde Kammerstein mit ihren Ortsteilen Haag und Schattenhof sowie für die Gemeinde Rohr mit ihrem Ortsteil Dechendorf durchgeführt. Betrachtet werden in nachfolgender Tabelle die kürzeste Entfernung zum Immissionsort im jeweiligen bauplanungsrechtlich relevanten Gebietstyp. Die Ortsteile weisen, getrennt nach der vorhandenen Gebietsnutzung, zukünftig folgende Abstände zum Fahrbahnrand der (ausgebauten) A 6 auf:

Ortschaft/ Ortsteil	Bau-km	Lage zur A 6	Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Dechendorf	769+400	nördlich	-	50 m	-
Schattenhof	773+600	südlich	-	320 m	-
Haag	775+400	südlich	210 m	170 m	150 m
Haag	775+700	nördlich	-	-	40 m

Eine Überprüfung der Lärmsituation im Planungsabschnitt ergibt für die 6-streifig ausgebaute A 6 unter Auftrag eines Fahrbahnbelags mit einer Pegelminderung (sog. DStrO) von -2 dB(A) und dem Prognoseverkehr 2030 ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen (sog. lärmtechnischer Planungsnullfall) deutliche Überschreitungen der Orientierungswerte nach den Maßgaben der DIN 18005. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden nicht eingehalten. Die aktuell geltenden Orientierungswerte für die Lärmsanierung werden nachts sowohl in Wohn- als auch in Dorf- und Mischgebieten überschritten.

Die nachfolgend dargestellten Grenzwertüberschreitungen (GWÜ) lösen daher Handlungsbedarf nach wirksamen Schallschutzmaßnahmen aus:

Ortschaft/ Ortsteil	Anzahl GWÜ tags	Anzahl GWÜ nachts	max. GWÜ [dB(A)]
Dechendorf	2	10	11,4
Schattenhof	0	2	2,1
Haag – südlich A 6	23	63	9,4
Haag – nördlich A 6	2	-	3,0

Zur Festlegung des Schallschutzkonzeptes hat die Vorhabensträgerin für jede Ortschaft, in der die Voraussetzungen der 16. BImSchV erfüllt sind, eine Vielzahl an Lärmschutzvarianten untersucht. Zweck der Variantenbetrachtung war es, für jede Ortschaft ein individuelles Lärmschutzkonzept zu entwickeln, welches den rechtlichen Anforderungen des BImSchG und der verfestigten Rechtsprechung genügt. Der Wirkungsbereich der für die einzelnen Ortschaften untersuchten Varianten reicht daher von der vollständigen Einhaltung der maßgeblichen Immissionschutzgrenzwerte an allen anspruchsberechtigten Gebäuden mit ausschließlich aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Vollschutz) als anzustrebendes Ziel, bis hin zu verbleibenden Grenzwertüberschreitungen unterhalb des Maßes von < 3 dB(A). Auf Grund dieser Rahmenbedingungen konnte bei Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nach § 41 Absatz 2 BImSchG das Ziel „Vollschutz“ nicht für alle Ortschaften erreicht werden. Für den Nachweis der Verhältnismäßigkeit der gewählten Lärmschutzmaßnahmen wurden die bereits gerichtlich überprüften Vergleichskriterien „Kosten je Schutzfall“ (siehe u.a. Urteile BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 72.07 und 10.10.2012, 9 A 19.11), „Sprungkosten“ (siehe u.a. Urteil BVerwG vom 10.10.2012, 9 A 20.11) und „Restgrenzwertüberschreitungen < 3 dB(A)“ (siehe u.a. Urteil BVerwG vom 18.07.2013 7 A 9.12) herangezogen.

Im Istzustand sind im Bereich von Dechendorf (Mischgebiet) keine Lärmschutzzeineinrichtungen vorhanden. Durch die auf Höhe Dechendorf vorgesehene einseitige Ausbauphase der A 6 rückt der neue Fahrbahnrand um rund 17 m weg von der Ortschaft in Richtung Süden. Gleichzeitig befindet sich hier die A 6 in einer rund 4 m tiefen Einschnittslage gegenüber der nördlich gelegenen Bebauung. Mit den im Bereich des Ortsteils Dechendorf vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Walles bzw. einer teilweisen Wall- und Wandkombination mit einer maximalen Höhe von 12 m, wird durchgängig die Einhaltung der maßgebenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) erreicht. Entschädigungen für schützenswerte Außenwohnbereiche fallen nicht an. Es verbleiben jedoch an zwei Gebäuden Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 54 dB(A) in Höhe von max. 2,3 dB(A). Es handelt sich hierbei um die Anwesen Fichtenweg 18 (D011) sowie Fichtenweg 20 (D012), die jeweils im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss an sämtlichen Gebäudeseiten von diesen Überschreitungen betroffen sind. Die genaue Lage dieser beiden Immissionsorte mit den betroffenen Gebäudeseiten ergibt sich aus der Unterlage 7, worauf Bezug genommen wird. Auf Grund dessen sind die Auswirkungen auf die künftige Lärmsituation nach den dargestellten Maßstäben als hohe Beeinträchtigung anzusehen. Für diese Nachtgrenzwertüberschreitungen wird für jedes dieser Anwesen passiver Schallschutz vorgesehen.

Im Bestand sind im Bereich von Schattenhof (Mischgebiet) keine Lärmschutzzeineinrichtungen vorhanden, der Abstand zur A 6 beträgt ca. 320 m. Die bestehende Au-

tobahn befindet sich hier teilweise in einer Einschnittslage, die rund 5,00 m höher als die Bebauung von Schattenhof gelegen ist. In Schattenhof werden ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen die nach der 16. BImSchV relevanten Grenzwerte für die Nacht von 54 dB(A) lediglich an zwei Gebäuden in Höhe von 2,1 dB(A) bzw. 1,3 dB(A) überschritten. Es handelt sich hierbei um die Anwesen Schattenhof 17 (S004), Nord- und Westseite, Erdgeschoss bzw. 1. Obergeschoss sowie Schattenhof 15 (S004), Nordseite 2. Obergeschoss (die genaue Lage dieser beiden Anwesen ist ebenfalls aus der Unterlage 7 ersichtlich). Die Tagesgrenzwerte von 64 dB(A) werden dagegen an allen Gebäuden eingehalten. Aufgrund der geringen Anzahl von lediglich zwei Schutzfällen und wegen den über dem anzunehmenden Verkehrswert liegenden Kosten je Schutzfall von  $\geq 400.000$  € ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vereinbar, hier aktiven Lärmschutz zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass der für die östlich angrenzende Ortschaft Haag vorgesehene Schallschutz bereits auf der Höhe von Schattenhof (Bau-km 773+920 bis Bau-km 774+200) mit einem 4,00 m hohen Lärmschutzwall beginnt. Aufgrund dessen reduzieren sich die Grenzwertüberschreitungen der beiden Schutzfälle von 2,1 dB(A) bzw. 1,3 dB(A) auf 1,9 dB(A) bzw. 1,1 dB(A). Gleichwohl stuft die Planfeststellungsbehörde diese Auswirkungen unter Zugrundelegung der genannten Beurteilungskriterien als hohe Beeinträchtigung ein. Die beiden Nachtgrenzwertüberschreitungen im Bereich von Schattenhof lösen daher ebenso (jeweils) einen Anspruch auf passiven Schallschutz aus.

Wie schon für die westlich gelegenen Ortschaften, sind auch im Bereich der Ortschaft Haag (überwiegend Wohngebiete) im Bestand keine Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Dies führt im Planungsnullfall (Istzustand) nachts an 63 Gebäuden und tags an 23 Gebäuden zu Überschreitungen der Immissionsschutzgrenzwerte. Die für den Planungsabschnitt mit ca. 1,2 km verhältnismäßig große Längenausdehnung des Ortsteils Haag entlang der A 6 erfordert entsprechend umfangreiche Schallschutzmaßnahmen. Aufgrund der nachteiligen Höhenlage der A 6 (bis zu 8 m hohe Dammlage) erfolgt der vorgesehene Schallschutz für Haag vorzugsweise durch Lärmschutzwände. Um dabei gleichzeitig die Wandhöhen auf ein für das Orts- und Landschaftsbild verträgliches Maß zu begrenzen (max. sind insoweit 7,5 m vorgesehen), wird der für den östlich angrenzenden Ausbauabschnitt von der AS Schwabach-West bis zur Anschlussstelle Roth mit Beschluss vom 30.12.2011, Az.: 32-4354.1-1/10 der Regierung von Mittelfranken festgesetzte lärmreduzierende Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Lärmkorrekturwert DStrO von mindestens - 5 dB(A) von Bau-km 774+400 bis Bau-km 775+350 verlängert. Gemeinsam mit den nachfolgenden abschirmenden Lärmschutzmaßnahmen gelingt es damit, für Haag einen Vollschutz sicherzustellen.

Nördlich der A 6 (Ortsteil Haag) befindet sich im Abstand von ca. 40 m zum geplanten Fahrbahnrand ein Gewerbegebiet mit einem Schnellrestaurant mit Drive-In, einer Spielhalle und einer etwas weiter entfernt gelegenen Tankstelle. Es liegt keine wohnbauliche Nutzung (z. B. Motel etc.) vor, so dass aufgrund der vorliegenden bestimmungsgemäßen Nutzung der vorhandenen Gebäude der gemäß der 16. BImSchV normierte Tagesgrenzwert von 69 dB(A) relevant ist. Dieser wird für den Planungsnullfall an zwei Gebäuden um 2,0 bzw. 3,0 dB(A) deutlich überschritten. Durch die Verlängerung des lärmreduzierenden Fahrbahnbelags bis Bau-km 774+400 gelingt es, den maßgeblichen Grenzwert vollständig einzuhalten (Vollschutz). Zusätzliche Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Insgesamt ist festzustellen, dass die plangegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Planbereich die Einhaltung der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV gewährleisten. Entschädigungen für den Außenwohnbereich fallen somit nicht an. Für die verbleibenden Überschreitungen des (jeweiligen) Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV wird passiver Schallschutz vorgesehen. Wie bereits

oben dargelegt, handelt es sich lediglich um jeweils zwei Anwesen in den Ortsteilen Dechendorf bzw. Schattenhof.

Die genaue Lage der betroffenen Immissionsorte ergibt sich 17.1 i. V. m. Unterlage 7. Die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen an den Immissionsorten ergibt sich aus den Berechnungstabellen am Ende der Unterlage 17.1.

Zusätzlich zur Lärmvorsorge ergibt sich aus der neueren Rechtsprechung ein erweiterter Überprüfungsbedarf auch für entsprechende Teilbereiche des nachgeordneten Straßennetzes außerhalb des Ausbaubereichs, sofern dort aufgrund der geplanten Autobahnausbaumaßnahme durch Verkehrsverlagerungen, die zu dauerhaften Lärmzuwächsen führen, die gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden bzw. sich überschrittene IGW durch die Maßnahme verfestigen. Zu unterscheiden sind Verkehrslärmzuwächse aus bauzeitlichen Umleitungsmaßnahmen sowie aus dauerhaften Verkehrsverlagerungen, die durch die Leistungssteigerungen im Ausbauabschnitt hervorgerufen werden. Es ist sicherzustellen, dass keine unzumutbaren Lärmimmissionen entstehen.

Allgemein anerkanntes Kriterium für die Unzumutbarkeit ist in diesem Zusammenhang das erstmalige oder sich verfestigende Überschreiten der sich aus der Grundrechtsordnung zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2000, Az. 4 VR 19/99, 4 A 53/99) ergebenden Grenzen. Diese Grenzen sind nicht gleichbedeutend mit den oben genannten Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und liegen nach der Rechtsprechung (BayVGh, Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055) bei Lärmbeeinträchtigungen von:

- 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts in reinen oder allgemeinen Wohngebieten
- 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten
- 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Als Ergebnis der durchgeführten Überprüfung ist festzustellen, dass durch den Ausbau der A 6 keine über die Lärmvorsorge hinausgehenden Ansprüche auf (passive) Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes wegen Verkehrslärm aufgrund bauzeitlicher Verkehrserhöhungen im Bereich von Umleitungsstrecken oder ausbaubedingter dauerhafter Verkehrsumlagerungen entstehen.

Denn der plangegenständliche Ausbau der A 6 erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden Autobahn ohne Einrichtung einer Umleitungsstrecke. Gleiches gilt für die baulichen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraßen Kitschendorf – Gaulnhofen, Albersreuth – Dechendorf, Kammerstein – Volkergau sowie Kammerstein – Oberreichenbach einschließlich der dazugehörigen Unterführungsbauwerke, die jeweils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs entsprechend geändert werden. Zudem ist gemäß dem Verkehrsgutachten (Unterlage 21) durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 keine ausbaubedingte dauerhafte Verkehrszunahme durch Verkehrsverlagerungen auf dem nachgeordneten Straßennetz innerhalb bebauter Bereiche zu erwarten. Damit sind die Voraussetzungen für passiven Lärmschutz aufgrund bauzeitlicher oder aber dauerhafter verkehrlicher Verlagerungen nicht gegeben.

Insgesamt misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens auch unter Berücksichtigung der erfolgenden Pegelminderungen wegen der absoluten Höhe der zukünftig anzutreffenden Lärmpegel ein hohes Gewicht zu. Die während der Bauzeit zusätzlich entstehenden Lärmauswirkungen sind hierbei berücksichtigt. Hinsichtlich dieser übrigen bauzeitlichen Lärmauswirkungen des Vorhabens ist festzuhalten, dass diese auf Grund ihrer vorübergehenden Natur sowie der hohen Belastung, die ohnehin von der A 6 ausgeht, nicht weiter ins Ge-

wicht fallen. Zudem gewährleistet die Auflage A. 3.4.4 für die betroffenen Anwohner der Wohngebiete einen bauzeitbedingten bestmöglichen Lärmschutz.

### Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d. h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet, bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Im Folgenden wird die Luftschadstoffsituation in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten auf Grundlage der 39. BImSchV dargestellt. Die Berechnung erfolgt gemäß dem im Jahr 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung eingeführten Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012).

Der geringste Abstand einer schützenswerten Bebauung zur A 6 beträgt ca. 40 m für den südlichen Ortsrand des Ortsteils Dechendorf (Gemeinde Rohr). Durch die Berechnungen wird belegt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV an diesem ungünstigsten Immissionsort sowohl ohne als auch mit Lärmschutzeinrichtung im vorhandenen Mischgebiet eingehalten werden. Damit ist auch die Einhaltung der Grenzwerte in den anderen Ortschaften mit größeren Abständen zur A 6 nachgewiesen. Genauere Details bezüglich Art und Umfang der Untersuchungen ergibt sich aus der Unterlage 17.2 der festgestellten Planunterlagen.

Die Parameter Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) repräsentieren die beiden maßgeblichen Schadstoffgruppen. Der Jahresmittelwert liegt am ungünstigsten Immissionsort ohne Lärmschutzeinrichtung für Feinstaub PM<sub>10</sub> bei rund 21 µg/m<sup>3</sup> und für NO<sub>2</sub> bei ca. 28 µg/m<sup>3</sup>. Mit einer Lärmschutzeinrichtung sinken die Werte im Ortsteil Dechendorf auf ca. 20 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 26 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>. Der Grenzwert von jeweils 40 µg/m<sup>3</sup> pro Kalenderjahr für beide Schadstoffgruppen wird somit deutlich eingehalten. Für die übrigen zu untersuchenden Schadstoffgruppen ergeben sich jeweils noch günstigere Auslastungsgrade des Grenzwertes (siehe hierzu die Tabelle 5 der Unterlage 17.2).

Die 39. BImSchV sieht für PM<sub>10</sub> sowie NO<sub>2</sub> weiterhin die Beschränkung von Überschreitungshäufigkeiten des Tages- bzw. Stundenmittelwertes vor. So soll für PM<sub>10</sub> ein Tagesmittelwert in Höhe von 50 µg/m<sup>3</sup> an nicht mehr als 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Für NO<sub>2</sub> soll ein Stundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> nicht häufiger als an 18 Tagen im Jahr erreicht werden. Im untersuchten Abschnitt werden auch diese Vorgaben mit maximal 18 Überschreitungstagen für PM<sub>10</sub> bzw. 3 Überschreitungen für NO<sub>2</sub> eingehalten.

Die unter konservativen Randbedingungen durchgeführten Nachweisberechnungen zeigen, dass die Grenzwerte der Luftschadstoffimmissionen in allen Siedlungsgebieten innerhalb des Ausbauabschnittes der A 6 eingehalten werden. Die Untersuchung macht weiterhin deutlich, dass sich die jeweils anzusetzende umgebungsbedingte Hintergrundbelastung als dominant gegenüber der Zusatzbelas-

tung aus der Bundesautobahn erweist. Damit wird die Möglichkeit, die Einhaltung von Grenzwerten mit den Mitteln der Luftreinhaltung auf Dauer zu sichern, durch das geplante Ausbauprojekt nicht beeinträchtigt.

Ebenso kann, vor allem auch mit Blick auf den geringen Anteil, den der Luftschadstoffausstoß des Verkehrs auf der A 6 ausweislich der Berechnungsblätter am Ende der Unterlage 17.2 an der (vergleichsweise niedrigen) Gesamtbelastung ausmacht, auch hinreichend sicher ausgeschlossen werden, dass diese Grenzwerte in für einen vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Flächen in der Nähe der A 6 in unzulässigem Ausmaß überschritten werden; dies gilt auch für die zur Freizeitgestaltung genutzten zusammenhängenden Waldflächen nördlich der A 6 zwischen der GVS Kammerstein – Oberreichenbach und der AS Schwabach-West.

Auf Grund dessen sind die (betrieblichen) Beeinträchtigungen durch vom Verkehr auf der A 6 emittierte Luftschadstoffe als nur von mittlerer Schwere zu betrachten.

Wie bereits oben dargelegt, erfolgt der Ausbau der A 6 unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden Autobahn ohne Einrichtung einer Umleitungsstrecke. Gleiches gilt für die baulichen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraßen Kitschendorf – Gaulnhofen, Albersreuth – Dechendorf, Kammerstein – Volkergau sowie Kammerstein – Oberreichenbach einschließlich der dazugehörigen Unterführungsbauwerke, die jeweils (ebenfalls) unter Aufrechterhaltung des Verkehrs entsprechend angepasst werden. Somit treten während der Bauarbeiten für den 6-streifigen Ausbau der A 6 im nachgeordneten Straßennetz allenfalls vernachlässigbare zusätzliche Belastungen mit Luftschadstoffen in einem zudem überschaubaren Zeitraum auf. Auch soweit für die Erneuerung bzw. Anpassung einzelner Unterführungsbauwerke unter der A 6 die betreffenden Wegeverbindungen für kurze Zeit gesperrt werden müssen, sind nur land- und forstwirtschaftliche Wege betroffen. Das auch hier nur zu erwartende geringe Aufkommen an Umleitungsverkehr ist von stark untergeordnetem Beeinträchtigungsgrad bzw. wirkt sich gar nicht merklich nachteilig auf Siedlungsflächen aus.

Insgesamt sind die mit dem Ausbau der A 6 für die Lufthygiene verbundenen (bauzeitlichen) Auswirkungen deshalb ebenfalls als mittel zu bewerten.

#### 2.2.1.2 Teilbereich Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbereich ist in Anlehnung an die soeben aufgeführten Bewertungskriterien Folgendes festzustellen:

In autobahnnahen Bereichen außerhalb der Ortslagen sind die dortigen Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für Erholungsaktivitäten bereits heute wenig attraktiv. Infolge des bestandsnahen Ausbaus der BAB A 6 kommt es lediglich zu einer geringfügigen Steigerung der Immissionsbelastung im Umfeld der Autobahntrasse bzw. zu einer nur geringen Erweiterung des schon durch Immissionen beeinträchtigten Bereichs.

Die Verluste an Waldflächen beschränken sich auf unmittelbar an die Autobahn angrenzende Bestände, die einer besonders starken Vorbelastung durch verkehrliche Immissionen unterliegen. Auf die Erholungseignung der großflächigen Waldbestände nördlich der Autobahn an sich, die sich weit über die Grenze des Untersuchungsgebiets hinaus erstrecken, hat das Vorhaben in Anbetracht der Ausdehnung dieser Waldflächen keinen Einfluss. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der während der Bauabwicklung temporär hier zusätzlich auftretenden Be-

eintrüchtigungen durch Immissionen unterschiedlicher Art sowie visuellen Beeinträchtigungen infolge der Bautätigkeiten. Diese werden im Umfeld der genannten Waldflächen jeweils nur überschaubare Zeiträume andauern. Die Offenlandflächen, die sich nördlich der Autobahn befinden, werden bedingt durch den vorwiegend einseitigen Ausbau nach Süden in gewissem (geringem) Maß von Immissionseinträgen entlastet.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen werden nicht auf Dauer unterbrochen. Lediglich zeitweilig werden einige die Autobahn kreuzende Wege wegen der Bauarbeiten im Kreuzungsbereich nicht passierbar sein. Die entsprechenden Wegebeziehungen werden aber grundsätzlich, wenn auch mit gewissen Umwegen für die Wegennutzer, auch in der Bauphase bedient. Nach der baulichen Umsetzung der Planung steht das Wegenetz der Allgemeinheit in seiner derzeitigen Form wieder uneingeschränkt zur Verfügung.

Die genannten Aspekte des Vorhabens im Teilbereich Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Deshalb wird auf den untenstehenden Gliederungspunkt C. 2.2.6 verwiesen. Da gerade der Bereich der Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht möglich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt.

#### 2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- § 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) und dazu vorliegende Vollzugshinweise und Arbeitshilfen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK)
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung

Insbesondere FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete, die nach deutschem Recht ausgewiesenen Schutzgebiete sowie geschützte Biotope/ Biotopverbandsysteme dienen (auch) dem Erhalt der biologischen Vielfalt.

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt bestimmt und hinsichtlich ihres Ausmaßes eingeordnet. Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden dabei im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen
- Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungsachsen
- Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und Europäische Vogelenschutzgebieten
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen
- Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern
- Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen
- Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Danach sind mit dem Vorhaben in mehrfacher Hinsicht sehr hohe Beeinträchtigungen verbunden:

Bei der Realisierung des Vorhabens werden in nicht unerheblichem Ausmaß standortgerechte Laub(misch)waldflächen (L61, L62 und L63) sowie Waldmäntel frischer bis mäßig trockener Standorte (W12 bzw. W12-WX00BK) überbaut (ca. 1,71 ha) bzw. kommen erstmals innerhalb des Beeinträchtigungskorridors der A 6 zu liegen (ca. 1 ha). Letzteres führt dazu, dass die betroffenen Flächen – obwohl sie nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden – durch die Emissionen des Straßenverkehrs in ihrer Lebensraumeignung bzw. ihrem ökologischen Potential bis zu einer gewissen Entfernung erstmals beeinflusst und in ihrer Wertigkeit gemindert werden. Waldflächen der genannten Art werden zudem auch in größerem Umfang für die Bauabwicklung in Anspruch genommen (rund 0,82 ha). Strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste junger, mittlerer und alter Ausprägung (N711-N713) sowie strukturreiche Nadelholzforste mittlerer und alter Ausprägung (N722 und N723) werden ebenso in nicht unerheblichem Umfang (grob 6,70 ha) überbaut bzw. betriebsbedingt beeinträchtigt (etwa 8,82 ha). Daneben werden auch derartige Strukturen während der Bauzeit beansprucht (ca. 6,81 ha). Im Randbereich des Planbereichs wird zudem in „Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, dem regionalen Klimaschutz bzw. dem Lärmschutz“ gemäß dem aktuellen Wald-

funktionsplan der Region Nürnberg eingegriffen (ca. 0,55 ha Rodung sowie ca. 0,57 ha vorübergehende Inanspruchnahme von Erholungswald zwischen der GVS Kammerstein – Unterreichenbach und der AS Schwabach-West). Darüber hinaus sind diese Waldbereiche als Bannwald ausgewiesen und unterliegen somit einem besonderen Schutzregime. Das nächstgelegene FFH-Gebiet 6632-371 „Rednitztal in Nürnberg“ befindet sich in ca. 5,5 km Entfernung nordöstlich der AS Schwabach-West. Aufgrund der weiten Entfernung zum plangegegenständlichen Bauvorhaben sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des Gebiets auszuschließen.

Im Rahmen der für die Umsetzung des Vorhabens notwendigen Baufeldfreimachung werden zudem zwölf Höhlenbäume beseitigt, wodurch zumindest potentielle Quartierstandorte für verschiedene Fledermaus- bzw. höhlenbrütende Vogelarten verloren gehen sowie zwei Brutreviere des Schwarzspechtes beeinträchtigt werden. Durch die Holzung von Waldbeständen gehen auch für den Schwarzspecht Lebensräume verloren. Zur Umsetzung des Vorhabens müssen außerdem in größerem Ausmaß Autobahnbegleitgehölze geholt werden. Diese Gehölze sowie die unmittelbar daran anschließenden Waldbereiche stellen jedoch relativ flächendeckend einen potentiellen Lebensraum der Haselmaus dar, der durch die Holzungen zumindest für einige Zeit entsprechend verkleinert wird. Die Begleitgehölze der Autobahn dienen außerdem derzeit auch strukturgebunden fliegenden Fledermausarten als Orientierungs- und Leitstrukturen, die infolge des Vorhabens zumindest zeitweilig entfallen. Die zum Ausbau der Autobahn notwendige Beseitigung von Hecken und Heckensäumen im unmittelbaren Umfeld der A 6 führt außerdem dazu, dass (mögliche) Brutstätten von Dorngrasmücke, Goldammer und Neuntöter in größerem Maß verloren gehen.

Entlang des Planbereichs der A 6 wurden 10 Habitate mit potenzieller Eignung als Lebensraum für Zauneidechsen untersucht. Dabei handelt es sich um überwiegend südexponierte Böschungflächen nördlich und südlich der A 6, die als Brache- und Ruderalflächen mit teilweisen Gebüschern ausgeprägt sind. Insgesamt konnte das im Auftrag der Vorhabensträgerin tätige Gutachterbüro auf 7 von 10 untersuchten Böschungflächen Zauneidechsenindividuen erfassen. Im Zuge der Realisierung des Vorhabens werden daher im Ausbaubereich der A 6 bestehende Habitate der Zauneidechse sowohl bauzeitlich in Anspruch genommen als auch dauerhaft überbaut. Wegen dieser Auswirkungen werden – auch unter Berücksichtigung des geplanten Abfangens und Umsiedelns der Tiere vor Baubeginn – artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne von § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG (Schädigungsverbot für Lebensstätten sowie Tötungsverbot) erfüllt (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.4.6.2.2).

Wanderkorridore für Großsäuger erfahren infolge des Vorhabens keine weitere Beeinträchtigung. Die Querungsbauwerke unter der A 6 im gegenständlichen Abschnitt werden mit mindestens den gleichen Abmessungen wie im Bestand neu errichtet bzw. wiederhergestellt, so dass sich die derzeitige Situation nicht relevant verändern wird. Die zusätzlich vorgesehene Ausgleichsmaßnahme 7 A „Grünbrücke Dechenwald“ mindert zudem erheblich die bereits bestehende Zerschneidungswirkung der Autobahntrasse bzw. bewirkt eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Austauschbeziehungen, insbesondere für Großsäuger, sowie für den Biotopverbund im Plangebiet insgesamt.

Darüber hinaus entstehen durch das Vorhaben unter mehreren Blickwinkeln hohe Beeinträchtigungen im Sinn der weiter oben stehenden Definition:

Der 6-streifige Ausbau der A 6 führt neben den bereits dargelegten Auswirkungen zu einer Überbauung und Versiegelung von weiteren Biotopstrukturen/-flächen.

Betroffen hiervon sind überwiegend die nachfolgend näher bezeichneten sonstigen Offenlandbiotope:

- artenarme säume und Staudenfluren (K11)
- mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren trockenwarmer Standorte (K121-GB00BK)
- mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren frischer bis mäßig trockener Standorte (K122)
- mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren feuchter bis nasser Standorte (K123)
- mesophile Hecken (B122-WH00BK)
- Gebüsche bzw. Hecken stickstoffreicher ruderaler Standorte
- Bäume/Baumreihen/-gruppen mit überwiegend einheimischen standortgerechten Arten alter Ausprägung (B313)
- stark verbuschte Grünlandbrachen und initiales Gebüschstadium (B13)
- Gräben naturfern (F211)
- eutrophe Stillgewässer, bedingt naturfern bis naturfern.

Im Ergebnis werden von den genannten Offenlandbiotopstrukturen 1,26 ha versiegelt sowie 2,84 ha überbaut. Im Einzelnen darf auf die Unterlage 9.4 T Teil 2 „Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ Bezug genommen werden.

An Waldbiotopflächen sind Laub(misch)wälder unterschiedlicher Ausprägung (L61-63 sowie L722) mit 1,22 ha Überbauung, 0,94 ha Beeinträchtigung sowie 0,82 ha bauzeitbedingte Beanspruchung tangiert. Darüber hinaus sind Nadelholzforste (N713, N722 und N 723) in teilweiser strukturreicher Ausprägung mit 6,70 ha Überbauung, 8,82 ha Beeinträchtigung und 6,80 ha bauzeitbedingter Inanspruchnahme betroffen. Zudem werden verschiedene naturschutzfachlich höherwertige landwirtschaftliche Flächen überbaut, liegen nach Verwirklichung des Vorhabens erstmals innerhalb der Beeinträchtigungszone der A 6 bzw. werden in der Bauphase des Vorhabens herangezogen. Dies betrifft mäßig extensive Grünlandflächen (G11) sowie artenarmes bzw. artenreiches Extensivgrünland (G213/G214). Von diesen Grünlandflächen werden 0,68 ha dauerhaft überbaut, 1,88 ha werden bauzeitbedingt in Anspruch genommen, 0,19 ha liegen neu in der Beeinträchtigungszone der Autobahn.

Biotopverbundsysteme bzw. Lebensraumbeziehungen werden infolge des Vorhabens nicht (zusätzlich) beeinträchtigt. Das vorhandene Trassenband der A 6 bildet bereits jetzt eine starke Barriere, durch den Ausbau der Autobahn entsteht insoweit kein weitergehender nachteiliger Effekt.

Schließlich führt das Vorhaben auch zu mittleren Beeinträchtigungen im Sinn der weiter oben stehenden Definition:

Von den genannten Gehölzstrukturen werden – ebenso wie noch weitere derartige Strukturen wie mesophile Gebüsche/Hecken (B112-WH00BK) – während der Bauzeit in Anspruch (0,29 ha) genommen bzw. geraten infolge des Ausbaus der A 6 in deren Beeinträchtigungszone (0,15 ha) hinein. Einzelbäume/ Baumreihen/ Baumgruppen mit überwiegend einheimischen standortgerechten Arten junger und alter Ausprägung (B311 und B 313) werden baubedingt im Umfang von lediglich knapp 0,007 ha vorübergehend beansprucht. Zwergstrauch- und Ginsterheiden (Z111-GC00BK) geraten infolge des Ausbaus der A 6 mit lediglich 0,0007 ha erstmals in deren Beeinträchtigungskorridor hinein. Bedingt naturferne bis naturferne Stillgewässer (S131) werden bauzeitbedingt im Umfang von 0,25 ha in Anspruch genommen. Mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren (K121 bzw. K122-

GB00BK) sowie artenarme Säume und Staudenfluren (K11) werden im Zuge der Bauarbeiten im Umfang von rund 1,23 ha vorübergehend beansprucht, zudem kommen diese in einem geringen Umfang von 0,017 ha erstmals in den Beeinträchtigungskorridor der A6 zu liegen. Landwirtschaftliche Nutzflächen in Gestalt von Acker- und (intensiv genutzten) Grünlandflächen (A11, G11 bzw. G123) werden im Umfang von 1,95 ha versiegelt. In den Waldgebieten Dechenwald, Baderslohe, Wolfslohe und Schattenlohe (Waldflächen ohne besondere Bedeutung) beläuft sich die vorübergehende Inanspruchnahme auf 7,06 ha, dauerhaft müssen hier 10,47 ha gerodet werden.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings zu berücksichtigen, dass die versiegelten, überbauten bzw. bauzeitlich beanspruchten Flächen zum Großteil bereits erheblichen Vorbelastungen durch den Autobahnverkehr ausgesetzt sind. Die ausschließlich für die Bauabwicklung herangezogenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert. Es wird jedoch, insbesondere im Bereich der zu holzenden Waldbestände, längere Jahre dauern, bis sich wieder den vorhandenen Beständen annähernd vergleichbare Strukturen auf den Flächen etabliert haben werden. Diese Wertungen sind allerdings noch ohne Einbeziehung der plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (siehe dazu u. a. die textlichen Beschreibungen unter C 2.1.5), erfolgt. Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Vorgaben der BayKompV letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht werden. Die Eingriffe sind zu einem erheblichen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sie gleichartig bzw. gleichwertig funktionell kompensiert (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 3.4.6.4.7, 3.4.6.4.8 und 3.4.6.4.10). Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden, sowie die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 3 und 4 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 25 Abs. 1 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Nichtsdestotrotz werden die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt insgesamt als sehr hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Schutzgütern Fläche und Boden unter C 2.2.3 verwiesen.

### 2.2.3 Schutzgut Boden

Die Bewertung der unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des BBodSchG und der BBodSchV zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u. a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Um die Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d. h. Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum sowie quantitative Aspekte („Flächenverbrauch“). Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als Grundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen hier vorkommenden Bodentypen (vorwiegend sandige Böden aus BläSENSANDSTEIN mit Ton- und Tonsteinlagen sowie untergeordnet Vorkommen des Unteren BURG SANDSTEINS mit Verwitterungs- und Umlagerungsprodukten) erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb der Trassenbereiche nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich im Übrigen auch als gravierendste Auswirkung auf die Schutzgüter Fläche und Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Auf Grund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit dem Vorhaben verbundene Nettoneuversiegelung von etwa 12,68 ha als sehr hohe Beeinträchtigung der Schutzgüter Fläche und Boden zu werten.

Durch das Vorhaben erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Insbesondere ist bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme trotz Rekultivierung nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wiederaufleben. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Straßennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zu den Fahrbahnrändern (ca. 10 m beiderseits der Straßenränder) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewer-

ten, wobei allerdings die Vorbelastung durch die schon vorhandenen Verkehrsflächen der Autobahn zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung von den Fahrbahnrändern deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der landwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als hoch/sehr hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Da vorliegend die Ertragsfähigkeit der vorhandenen Böden im Hinblick auf die relativ nährstoffarmen sandigen Böden allgemein bekannt als nur von allenfalls mittlerer Güte einzustufen ist, ist den vorhabensbedingten Eingriffen in die ackerbaulichen Flächen hier mittleres Gewicht zuzumessen. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit abschnittsweise landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung des Vorhabens in diesen Bereich hineinragen, wird eine Beeinträchtigung der dortigen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet. Hinsichtlich der forstwirtschaftlichen Bodennutzung ist keine abweichende Bewertung angezeigt.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tiere sind im Zuge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen, u.a. bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie teilweise entlang der Trasse verlaufende Wege zum großen Teil außerhalb des genannten 10 m-Bereichs. Soweit in untergeordnetem Umfang noch innerhalb dieses 10 m-Bereichs landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Hinzu kommt, dass in der unter C. 2.1.4.3 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungen zufolge der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher. Schädliche Bodenveränderungen i. S. v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

#### 2.2.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist, und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i. V. m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i. V. m. Art. 31 Abs. 2 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können (§ 52 WHG).

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen des § 78 WHG i. V. m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem plangegenständlichen Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

#### 2.2.4.1 Wasserschutzgebiete

Das östliche Ende des Ausbauvorhabens verläuft in geringem Umfang innerhalb der Zone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ (Bau-km 771+730 – Bau-km 773+800). Als Schutzmaßnahme des hier naturgegebenen oberflächennahen Grundwasserleiters ist gemäß den Maßgaben der RiStWag für die Bereiche, in denen die Versickerung des Fahrbahnniederschlagswassers zu erwarten ist (Böschungen und Mulden), eine Mächtigkeit des Oberbodens von 20 cm sicherzustellen (siehe hierzu die vorstehende Ziffer A. 3.2.2) Weitergehende Schutzmaßnahmen sind für dieses Wasserschutzgebiet nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg nicht erforderlich. Hingegen sind für das am Bauende (ebenfalls) tangierte Wasserschutzgebiet „Obermainbach“ (Wasserschutzgebietszone III) gemäß den Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss des östlichen Nachbarausbauabschnittes „AS Schwabach-West bis AS Roth“ an den Fahrbahnrandern als Schutzeinrichtung durchgängig Betonschutzwände der Aufhaltstufe  $\geq$  H1 (am Mittelstreifen H2) vorzusehen. Zusätzlich ist das Oberflächenwasser in Rinnen und Rohrleitungen zu fassen. Somit wird ein wirksamer Schutz für den in diesem Teil des Baubereichs sensiblen Grundwasservorkommens sichergestellt (siehe dazu ebenfalls die vorstehende Ziffer A. 3.2.2). Dennoch sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorhabensbedingten

Auswirkungen bezüglich der beiden wasserwirtschaftlich sensiblen Gebiete als mittelschwere Beeinträchtigung zu bewerten.

#### 2.2.4.2 Oberflächengewässer

Gewässerunterführungen bzw. -durchlässe, die im Rahmen des Vorhabens neu errichtet bzw. verlängert werden, erhalten identische Abmessungen wie die bereits bestehenden Durchlassbauwerke. Dadurch wird einer Verstärkung des Wasseranstaus im Hochwasserfall oberstromig dieser Gewässerquerungen vorgebeugt. Im Hinblick auf die identischen Maße kann gleichzeitig eine Verschärfung der Hochwassersituation unterstromig dieser Querungsbauwerke ausgeschlossen werden; Auswirkungen auf das Abflussgeschehen sind nicht zu erwarten. Nachteilige anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens im Hochwasserfall sind damit in Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg (amtlicher Sachverständiger) nicht festzustellen. Für den Graben zum Lanzenbach (Gewässer III. Ordnung bei Bau-km 765+900 ist eine Sedimenträumung zum Erhalt der hydraulischen Leistungsfähigkeit als gestattungsfreie Unterhaltungsmaßnahme vorgesehen. Ansonsten sind keine weiteren Ertüchtigungsmaßnahmen an den im Plangebiet vorhandenen Gewässern oder Vorflutern im Umfeld der A 6 beabsichtigt.

Der Lanzenbach, Geisbach und Schildgraben haben ihren Ursprung auf der Südseite der A 6 und verlaufen jeweils von Nord-Westen nach Süd-Osten. Der Lanzenbach und Geisbach münden in die Aurach, der Schildgraben mündet in den Mainbach. Nördlich der A 6 entspringt auf Höhe Dechendorf die Volkach. Diese verläuft von dort aus in Richtung der Stadt Schwabach, wo sie in das Gewässer Schwabach mündet. Bei allen bezeichneten ständig wasserführenden Vorflutern handelt es sich um Gewässer III. Ordnung. Die Zuleitung aus den Beckenanlagen in diese Gewässer erfolgt über vorhandene, überwiegend namenlose Geländegräben, sowie teilweise auch über Rohrleitungen, die Bestandteil der bestehenden Straßenentwässerung (GVS Kammerstein – Volkergau, GVS Kammerstein – Oberreichenbach, B 466) sind.

Die Möglichkeit einer Versickerung hat die Vorhabensträgerin bei den Vorplanungen für diesen Ausbauabschnitt intensiv untersucht. Im Ergebnis war festzustellen, dass eine Versickerung im Ausbaubereich aufgrund der geohydrologischen Verhältnisse nicht in Betracht kommt. Vielfach liegen zu geringe Bodendurchlässigkeiten und/oder zu geringe Grundwasserüberdeckungshöhen vor. Daher wird das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnitts anfallende Oberflächenwasser in Mulden bzw. Rohrleitungen gesammelt und zur Minimierung der Gewässerbelastung in Absetz- sowie Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeführt. Das auf Brückenbauwerken anfallende Wasser fließt über Rohrleitungen der (dann optimierten) Streckenentwässerung zu.

Die Entwässerung des Planbereichs sieht insgesamt 6 Entwässerungsabschnitte mit den zugehörigen Einleitungsstellen E1 bis E6 vor. Die Festlegung der einzelnen Abschnitte ist durch die konstruktive Anordnung und Ausbildung der Regenrückhalteanlagen bzw. Vorflutanschlüsse bestimmt. Eine Darstellung der einzelnen Entwässerungsabschnitte findet sich in der Unterlage 8 T (Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen).

Vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter erfolgt die Reinigung in einem Absetzbecken (ASB) nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ (RAS-Ew, Ausgabe 2005) sowie der „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ (Merkblatt DWA-M 153, Ausgabe August 2007). Im ASB wird für den Havariefall auch eine Ölrückhaltung für bis zu 30 m<sup>3</sup> Leichtflüssigkeit vorgesehen. In Abhängigkeit von der hydraulischen Belastbarkeit der

Vorfluter wird zusätzlich die Einleitungsmenge über ein Rückhaltebecken (RHB) auf einen gewässerverträglichen Wert gedrosselt. Die RHB werden über einen Erddamm mit Tauchrohren vom ASB getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (siehe hierzu Unterlage 18.1 T Anlagen 1 - 6).

Grundsätzlich sollen die Geländeabflüsse der Außeneinzugsgebiete nicht gefasst, sondern wie im Bestand bzw. natürlichem Gelände mittels Gräben und Mulden getrennt vom Oberflächenwasser der Straßen versickert bzw. abgeleitet werden. Damit wird eine Einleitung von sauberem Wasser in die Absetz- und Regenrückhaltebecken vermieden.

Das auf den plangegegenständlichen Fahrbahnflächen anfallende belastete Oberflächenwasser wird größtenteils gesammelt und über die vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken den Vorflutern zugeleitet. Mit diesen Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt auf Grund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung hier vorgebeugt. Die Absetzbecken stellen mittels Tauchrohrsystemen und Auffangräumen für Leicht- und Schwerflüssigkeiten sicher, dass auch im Havariefall keine dabei evtl. austretenden wassergefährdenden Stoffe in die Vorfluter gelangen. Die Regenrückhaltebecken werden als Trockenbecken ausgebildet.

Insoweit tritt mit dem Vorhaben eine Verbesserung gegenüber dem Istzustand ein. Auch jetzt schon wird in die genannten Vorfluter Autobahnabwasser eingeleitet, wobei momentan noch gar keine Behandlung des Wassers erfolgt. Die Entwässerung des Ausbauabschnitts der A 6 sieht erstmals die neu gebildeten 6 Entwässerungsabschnitte mit den zugehörigen Einleitungsstellen E 1 bis E 6 vor. Wegen dem in jedem Abschnitt neu zu errichtenden Regenrückhaltebecken erfolgt eine hydraulisch gedrosselte Einleitung in den jeweiligen Vorfluter, die Streckenlänge verringert sich in dem jeweiligen Entwässerungsabschnitt, so dass statistisch gesehen die Wahrscheinlichkeit von unfallbedingten Schadstoffeinträgen in das (jeweilige) Gewässer verringert wird. Die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Vorfluter sind daher insgesamt als mittel zu bewerten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Bereich der Baustrecke zum großen Teil erstmals Abwasserbehandlungseinrichtungen geschaffen werden, die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen. Positiv schlägt weiterhin zu Buche, dass den Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine nicht gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt. Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die durch zusätzliche Versiegelung veränderten Abflussverhältnisse und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Vorfluter. Etwaigen hydraulischen Problemen im Hinblick auf den Drosselabfluss der Regenrückhaltebecken wird mit den unter A 4.3.2 verfügbaren Maßgaben wirksam begegnet, sodass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht nicht als hoch einzustufen sind.

Den während der Bauabwicklung möglichen Gefährdungen von Oberflächengewässern kann mit den unter A. 3.2 verfügbaren Auflagen wirksam begegnet werden. Die u. U. dennoch zeitweise nicht zu vermeidenden Einwirkungen sind nicht nachhaltiger Natur, so dass die baubedingten Beeinträchtigungen für Oberflächengewässer nur als mittelschwer zu bewerten sind.

#### 2.2.4.3 Grundwasser

Das Grundwasser wird im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens zu Zwecken der Trinkwassergewinnung genutzt. Insoweit wird wegen der teilweisen Lage des Bauvorhabens im Randbereich der beiden amtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete „Schwabacher Quellen“ (Zone IIIB) sowie „Obermainbach“ (Zone III) auf

die vorstehenden Ausführungen unter C. 2.2.4.1 und die dort genannten Schutzmaßnahmen verwiesen.

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen ergeben sich vor allem durch die Neuversiegelung von netto ca. 12,68 ha insofern, als hierdurch die Grundwasserneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden oder – etwa in den Randbereichen – zumindest beeinträchtigt wird. In Bereichen mit anlehmigen Sanden bis stark lehmigen Sanden kann die Grundwasserneubildung infolge der Durchlässigkeit der Sande als hoch eingestuft werden. Der Grundwasserflurabstand ist in allen Streckenbereichen mindestens 1,5 m unter Erdplanum, auch die Seitenentnahmen liegen deutlich oberhalb des Grundwasserspiegels. Erschwerend kommt hinzu, dass das Untersuchungsgebiet relativ niederschlagsarm ist. Der durchschnittliche Jahresniederschlag liegt zwischen 650 mm und 750 mm, so dass sich gerade hier Versiegelungen ungünstig auf die Grundwasserneubildung auswirken. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser insofern als hoch zu bewerten.

In 2013 hat die Vorhabensträgerin ein Baugrundgutachten anfertigen lassen, welches eine Auswertung der Bohrungen aus den Jahren 2007 und 2011 beinhaltet. Die Grundwasserstände wurden jeweils zum Zeitpunkt der Herstellung der Bohrung gemessen. Im Abschnitt bei Bau-km 769+150 – Bau-km 769+750 besteht eine Tiefenentwässerung, die durch die einseitige Verbreiterung der A 6 überbaut wird und dadurch entfallen muss.

Um aussagekräftige Erkenntnisse über die gegebenen Grundwasserverhältnisse zu erlangen, wurde die Niederbringung und Beobachtung neuer Bohrungen veranlasst. Es erfolgte eine Neubeurteilung der Grundwasserverhältnisse anhand dieser aktuellen Bohrungen aus den Jahren 2017 und 2018. An relevanten Stellen erfolgte der Ausbau von Bohrungen zu Grundwassermess-Stellen, um wiederkehrende Messungen zu ermöglichen. Alle Aufschlüsse der Trasse und auch die Grundwassermessstellen zeigen Grundwasserstände von stets mindestens 1,5 m unter Erdplanum. Insbesondere wurde eine Detailbetrachtung für den Einschnitt bei Bau-km 769+150 – Bau-km 769+750 durchgeführt und das Erfordernis einer Tiefenentwässerung geprüft. Auch hier ergeben sich Grundwasserstände von mindestens 1,5 m unter Geländehöhe. Demnach ist festzustellen, dass mit der gewählten Höhen- und Lagetrassierung im Ausbauabschnitt zukünftig auf eine Tiefenentwässerung verzichtet werden kann. Weiterhin wurden die Beckenanlagen auf Grundlage der geotechnischen Untersuchungen so geplant, dass keine dauerhaften Grundwasserabsenkungen erforderlich werden. Es liegen für die Oberbaubemessung über den gesamten Trassenabschnitt günstige Wasserverhältnisse nach RStO 12 vor.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser werden vor allem durch den Bau der Absetz- und Regenrückhaltebecken stark gemindert. In großen Teilen der Baustrecken tritt durch die erstmalige geregelte Straßenabwasserbehandlung eine gewisse Verbesserung für den Grundwasserschutz gegenüber der bestehenden Situation ein. Von daher werden die Beeinträchtigungen des Grundwassers unter diesem Blickwinkel als von mittlerem Gewicht bewertet.

## 2.2.5 Schutzgüter Luft und Klima

### 2.2.5.1 Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend

dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich. Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.1.4.1 und C 2.1.4.3 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Weil die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich allenfalls eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung. Dies gilt auch für die im Umfeld des Straßenkörpers liegenden, zur Naherholung bzw. für sonstige Freizeitaktivitäten geeigneten Flächen.

#### 2.2.5.2 Klima

Für die Bewertung der unter C 2.1.4.5.2 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher – soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind – auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der A 6. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich i. S. d. UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung land- bzw. forstwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können.

Da durch die bestehende Trasse der A 6 im Untersuchungsgebiet bereits eine erhebliche Vorbelastung gegeben ist und ihr Ausbau – trotz der damit verbundenen Verluste an unbebauten Flächen – keine bedeutenden zusätzlichen Beeinträchtigungen für das lokale Klima mit sich bringt (auch nicht durch die verkehrsbedingten Emissionen), insbesondere keine Luftleitbahnen unterbrochen werden und auch sonst kein spürbarer nachteiliger Einfluss auf den klimatischen Ausgleich zwischen Siedlungs- und Freilandflächen entsteht, kommt es durch die Verwirklichung des Vorhabens im Ergebnis nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die allenfalls als von mittlerer Schwere einzustufen sind.

## 2.2.6 Schutzgut Landschaft

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u.a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich die Trasse in das natürliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert. Außer den rein technisch geprägten Elementen wie Brücken stellen vor allem Damm- und Einschnittsstrecken Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar.

Es darf davon ausgegangen werden, dass eine Führung auf einem Damm auf Grund der größeren Einsehbarkeit und Fernwirkung allgemein optisch als noch störender empfunden wird als die Lage im Einschnitt. Deshalb wird in der vorgenommenen Bewertung den Dammstrecken eine größere Eingriffsintensität zugeordnet als den im Einschnitt geführten Streckenabschnitten. In Bezug auf die Höhe der Dämme bzw. der Tiefe der Einschnitte werden dabei Schwellenwerte angenommen, die sich an menschlichen Maßstäben orientieren. Der Schwellenwert von 1,5 m entspricht etwa der Augenhöhe des Menschen und der Schwellenwert von 5 m etwa zwei Geschosshöhen eines Gebäudes.

Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

- a) Sehr hoch
  - Durchschneidung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
  - Durchschneidung oder Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturschutzgebieten
  - Durchschneidung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
  - Zerstörung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
  - Zerstörung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
  - Überbauung von Wald- und Feldgehölzen
  - Durchschneidung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
  - Beeinträchtigung durch Großbrücken

- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von mehr als 5 m
- b) Hoch
- Beeinträchtigung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
  - Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
  - Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
  - Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
  - Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
  - Durchschneidung von sonstigem Wald
  - Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von 1,5 bis 5 m
  - Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von mehr als 5 m
- c) Mittel
- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von 1,5 bis 5 m
  - Beeinträchtigung von sonstigem Wald
  - Beeinträchtigung durch landschaftsuntypische Bandstrukturen.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die gegebene Höhenlage der A 6 weitgehend unverändert bleibt und Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft nicht in mehr als vernachlässigbarem Umfang auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Autobahn und der Errichtung der geplanten Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen verbunden. Blendet man zunächst aus, dass das Landschaftsbild durch das Band der A 6 sowie die Baukörper der AS Schwabach-West bereits teilweise mitgeprägt ist, stellt sich die Bewertung wie folgt dar:

Das gegenständliche Vorhaben führt unter mehreren Gesichtspunkten zu sehr hohen Beeinträchtigungen. Die ausgebaute Trasse der A 6 durchschneidet das zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West bestehende Landschaftsschutzgebiet „Südliches Mittelfränkisches Becken westlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Spalter Hügelland, Abenberger Hügelgruppe und Heidenberg (LSG West)“ zwar nur kleiflächig, jedoch ist dieser Eingriff von dauerhafter Natur. Im Randbereich des Planbereichs wird zudem in „Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, dem regionalen Klimaschutz bzw. dem Lärmschutz“ gemäß dem aktuellen Waldfunktionsplan der Region Nürnberg eingegriffen (ca. 0,55 ha Rodung sowie ca. 0,57 ha vorübergehende Inanspruchnahme von Erholungswald zwischen der GVS Kammerstein – Unterreichenbach und der AS Schwabach-West). Darüber hinaus sind diese Waldbereiche als Bannwald ausgewiesen und unterliegen somit einem besonderen Schutzregime. Struktureiche Nadelholzforste mittlerer und alter Ausprägung werden ebenso in nicht unerheblichem Umfang (grob 6,70 ha) überbaut bzw. betriebsbedingt beeinträchtigt (rund 8,82 ha). Überdies werden im Rahmen des Vorhabens in einem räumlich eng begrenzten Bereich Erddämme angeschüttet, die mehr als 5 m über dem jetzigen Gelände aufragen. Dies betrifft zum einen die im Bereich von Dechendorf vorgesehenen Lärmschutzanlagen (Wälle bzw. Wall-/Wandkombination),

die auf einer Gesamtlänge von 710 m bis zu 12 m Höhe aufweisen. Zudem sind im Bereich des Ortsteils Haag der Gemeinde Kammerstein auf einer Gesamtlänge von 1.550 m Lärmschutzanlagen bis zu einer Höhe von 7,5 m vorgesehen (Wälle sowie Wall-/Wandkombination). Insoweit wird auf die tabellarische Darstellung in Unterlage 1 T Kapitel 6.1.4 verwiesen. Aufgrund der sich von Bau-km 770+000 bis Bau-km 770+200 ergebenden Dammböschung von  $\geq 11$  m Höhe ist, wie auch im Bestand, beidseitig eine 3,0 m breite Berme innerhalb der Böschung vorgesehen. Auf Höhe der Ortschaft Haag wechselt die geplante Gradiente der A 6 von einer 6 m Einschnittslage in eine 6 m hohe Dammlage.

Daneben entstehen in mehrfacher Hinsicht hohe (visuelle) Beeinträchtigungen im Sinn der weiter oben genannten Definition. So werden abschnittsweise Waldflächen ohne besondere Bedeutung für das Landschaftsbild, die auch nicht als Erholungswald ausgewiesen sind, durchschnitten. Dabei werden in den Waldgebieten Dechenwald, Baderslohe, Wolfslohe und Schattenlohe dauerhaft 10,47 ha gerodet. Im ersten Drittel des Trassenverlaufes (dies entspricht einer Strecke von rund 3,4 km) befindet sich die Autobahntrasse fast durchgängig in Dammlage mit Höhen zwischen 1,5 m bis 4,5 m über dem bestehenden Geländeniveau. Davon ausgenommen ist der Teilbereich bei Bau-km 767+150. In dem ca. 450 m langen Einschnittsbereich sind Höhendifferenzen zwischen dem seitlichen Gelände und dem nördlichen Fahrbahnrand von ca. 8,0 m vorhanden. Der südliche Fahrbahnrand befindet sich ca. 3,0 m im Einschnitt. Im weiteren Verlauf bis zum Ausbauen der wechsellagen sich 2 m bis 8 m hohe Damm- und Einschnittslagen ab, auf Höhe der Ortschaft Albersreuth und der T+R-Anlage Kammersteiner Land befindet sich die A 6 auf ungefähr geländegleichem Höhenniveau.

Schließlich treten auch noch mehrere mittlere Beeinträchtigungen im oben genannten Sinn auf. Diese resultieren daraus, dass im Rahmen des Vorhabens auch Geländeeinschnitte mit einer Tiefe von zumindest 1,5 m – sowohl im südlichen als auch im nördlichen Bereich der Richtungsfahrbahn der A 6 – entstehen. Dies geschieht auf vier Teilabschnitten, die zwischen rund 360 m und etwa 500 m lang sind; die Gesamtlänge der Strecken mit derartigen Geländeeinschnitten beträgt etwa 1,7 km. Geländeeinschnitte mit der genannten Mindestdiefe entstehen außerdem auch in Teilbereichen der Ein- und Ausfahrtsrampen der baulich anzupassenden AS Schwabach-West. Zudem werden bei Bau-km 773+695 für beide Richtungsfahrbahnen neuen Rampen für den BAB-Betriebsdienst errichtet, die in Teilbereichen ebenfalls Einschnitte mit einer Tiefe von mindestens 1,5 m zur Folge haben. Die Trasse der A 6 stellt sich außerdem als ansonsten landschaftsuntypische Bandstruktur dar.

Da aber die Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 25 Abs. 1 UVPG), ist festzuhalten, dass verschiedene Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen geplant sind, die zur Einbindung der einzelnen Vorhabensbestandteile in die Landschaft beitragen sollen. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolge dessen ließe sich unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen.

Letzteres gilt erst recht mit Blick darauf, dass bei der Bewertung auch die Vorbelastung einzubeziehen ist (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV). Dies würde eine nochmals erheblich günstigere Bewertung der Vorhabenswirkungen ermöglichen, nachdem – wie schon erwähnt – das Landschaftsbild durch das Band der A 6 so-

wie der AS Schwabach-West und der T+R-Anlage Kammersteiner Land bereits in Teilen stark vorgeprägt ist, die zusätzlichen Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der A 6 fallen im Verhältnis relativ überschaubar aus.

### 2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Hinblick auf die bestehenden gesetzlichen Vorgaben zum Denkmalschutz sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat dargelegt, dass sich der unmittelbare Ausbaubereich der A 6 nicht im Bereich von Bodendenkmälern befindet. Jedoch können innerhalb des Waldes im Planbereich archäologische Befunde liegen. Im digitalen Geländemodell der Bayerischen Vermessungsverwaltung befinden sich innerhalb der als Vermutungs-/Verdachtsfläche eingetragenen Bereiche runde Anomalien, die ein Indiz für die Existenz vorgeschichtlicher Grabhügel oder mittelalterlicher/ frühneuzeitlicher Kohlemeiler sein könnten. Somit ist es nach Auffassung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht auszuschließen, dass Bodendenkmäler im Nahbereich der Trasse im Zuge der Bauarbeiten bzw. des Baustellenverkehrs beeinträchtigt werden können. Den bodendenkmalpflegerischen Belangen wird jedoch durch die Nebenbestimmungen unter A 3.1.3 und A 3.5 so weit wie möglich Rechnung getragen. Den unter C. 2.1.4.7 dargestellten, aus derzeitiger Sicht absehbaren Auswirkungen kommt deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität der Beeinträchtigung mittlere bis hohe Bedeutung zu.

### 2.3 Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das gegenständliche Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter sowie Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten dazu ergeben sich aus der nachfolgenden materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

## 3. Materiell-rechtliche Würdigung

### 3.1 Ermessensentscheidung

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, welcher der Planfeststellungsbehörde

bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträger und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 115 m. w. N.).

Das plangegegenständliche Vorhaben wird mit diesem Beschluss in Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereiteten Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### 3.2 Abschnittsbildung

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, 1094).

Im November 2009 wurde eine Voruntersuchung für den abschnittsübergreifenden Bereich von der Landesgrenze Baden-Württemberg/ Bayern bis zur AS Schwabach-West erarbeitet (der plangegegenständliche Abschnitt östlich Triebendorf – AS Schwabach-West mit einer Länge von ca. 10,7 km liegt innerhalb dieses Bereichs). Ziel der Voruntersuchung war es, eine Aufteilung in einzelne Planungsabschnitte vorzunehmen und für die einzelnen Abschnitte entsprechende Trassierungshinweise zu geben.

Der östlich angrenzende Ausbauabschnitt von der AS Schwabach-West bis zur AS Roth wurde mit dem Beschluss vom 30.12.2011, Az.: 32-4354.1-1/10 der Regierung von Mittelfranken planfestgestellt und befindet sich derzeit im Bau. Aus Gründen der Verkehrssicherheit war es erforderlich, die hierbei vorgesehene Ausbildung des Übergangs von vier auf sechs Fahrstreifen im Bereich der AS Schwabach-West vorab provisorisch zu ändern. Hierzu hat die Regierung von Mittelfranken in Ergänzung zum Planfeststellungsbeschlusses vom 30.12.2011, Az.: 32-4354.1-1/10 mit Schreiben vom 01.02.2018, Az.: RMF-SG32-4354-1-33-7 ein Negativattest erteilt. Die endgültige Ausbildung dieses Bereiches ist mit Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Unterteilung des 6-streifigen Ausbaus der A 6 von der Landesgrenze Baden-Württemberg/ Bayern bis zur AS Schwabach-West dient der besseren Überschaubarkeit bzw. leichteren Durchführbarkeit der einzelnen Verfahren. 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, 573). Im Hinblick auf die Länge des zu betrachtenden Gesamtabschnitts von der Landesgrenze Baden-Württemberg/ Bayern bis zur AS Schwabach-West von etwa 66 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 vor allem 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, NJW 1981, 2592, 2595). Der gegenständliche Bauabschnitt mit einer Länge von rund 10,7 km weist außerdem auch eine eigenständige Verkehrsfunktion auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, NVwZ 2005, 803); hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.1 verwiesen. Aus diesen Ausführungen ergibt sich auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, der planfestgestellte Bauabschnitt dennoch sinnvoll ist. Denn er ist bereits für sich genommen verkehrswirksam, selbst wenn am westlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden müssten. Die Entstehung eines unbrauchbaren Planungstorsos ist ausgeschlossen, da lediglich eine Verbreiterung der bestehenden A 6 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 6 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten.

### 3.3 Planrechtfertigung

#### 3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im Abschnitt AK Feuchtwangen/Crailsheim bis AS Roth in den seit der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt geltenden 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 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). 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 6 im verfahrensgegenständlichen 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 (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beil. 2006, 1 Rn. 182 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 6 ist Teil der Europastraße E 50 und verbindet als wichtige transeuropäische Verkehrsachse in West-Ost-Richtung Frankreich und Deutschland mit verschiedenen osteuropäischen Staaten wie Tschechien, der Slowakei, der Ukraine und Russland. Innerhalb Deutschlands verbindet sie u. a. die Wirtschaftsräume Saarbrücken, Mannheim/Ludwigshafen und Nürnberg miteinander. Die A 6 ist zudem Bestandteil des transeuropäischen Netzes (siehe Karten 0.4 und 5.4 des Anhangs I der VO (EU) 1315/2013) und stellt eine von (nur) drei überregionalen Ost-West-Verbindungen in Süddeutschland dar.

Die A 6 stellt innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes ein wichtiges Teilstück der West-Ost-Magistrale E 50 (Verbindung Paris – Nürnberg – Prag) dar. Innerhalb Deutschlands verbindet sie die Wirtschaftsräume Saarbrücken, Mannheim /Ludwigshafen sowie Nürnberg mit indirektem Anschluss der Zentren Stuttgart bzw. Karlsruhe miteinander und nimmt starken überregionalen Verkehr auf. Zusätzlich erheblicher regionaler Verkehr im Raum Schwabach wird über die Bundesstraße B 466 an der AS Schwabach-West und über die Bundesstraße B 2 an der AS Schwabach-Süd der A 6 zugeleitet. Quelle und Ziel dieses Verkehrs ist überwiegend der Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen.

Beim plangegegenständlichen Ausbauvorhaben handelt es sich um die Erweiterung einer bestehenden Autobahn von vier auf sechs Fahrstreifen. Ziel des Ausbaus ist es, neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit, die bestehenden Leistungs-fähigkeitsdefizite bedarfsgerecht für die zum Jahr 2030 zu erwartende Verkehrsbelastung zu beseitigen.

Im gegenständlichen Streckenabschnitt muss die A 6 neben einem hohen Transitverkehrsaufkommen auch starke, auf den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen ausgerichtete Quell- und Zielverkehre bewältigen. Dies spiegelt sich insbesondere in den Ergebnissen der periodisch durchgeführten amtlichen Straßenverkehrszählungen wider. Danach nahm die Verkehrsbelastung auf der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und dem AK Nürnberg-Süd in den letzten Jahrzehnten stetig zu. Nach den Ergebnissen der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der A 6 im gegenständlichen Abschnitt bei 56.400 Kfz/24h (im Bereich AS Neuendettelsau – AS Schwabach-West) bzw. bei 64.300 Kfz/24h (im Bereich AS Schwabach-West – AS Schwabach-Süd) Der Anteil des Schwerverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen betrug dabei jeweils etwa 23 – 25 %; dies unterstreicht, dass die A 6 insbesondere auch für den Güterverkehr eine der wichtigste Verkehrsachse bildet.

Zu verkehrlichen Spitzenzeiten führen die aktuell festzustellenden Verkehrsbelastungen regelmäßig zu zähfließendem bzw. gar sich stauendem Verkehr. Die vorhandenen Verkehrsanlagen der A 6 sind in diesen Zeiten nicht in der Lage, eine zügige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Dass der bestehende Querschnitt der A 6 sich insgesamt allmählich seiner Leistungsgrenze nähert, ergibt sich außerdem aus einer von der Vorhabensträgerin durchgeführten Überprüfung der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen unter Ansatz des durchschnittlichen täglichen Verkehrs des Jahres 2015. Im Ergebnis konnte dabei (noch) das Vorliegen der Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt werden, d. h., dass insgesamt noch ein stabiler Verkehrszustand vorzufinden ist, allerdings der Verkehrsablauf durch hohe Belastungen gekennzeichnet ist, die bereits zu deutlichen Beeinträchtigungen für den Verkehr führen. Im plangegegenständlichen Ausbaubereich der A 6 existieren zwar Unfallhäufungsstellen, jedoch liegen die Unfallraten für beide Fahrtrichtungen jeweils im Bereich des bayerischen Mittelwertes von ca. 0,22. Im Bereich der AS Schwabach-West ist keine Unfallhäufung zu verzeichnen.

Daneben weist die bestehende Trasse der A 6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt gewisse trassierungstechnische Mängel auf. Die bestehenden Längsneigungen genügen in den Verwindungsbereichen nicht den aktuellen Mindestanforderungen. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im Planbereich werden zukünftig ausreichende Längsneigungen sichergestellt. Außerdem erfolgen die bestehenden Querneigungswechsel im Bereich von gleichsinnig gekrümmten Kreisbögen, was nach den geltenden RAA nicht zulässig ist. Auch dieser Mangel wird mit der Ausbauplanung beseitigt. Zudem weist die bestehende Trasse der A 6 im größten Teil des Planungsabschnitts eine nicht mehr regelkonforme bzw. unzureichende Querneigung der Fahrbahn von lediglich 1,5 % auf, was bei stärkeren Regenereignissen zu Aquaplaning führen kann. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird zukünftig die Querneigung nach den Vorgaben der RAA mit mindestens 2,5 % ausgebildet.

Nach der den Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 21 beigefügten Verkehrsuntersuchung von SSP Consult vom September 2018 steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im betreffenden Abschnitt der A 6 bis zum Jahr 2030 im Bereich der AS Neuendettelsau – AS Schwabach-West auf 74.700 Kfz/24 h sowie im Bereich der AS Schwabach-West – AS Schwabach-Süd auf 88.700 Kfz/24 h (erheblich) an. Der Schwerverkehrsanteil wird im Jahr 2030 zwischen 20 % und 23 % liegen und sich damit in etwa auf konstantem Niveau bewegen. Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden wäre, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig.

Im Hinblick auf die damit gegenüber 2015 prognostizierte deutliche Verkehrszunahme sowie die weiter oben schon beschriebenen derzeitigen verkehrlichen Verhältnisse ist ohne weiteres erkennbar, dass der jetzige Ausbauzustand der A 6 nicht in der Lage ist, in Zukunft für eine adäquate und verkehrssichere Verkehrsabwicklung zu sorgen. Noch deutlich mehr und häufigere Überlastungserscheinungen, noch stärkere Verkehrsbehinderungen und Sicherheitseinbußen sowie vermehrte Unfälle sind zwangsläufig die Folge. Bestätigt wird die Unzulänglichkeit des vorhandenen Fahrbahnquerschnitts für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens indiziell auch durch die RAA als für den Autobahnbau maßgebliches technisches Regelwerk. Aus Bild 4 der RAA, welches die Einsatzbereiche der unterschiedlichen Regelquerschnitte von Autobahnen darstellt, lässt sich entnehmen, dass sich ein 4-streifiger Autobahnquerschnitt ab einer Verkehrsbelastung von etwa 65.000 Kfz/24 h seiner oberen Leistungsgrenze annähert. Bei Erreichen der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen übersteigt damit die Verkehrsbelastung der A 6 sogar erheblich diesen Grenzbereich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des vorhandenen Querschnitts.

Mit der Erweiterung der A 6 von vier auf sechs Fahrstreifen wird den derzeit feststellbaren Unzuträglichkeiten bzw. Defiziten entgegengewirkt. Die Leistungsfähigkeit der A 6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt wird durch den Ausbau deutlich erhöht und Kapazitätsengpässe werden beseitigt, der Verkehrsfluss wird verstetigt. Die überlastungsbedingten Verkehrsbehinderungen werden dadurch zumindest deutlich zurückgehen, wodurch sich gleichzeitig auch die erzielbare durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit wieder erhöht. Das Konfliktpotential, das mit den Fahrgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw verbunden ist, wird durch den zusätzlichen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ebenso spürbar entschärft. Außerdem werden diejenigen Fahrzeuge, die bislang wegen der Verkehrsbelastung der A 6 diese meiden und stattdessen das der Autobahn nachgeordnete Straßennetz nutzen, wieder verstärkt die Autobahn nutzen. Das Straßennetz im Umfeld des gegenständlichen Ausbauabschnitts wird dadurch entlastet. Daneben werden auch die beschriebenen trassierungstechnischen Mängel der bestehenden

Autobahntrasse beseitigt. Die Verkehrssicherheit auf der A 6 wird durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 sonach nachhaltig gesteigert.

Weiterhin trägt die vorgesehene Erneuerung der Straßenausstattung nach dem aktuellen Stand der Technik zu einer zusätzlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt bei. Als Beispiel sind hier durchbruchssichere Fahrzeugrückhaltesysteme im Mittelstreifen sowie Fahrbahnmarkierungen mit verbesserter Nachsichtbarkeit zu nennen. Darüber hinaus wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auch die Wohnbevölkerung erheblich von Verkehrslärmmissionen entlastet. Die plangegegenständlichen Maßnahmen bewirken teilweise Pegelminderungen von mehreren dB(A) im Wahrnehmbarkeitsbereich des menschlichen Ohrs gegenüber dem Zustand, der sich im Prognosehorizont ohne den Ausbau der A 6 ergäbe.

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

### 3.3.2 Finanzierbarkeit des Vorhabens

Die Tatsache, dass das Vorhaben in dem seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen „nur“ als weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft ist, nimmt ihm nicht die Planrechtfertigung. Im Rahmen der gebotenen vorausschauenden Beurteilung, ob dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen, die eine Realisierung innerhalb eines Zeitrahmens von zehn bis fünfzehn Jahren aus finanziellen Gründen ausschließen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, UPR 1999, 355-356; BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 58), vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass der gegenständliche Ausbau der A 6 aus finanziellen Gründen scheitern wird. Es sind keine zureichenden Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass für das Vorhaben aus Haushaltsgründen keinerlei Verwirklichungsmöglichkeit innerhalb des genannten Zeitraumes bestünde:

Nach den Gesetzgebungsmaterialien zum Fernstraßenausbaubesetz dürfen auch bei Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht in begründeten Fällen die Planung aufgenommen bzw. weiter betrieben werden, wobei dies nach den dortigen Ausführungen auf Grund der netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Projekten des vordringlichen Bedarfs zulässig ist (BT-Drs. 15/1657, S. 21). Ein solcher Zusammenhang mit benachbarten Projekten des vordringlichen Bedarfs besteht hier.

Der 6-streifige Ausbau der BAB A 6 im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis östlich AK Feuchtwangen/Crailsheim ist im vordringlichen Bedarf eingestuft. Gleiches gilt für den östlich angrenzenden Ausbauabschnitt von der AS Schwabach-West bis zur AS Roth. Dieser wurde mit Beschluss vom 30.12.2011, Az.: 32-4354.1-1/10 der Regierung von Mittelfranken planfestgestellt und befindet sich derzeit im Bau. Die weiter an den plangegegenständlichen Ausbauabschnitt westlich angrenzenden, noch in der Planungsphase befindlichen weiteren Teilabschnitte, sind ebenfalls als weiterer Bedarf mit Planungsrecht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Um insbesondere die bestehende und in Zukunft noch weiter zunehmende Verkehrsbelastung der A 6 in beiden Richtungen in den hochbelasteten Sommermonaten aufzunehmen, ist ein durchgehend 6-streifiger Querschnitt zwischen dem Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis zum AK Nürnberg Süd jedoch unabdingbar; erst dann sind alle bestehenden verkehrlichen Engpässe auf der A 6 beseitigt. Hieraus folgt zugleich, dass dem gegenständlichen Vorhaben auch eine netzkonzeptionelle Be-

deutung beizumessen ist und spricht auch deutlich für eine Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel zur Realisierung des Vorhabens innerhalb der Frist von zehn bis fünfzehn Jahren.

Im Hinblick darauf kann die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der ihr obliegenden vorausschauenden Beurteilung, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen (st. Rspr., vgl. z.B. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, NVwZ 2008, 675), keinerlei Anhaltspunkte dafür erkennen, dass die Finanzierung der plangegenständlichen Straßenbaumaßnahmen im insoweit maßgeblichen Zeithorizont ausgeschlossen wäre.

Dies gilt auch in Ansehung der mit der gegenwärtigen „Covid 19“-Pandemie verbundenen finanziellen Belastungen des (Bundes-) Haushaltes. Denn es wäre zum gegenwärtigen Zeitpunkt rein spekulativ, anzunehmen, dass der Bund zum Ausgleich der pandemiebedingten Ausgaben generell die Finanzierung von Autobahnausbauvorhaben über den genannten Zeitraum hinaus verschieben könnte. Noch spekulativer wäre es, davon auszugehen, dass dies ausgerechnet für das vorliegende Ausbauvorhaben gelten sollte. Hierfür sind für die Planfeststellungsbehörde keinerlei Anhaltspunkte erkennbar.

### 3.3.3 Planungsziele

Das plangegenständliche Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 6 – insbesondere auch in den Spitzenstunden – zu steigern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die bestehenden trassierungstechnischen Mängel zu beseitigen und die Lärmbelastung in den im Umfeld der A 6 liegenden Ortschaften zu verringern.

Das Bauvorhaben ist – wie sich aus den Darlegungen unter C. 3.3.1 ergibt – letztendlich erforderlich, um jedenfalls den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz notwendig werdenden Ergänzungs-, Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Insbesondere sind mehrere Über- bzw. Unterführungsbauwerke sowie kreuzende Straßen und Wege anzupassen (vgl. hierzu Nrn. 4.2 und 4.7.1 der Unterlage 1 T).

## 3.4 Öffentliche Belange

### 3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Die Verkehrsinfrastruktur ist gemäß Ziel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 i. d. F. vom 01.03.2018 (LEP) in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach der Begründung zu diesem Ziel haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Gemäß Grundsatz 4.2 LEP soll daneben das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. In der betreffenden Begründung des Landesentwicklungsprogramms wird ausgeführt, dass die Straßen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr tragen. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein

entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Darüber hinaus soll nach Grundsatz 4.2 LEP bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. Mit diesen Maßgaben geht das gegenständliche Vorhaben konform.

Nach Ziel 4.1.1.2 des Regionalplans der Region Westmittelfranken (RP 8) soll durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur die Erreichbarkeit aller Gemeinden – insbesondere der zentralen Orte – verbessert sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden. Daneben fordert der Regionalplan ausdrücklich, dass der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 6 in der Region beschleunigt realisiert werden soll (Ziel 4.2.1.1 des RP 8). In der Begründung des Regionalplans wird insoweit dargelegt, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen, gerade im Bereich des Schwerverkehrs, den bedarfsgerechten Ausbau der Bundesautobahnen erfordert. In der Region sei vor allem die europäische Transversale A 6 Nürnberg - Heilbronn (Baden-Württemberg), die für die Region eine bedeutende großräumige Straßenverbindung in den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen und in den südwestdeutschen Raum darstellt, dringend sechsstreifig auszubauen. Damit erkennt der Regionalplan die Notwendigkeit des gegenständlichen Vorhabens explizit an.

Im Bereich des gemeindefreien Gebiets Dechenwald (Landkreis Roth) verläuft ein berechneter Wanderkorridor des Luchses, zu dessen Sicherung eine Grünbrücke errichtet werden soll. Gemäß Grundsatz 7.1.5 Abs. 1 LEP sollen Lebensräume für wildlebende Arten gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wiederhergestellt werden. Außerdem ist ein zusammenhängendes Netz von Biotopen zu schaffen und zu verdichten (siehe Grundsatz 7.1.5 Abs. 2 LEP). Die plangegenständliche Grünbrücke entspricht somit den raumordnerischen Erfordernissen zum Erhalt der Arten- und Lebensraumvielfalt und wird aus landesplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt. Eine dauerhafte Funktionsfähigkeit dieser Grünbrücke wird durch die vorstehende Auflage A. 3.3.1 gewährleistet.

Am östliche Ende des Ausbauvorhabens verläuft die Trasse der A 6 in geringem Umfang innerhalb der Zone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ (Bau-km 771+730 – Bau-km 773+800). Gemäß dem Ziel 7.2.11 Abs. 1 und 2 des Regionalplans der Region Nürnberg (RP 7) sollen die derzeit genutzten Grundwasservorkommen in ihrem Bestand langfristig gesichert werden. Die unter vorstehender Ziffer A. 3.2 dieses Beschlusses verfügten wasserwirtschaftlichen Auflagen (Schutzmaßnahmen) stellen sicher, dass eine negative Beeinträchtigung des naturgegebenen Grundwasserhaushalts im vorliegenden Wasserschutzgebiet nicht zu besorgen ist. Die höhere Landesplanungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass keine Anhaltspunkte für eine Gefährdung des Grundwasservorkommens oder seiner Nutzung durch das Bauvorhaben vorliegen.

Die Trasse der A 6 verläuft zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West innerhalb des durch Verordnung festgesetzten Landschaftsschutzgebiets „Südliches Mittelfränkisches Becken westlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Spalter Hügelland, Abenberger Hügelgruppe und Heidenberg (LSG West)“. Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete innerhalb der Region sollen gem. Ziel 7.1.3.5 Abs. 4 Satz 1 des RP 7 langfristig in ihrem Bestand gesichert werden. Wegen des bestandsnahen Ausbaus der A 6 ist ein gewisser Eingriff in Landschaftsschutzgebietsflächen zwar unvermeidlich. Diese Flächen schließen aber allesamt unmittelbar an die bestehende Autobahntrasse an und sind dadurch entsprechend vorbelastet, eine Neuzerschneidung von bisher unvorbelasteten Flächen im Landschaftsschutzgebiet findet nicht statt. Die vorhabensbetroffenen Flächen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets weisen zudem

gegenüber der Gesamtgröße des Gebiets eine verschwindend geringe Größenordnung auf. Soweit die höhere Landesplanungsbehörde in diesem Zusammenhang fordert, die Bewertung der Eingriffe und entsprechende Maßnahmen zur Minimierung mit den zuständigen Fachstellen abzustimmen, ist dem insbesondere durch die Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde im Verfahren und der Berücksichtigung deren Stellungnahme in diesem Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen (zu den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege siehe weiter unten im Einzelnen unter C. 3.4.6). Der Forderung des Regionalen Planungsverbands, es sollte ein besonderes Augenmerk auf Maßnahmen und Schutzvorkehrungen gelegt werden, die eine Verträglichkeit für Natur und Landschaft soweit möglich gewährleisten, wird mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen, die Bestandteil der festgestellten Planung sind, insgesamt hinreichend Rechnung getragen (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.6, insbesondere unter C. 3.4.6.4.4, sowie C. 3.4.6.4.9 und C. 3.4.6.4.10). Die höhere Naturschutzbehörde hat unter Maßgabe der unter A. 3.3 aufgeführten Nebenbestimmungen keine Einwendungen gegen das gegenständliche Vorhaben erhoben.

Es kann daher festgehalten werden, dass das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans Westmittelfranken entspricht; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Regionale Planungsverband Westmittelfranken haben dementsprechend auch keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die höhere Landesplanungsbehörde hat das Vorhaben im Gegenteil aus landesplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt.

### 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). 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, NVwZ 1996, 788, 791, und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 557; Beschluss vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435). 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 hinausläufe, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, NVwZ 1998, 961, 964/965).

Die Planung einer Maßnahme, die – wie auch die planfestgestellte Lösung – zu einem nicht unerheblichen „Landschaftsverbrauch“ führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. „Null-Variante“ in Frage kommt, d. h. auf die Umsetzung des Vorhabens ganz verzichtet wird. Ungeachtet der Bedarfsfestlegung durch den Bundesgesetzgeber hat daher die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die – zweifels- ohne vorhandenen – negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme von privat-

eigenen Flächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) hier jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte insgesamt zu überwiegen (vgl. zu diesen Gesichtspunkten die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.3.1). Die Null-Variante ist vielmehr auszuschließen, weil mit ihr unter die C. 3.3.3 dargestellten Planungsziele nicht erreicht werden können. Die Null-Variante würde vielmehr nur die derzeit vorzufindenden Verhältnisse perpetuieren und – im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung – auch deren weitere Verschlechterung determinieren. Darüber hinaus würde die Null-Variante auch das Gesamtkonzept der 6-streifigen Ausbaus der A 6 vom AK Weinsberg (Baden-Württemberg) bis zum AK Nürnberg/ Süd und die Umsetzung der dahinter stehenden Absicht eines bedarfsgerechten Ausbaus des gesamten Straßenzugs unmöglich machen.

#### 3.4.2.1 Trassenvarianten

Die gegenständliche Planung hat den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten an Ort und Stelle verlaufende A 6 zum Gegenstand. Die Entwicklung von Gewerbegebieten hat sich zwischenzeitlich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete mit 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 offensichtlich erhebliche Nachteile mit sich bringen (z.B. für die Belange von Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Kosten); solche grundsätzlich denkbaren Alternativtrassierungen scheidet deshalb, ohne dass es insoweit noch tiefergehender Untersuchungen bedürfte, aus.

#### 3.4.2.2 Technische Alternativen

##### 3.4.2.2.1 Ausbauweise

Vertieft zu betrachten ist hier deshalb nur noch, in welcher Art und Weise die beiden zusätzlichen Fahrstreifen an die A 6 angebaut werden.

Es besteht zum einen grundsätzlich die Möglichkeit einer einseitigen (asymmetrischen) Verbreiterung der A 6, zum anderen kann die Verbreiterung beidseitig (symmetrisch) erfolgen (siehe dazu Anhang 2 der RAA). Bei der Wahl der Ausbauweise sind vorliegend Umstände ganz verschiedener Art zu berücksichtigen:

So muss am Bauanfang (Bau-km 764+993) ein nahtloser Übergang an die Trassierung des westlich angrenzenden Ausbauabschnittes hergestellt werden. Am Bauende (Bau-km 775+700) muss ebenso ein nahtloser Anschluss in Lage und Höhe an den östlichen Nachbarabschnitt der A 6 erfolgen. Im Bereich der AS Schwabach-West (Bauende) ist der Eingriff in die Verkehrsanlagen der AS sowie der querenden Bundesstraße B 466 insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen sowie um den Eingriff in den dortigen Verkehrsablauf während der Bauzeit zu minimieren, so gering wie möglich zu halten. So bleiben die Querschnitte der Fahrbahnen der B 466 und des entlang führenden Geh- und Radweges unverändert. Zudem wird die AS Schwabach-West bestandsnah an die neuen Verhältnisse angepasst. Der Ermittlung der Grenzwerte für die Entwurfs Elemente wird eine Fahrgeschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe (vgl. Ziffer 3.4 der RAA) zugrunde gelegt.

Im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land (Bau-km 772+700 bis Bau-km 773+850) werden lediglich die Aus- und Einfahrspuren an die 6-streifige Autobahn

angepasst. Im näheren Umfeld der T+R-Anlage Kammersteiner Land ergeben sich durch deren in jüngerer Zeit erfolgten Ausbau ebenso Rückwirkungen hinsichtlich der Ausbaueise, die nicht unberücksichtigt bleiben können. Daneben ist im Rahmen der örtlichen gegebenen Möglichkeiten die Differenz zwischen beim Ausbau ab- und aufzutragenden Erdmassen aus wirtschaftlichen und bauleistungsrechtlichen Gründen möglichst gering zu halten. Nach Möglichkeit sind außerdem Eingriffe in Bodenareale, deren Beschaffenheit im Zuge der Bauausführung besondere Schwierigkeiten aufwerfen bzw. besonders aufwändige Bauverfahren notwendig machen (Felsen, Bereiche mit Schichtenwasser oder nur gering tragfähige Böden), zu vermeiden. Zudem ist auf die absehbare städtebauliche Entwicklung der umliegenden Gemeinden, insbesondere der Gemeinde Kammerstein, welche in direkter Nähe zur Autobahn liegt, Rücksicht zu nehmen. Die Ergebnisse der durchgeführten naturschutzfachlichen Erhebungen sind bei der Wahl der Ausbaueise ebenso zu berücksichtigen (siehe hierzu u.a. die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2). Schließlich fließen die auch die beim 6-streifigen Ausbau der A 3 von der Landesgrenze Hessen/Bayern bis zum AK Biebelried im Rahmen des Baubetriebs gemachten Erfahrungen der Straßenbauverwaltung in die Betrachtung mit ein. Dort führte der symmetrische Ausbau der Autobahn während der Bauzeit zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, zudem waren erhebliche Defizite im Verkehrsablauf festzustellen, welche sich in einer spürbaren Erhöhung der Unfallzahlen im Baustellenbereich als auch einer gesteigerten Stauanfälligkeit manifestierten. Demgegenüber ist bei einer asymmetrischen Verbreiterung die Baudurchführung weitgehend unabhängig vom Verkehrsgeschehen, hierdurch verringern sich die Verkehrssicherheits- und Kapazitätsprobleme erheblich. Mit Blick auf die in Rechnung zu stellende mehrjährige Bauzeit für den Ausbau der A 6 im gegenständlichen Abschnitt ist auch dieser Aspekt von Gewicht. Hinzu kommt außerdem, dass bei der symmetrischen Verbreiterung ein vergleichsweise hoher baulicher Aufwand für die notwendige Seitenstreifenertüchtigung und die Maßnahmen der bauzeitlichen Entwässerung entsteht. Ebenso gestaltet sich die Verkehrsführung im Baustellenbereich im Vergleich deutlich aufwändiger und macht auch den Bauablauf an sich um einiges komplizierter, was sich letztendlich auf spürbar auf die Baukosten auswirkt.

Die festgestellte Planung sieht unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen großenteils eine einseitige Verbreiterung vor. Dies erweist nach den im Planfeststellungsverfahren zu Tage getretenen Erkenntnissen als sachgerechte und ausgewogene Lösung, insbesondere auch die zuvor beschriebenen Vorteile während der Bauabwicklung rechtfertigen diese Wahl und die damit teilweise im Verhältnis größere Beanspruchung von Flächen im Umfeld der derzeitigen Trasse der A 6. Im Ergebnis wird für den (Gesamt-) Ausbau der A 6 von der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis zur AS Schwabach-West dort, wo es die bestehenden Zwangspunkte zulassen, die volle einseitige Verbreiterung als zu bevorzugende Ausbaueise gewählt.

#### 3.4.2.2.2 Lage der einseitig anzubauenden Fahrstreifen

In einem weiteren Schritt ist deshalb noch näher zu untersuchen, ob einer Verbreiterung der A 6 in südliche oder nördliche Richtung der Vorzug zu geben ist. Stellt man diese beiden Varianten einander gegenüber und betrachtet die jeweiligen Auswirkungen – soweit sich die Varianten insoweit merklich unterscheiden – näher, so ergibt sich folgendes Bild:

Vom Abschnittsbeginn bis ca. Bau-km 770+200 erfolgt der Ausbau mittels voller einseitiger Verbreiterung um eine Richtungsfahrbahn in südlicher Richtung. Die Planungsachse rückt dabei entsprechend um ca. 16 m von der Bestandsachse ab. Bei nicht zeitgleicher Realisierung des Nachbarabschnitts erfolgt der Übergang auf

den Bestand ohne Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit einer ca. 600 m langen provisorischen Angleichung innerhalb des Ausbauabschnittes. Diese erfordert keine zusätzlichen Inanspruchnahmen. Im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land von Bau-km 770+200 bis Bau-km 774+000 ist der Ausbau als knappe einseitige Verbreiterung unter Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes mit einer Achsabrückung um 4,0 m in Richtung Süden vorgesehen.

Eine einseitige Verbreiterung der A 6 nach Süden im Teilabschnitt vom Baubeginn Bau-km 764+793 bis zum Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“ bei ca. Bau-km 772+000 stellt sich im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf bebaut/bebaubare Flächen und Infrastrukturanlagen als günstiger dar. Durch die auf Höhe der Ortschaft Dechendorf (Gemeinde Rohr) vorgesehene einseitige Ausbauphase der A 6 rückt der neue Fahrbahnrand um rund 17 m weg von der Ortschaft in Richtung Süden. Gleichzeitig befindet sich hier die A 6 in einer rund 4 m tiefen Einschnittslage gegenüber der nördlich gelegenen Bebauung. Mit den im Bereich des Ortsteils Dechendorf vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird durchgängig die Einhaltung der maßgebenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) erreicht. Die insoweit notwendigen Lärmschutzanlagen fallen dadurch bedingt weniger aufwendig aus. Bei einer Verbreiterung in nördliche Richtung hingegen rückt die Autobahnachse näher an diese Ortslage heran, wodurch sich dort die von der Autobahn herrührende Lärmbelastung etwas erhöht. Die weiteren Ortschaften im Teilabschnitt, Kitschendorf, Gaulnhofen und Albersreuth, weisen immissionschutztechnisch unkritische Abstände zur A 6 auf. In naturschutzfachlicher Hinsicht besteht keine zu bevorzugende Ausbaurichtung. Aus Gründen des Lärmschutzes ist daher für den Bereich vom Baubeginn bis zum Wasserschutzgebiet eine Trassenabrückung weg von Dechendorf mittels einer einseitigen Verbreiterung in Richtung Süden vorgesehen.

In wirtschaftlicher Hinsicht könnte eine Erweiterung der A 6 in südliche Richtung ebenso vorteilhafter sein. An Abtragsmengen werden für den Ausbau der Autobahn, der AS Schwabach-West sowie der kreuzenden Straßen und Wege unter Einbeziehung des vorhandenen ungebundenen Straßenoberbaus ca. 370.000 m<sup>3</sup> anfallen. An Auftragsmengen werden für die durchgehende Strecke sowie für die kreuzenden Straßen und Wege einschließlich Anschluss-Stelle und Lärmschutzwälle ca. 470.000 m<sup>3</sup> benötigt. Somit besteht im vorliegenden Planungsabschnitt ein Massenbedarf von ca. 100.000 m<sup>3</sup>, der möglicherweise über zwei unmittelbar südlich der A 6 bei Bau-km 769+414 gelegene Seitenentnahmeflächen ausgeglichen werden könnte. Maßgebliche Kriterien für die Wahl dieser Entnahmeflächen waren aus der Sicht der Vorhabensträgerin naturschutzfachliche Eignung, bestehende Flächennutzung, Transportwege bzw. Lage zum Baustellenbereich, Flächengröße, geotechnische Eignung sowie Topographie und Flächenzusammenhang. Als geeignete Flächen gemäß den vorgenannten Kriterien haben sich somit nur die südlich der A 6, beidseitig entlang des öffentlich Feld- und Waldweges bei Bau-km 769+414 gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen bei Bau-km 769+300 und Bau-km 769+500 sowie die südlich der A 6, westlich an die Gemeindeverbindungsstraße Albersreuth – Dechendorf (Bau-km 770+224) angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen bei Bau-km 770+150 erwiesen. Beide Entnahmeflächen befinden sich zusätzlich auch noch zentral im Bereich mit dem größten Massenbedarf. Im Gegensatz dazu würden bei einem Ausbau in nördlicher Richtung derartig geeignete – baustellennahe – Seitenentnahmeflächen aufgrund der naturgegebenen Topographie nicht in dem notwendigen Umfang zur Verfügung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter A. 3.7.1 des Beschlusstextes zwar verfügt, dass die vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen; soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat sich

die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf/ Zulieferung) zu verschaffen. Dennoch streitet die Option, die Seitenentnahmeflächen nutzen zu können, für die Erweiterung der A 6 in südliche Richtung, wenn auch nicht mit demselben Gewicht, wie es die Gewissheit, die Seitenentnahmeflächen auch tatsächlich (sämtlich) in Anspruch nehmen zu können, es würde.

Hinsichtlich der Auswirkungen der beiden Varianten auf Natur und Umwelt sowie auf die Belange des besonderen und strengen Artenschutzes erweist sich insoweit keine Ausbauvariante als besonders vorzugswürdig. Im Ergebnis ist jedoch wegen der Verbesserung der Lärmimmissionen im Bereich der Ortschaft Dechendorf (Gemeinde Rohr) durch die südseitige Verbreiterung der A 6 gegenüber einem Ausbau nach Norden der Vorzug zu geben. Um eine effiziente Baudurchführung zu gewährleisten, sieht die Planung vor, die gewählte Ausbauweise auf einer möglichst langen Strecke beizubehalten. Auch dies ist sachgerecht, da häufige Wechsel der Ausbauweise die Baudurchführung nicht unerheblich erschweren und vor allem auch komplexere Verkehrsführungen während der Bauzeit im Baustellenbereich notwendig machen.

Gleichwohl ist es auf Grund verschiedener Zwangspunkte am Baubeginn und im Bereich des Bauendes, insbesondere wegen der Lage in der Zone IIIB des Wasserschutzgebietes „Schwabacher Quellen“ von Bau-km 771+900 bis Bau-km 773+900, der notwendigen Anbindung der T+R-Anlage Kammersteiner Land sowie dem Anschluss an den im Bau befindlichen Ausbauabschnitt 6 AS Schwabach-West – AS Roth, unumgänglich, in den betreffenden Bereichen teilweise einen symmetrischen Ausbau vorzunehmen. Die festgestellte Planung sieht deshalb im Ergebnis folgendes vor:

Die Trasse beginnt östlich der Ortschaft Triebendorf mit einem Radius  $R = \text{ca. } 10.000 \text{ m}$  und verläuft von Westen nach Osten mit wechselnden Radienfolgen zwischen  $R = \text{ca. } 2.500 \text{ m}$  und  $\text{ca. } 5.000 \text{ m}$  bis zum Ausbauende westlich der AS Schwabach-West. Vom Abschnittsbeginn bis ca. Bau-km 770+200 erfolgt der Ausbau mittels voller einseitiger Verbreiterung um eine Richtungsfahrbahn in südlicher Richtung. Die Planungsachse rückt dabei entsprechend um ca. 16 m von der Bestandsachse ab. Bei nicht zeitgleicher Realisierung des Nachbarabschnittes erfolgt der Übergang auf den Bestand ohne Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit einer ca. 600 m langen provisorischen Angleichung innerhalb des Ausbauabschnittes. Diese erfordert keine zusätzlichen Inanspruchnahmen. Im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land von Bau-km 770+200 bis Bau-km 774+000 ist der Ausbau als knappe einseitige Verbreiterung unter Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes mit einer Achsabrückung um 4,0 m in Richtung Süden vorgesehen. Von Bau-km 774+000 bis Bau-km 775+700 erfolgt eine symmetrische Verbreiterung, dementsprechend schwenkt die Planungsachse auf die Bestandsachse zurück.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die gewählte Ausbauweise in der Gesamtbetrachtung als sachangemessene, schonende und unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ausgewogene Lösung erweist. Eine öffentliche und private Belange insgesamt noch schonendere Alternative ist nicht erkennbar. Dass es vorliegend eine solche gäbe, wurde im Übrigen auch im Anhörungsverfahren von keiner Seite geltend gemacht.

### 3.4.3 Ausbaustandard

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, der im gegenständlichen Streckenabschnitt eine Erweiterung der A 6 auf insgesamt sechs Fahrstreifen vorsieht, entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung der

planfestgestellten Vorhabensteile sowie der Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung der Planung orientiert sich hierbei vor allem an den mit ARS 07/2009 vom 23.06.2009 bekannt gegebenen und mit Schreiben der (vormaligen) Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.02.2010, Gz. IID9-43411-003/09, zur Anwendung eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“, Ausgabe 2008, sowie den mit ARS 08/2013 vom 16.03.2013 bekannt gegebenen und mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 29.10.2013, Gz. IID9-43411-001/95, zur Anwendung eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“, Ausgabe 2012. Hinsichtlich der straßenbegleitenden Wege für die Land- und Forstwirtschaft werden der Überprüfung die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ i. V. m. den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“ zu Grunde gelegt. Die in den vorgenannten Regelwerken vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die derzeit 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, NVwZ 2003, 1120, 1122). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor. Dass sich die festgestellte Planung fast vollumfänglich an die Vorgaben der genannten Straßenbaurichtlinien hält, wird nachfolgend im Einzelnen dargelegt. Soweit in geringem Ausmaß davon abgewichen wird, erweist sich dies ebenso im Ergebnis als sachgerecht und in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht unkritisch.

Diese Abweichungen betreffen die ursprünglich relativ aufwändig und damit flächenintensiv geplante Anbindung der beiden öffentlichen Feld- und Waldwege an die vorhandene GVS zwischen Volkersgau und Kammerstein nördlich der A 6 sowie an die vorhandene GVS zwischen Kitschendorf und Gaulnhofen südlich der Autobahn. In der Ursprungsplanung hat die Vorhabensträgerin dargelegt, dass die notwendige Verlegung der jeweiligen Anbindung um 200 m trassierungstechnisch erforderlich sei, um eine ausreichende Anfahrsichtweite herzustellen. Die Ursprungsplanung war auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der jeweiligen GVS ausgelegt. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Anfahrsicht im Bereich der Wirtschaftsweegeinmündungen) wird auf der GVS Kitschendorf-Gaulnhofen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h angeordnet (siehe vorstehende Ziffer A. 3.7.2 des Beschlusstextes). Zudem ist ebenfalls zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Anfahrsicht im Bereich der Wirtschaftsweegeinmündungen) auf der GVS Volkersgau-Kammerstein die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beizubehalten (siehe vorstehende Ziffer A. 3.7.3 des Beschlusstextes). Im Zuge der eingebrachten Tekturen konnte die jeweilige Länge der Anbindung im Hinblick auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen deutlich verkürzt werden, ohne dass insoweit Defizite bei der Verkehrssicherheit zu besorgen wären. Insoweit darf auf die Erläuterungen in den Ziffern 1.5 sowie 1.19 der Unterlage 11 T verwiesen werden. Diese Planänderung liegt zudem im Interesse zahlreicher privater Einwendungsführer, da diverse Teilflächen ihres jeweiligen Grundstücks für eine nunmehr deutlich kleinräumigere Anbindung nicht mehr benötigt werden. Auch der in diesem Zusammenhang vorgebrachten Kritik des Bayerischen Bauernverbandes sowie dem Sachgebiet 60 der Regierung von Mittelfranken wird durch diese Änderung insoweit Rechnung getragen. Somit sind auch in Abweichung von den nach den RAL jeweils zu verwendenden Regellösungen keine Auswirkungen zu erwarten, die sich nachteilig auf die Sicherheit- und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken werden.

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen wird hinsichtlich der technischen Parameter im Einzelnen auf die Ausführungen in den Nrn. 4.3 und 4.4 der Unterlage 1 T sowie die Darstellungen in den Unterlagen 5 T, 6 und 14.2 sowie 14.3 verwiesen. In Bezug auf die technischen Einzelheiten der mit der festgestellten Planung verbundenen Errichtung/ dem Ersatzneubau bzw. der Anpassung von anderen Straßen und Wegen, Ingenieurbauwerken sowie Durchlässen wird auf die Ausführungen in Nrn. 4.2, 4.5 und 4.7 der Unterlage 1 T verwiesen. Besondere Anlagen, wie vorliegend die T+R-Anlage Kammersteiner Land sowie die baulichen Ergänzungen der vorhandenen Betriebsumfahrung im Bereich der T+R Kammersteiner Land sind in der Unterlage 1 T Nr.4.6 detailliert beschrieben, worauf Bezug genommen wird.

### 3.4.3.1 Trassierung

Die A 6 ist auf Grund ihrer kontinentalen Verbindungsfunktion der Straßenkategorie AS 0 zuzuordnen (siehe Nr. 4.1.1 der Unterlage 1 T sowie Tabelle 9 der RAA), so dass nach Nr. 3.2 und Tabelle 9 der RAA die Entwurfsklasse EKA 1 A für die Ausgestaltung des Ausbaus der A 6 maßgeblich ist. Auf Grund dessen ist die festgestellte Planung darauf ausgerichtet, dass in der Regel keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich wird; den Grenzwerten für die einzelnen Entwurfselemente liegt hier eine Geschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe zu Grunde (siehe dazu Nrn. 3.4 und 5.1 der RAA).

Der geplante Trassenverlauf orientiert sich mit seiner durchgehend gestreckten Linienführung eng am Bestand. Die Trasse durchquert überwiegend forstwirtschaftlich bzw. landwirtschaftlich genutzte Flächen. Vereinzelt befindet sich Bebauung im Wirkungsbereich der Trasse (Ortschaften Dechendorf, Schattenhof und Haag). Ungefähr im letzten Drittel des Trassenverlaufes werden, wie auch im Bestand, die T+R-Anlage Kammersteiner Land sowie das Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“ tangiert.

Der natürliche Geländeverlauf im Ausbauabschnittwechsel von Damm- zu Einschnittslagen bis hin zu nahezu geländegleichen Verhältnissen ist daher als variabel anzusehen: Im ersten Drittel des Trassenverlaufes befindet sich die Autobahn fast durchgängig in Dammlage mit Höhen zwischen 1,5 m bis 4,5 m über dem bestehenden Gelände. Davon ausgenommen ist der Teilbereich um ca. Bau-km 767+150. In dem ca. 450 m langen Einschnittsbereich sind Höhendifferenzen zwischen dem seitlichen Gelände und dem nördlichen Fahrbahnrand von ca. 8,0 m vorhanden. Der südliche Fahrbahnrand befindet sich ca. 3,0 m im Einschnitt.

Im weiteren Verlauf bis zum Ausbauende wechseln sich 2 m bis 8 m hohe Damm- und Einschnittslagen ab, auf Höhe der Ortschaft Albersreuth und der T+R-Anlage Kammersteiner Land befindet sich die A 6 in ungefähr geländegleichem Höhenniveau.

Folgende Zwangspunkte bestimmen die Linie in Grund-und Aufriss:

- südlicher Achsversatz um ca. 16 m am Bauanfang infolge der Empfehlungen der abschnittsübergreifenden Voruntersuchung zur Wahl der einseitigen Verbreiterung,
- Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“,
- T+R-Anlage Kammersteiner Land,

- Anschluss an den derzeit im Bau befindlichen Ausbauabschnitt 6 AS Schwabach-West – AS Roth.

Der Ausbauabschnitt beginnt östlich des Ortsteils Triebendorf mit einem Radius  $R = \text{ca. } 10.000 \text{ m}$  und verläuft von Westen nach Osten mit wechselnden Radienfolgen zwischen  $R = \text{ca. } 2.500 \text{ m}$  und  $R = \text{ca. } 5.000 \text{ m}$  bis zum Ausbauende westlich der AS Schwabach-West. Vom Abschnittsbeginn bis ca. Bau-km 770+200 erfolgt der Ausbau mittels voller einseitiger Verbreiterung um eine Richtungsfahrbahn in südlicher Richtung. Die Planungsachse rückt dabei entsprechend um ca. 16 m von der Bestandsachse der Autobahn ab. Bei nicht zeitgleicher Realisierung des Nachbarabschnitts erfolgt der Übergang auf den Bestand ohne Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit einer rund 600 m langen provisorischen Angleichung innerhalb des plangegenständlichen Ausbauabschnitts. Dieses Provisorium erfordert keine zusätzlichen Inanspruchnahmen von Flächen.

Im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land von Bau-km 770+200 bis Bau-km 774+000 ist der Ausbau als knappe einseitige Verbreiterung unter Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes mit einer Achsabrückung um 4,0 m in Richtung Süden vorgesehen. Von Bau-km 774+000 bis Bau-km 775+700 erfolgt eine symmetrische Verbreiterung, dementsprechend schwenkt die Planungsachse auf die Bestandsachse zurück.

Die kreuzenden Straßen müssen örtlich teilweise an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Hier bestimmt sich die Linienführung im Lageplan grundsätzlich nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012). Um gegenüber dem bisherigen Ausbaustandard keine Verschlechterung zu bewirken, wurden mindestens die gleichen Entwurfselemente wie im Bestand gewählt. Die erforderlichen Anpassungen an den öffentlichen Feld- und Waldwegen richten sich nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) in Verbindung mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ARS) Nr. 28/2003 – Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen – sowie nach den örtlichen Verhältnissen.

Der geplante Höhenverlauf (Gradiente) der A 6 orientiert sich mit Längsneigungen von ca. 0,2 % bis max. 1,66 % an der flachen Bestandsgradiente. Zur Verbesserung von vorhandenen entwässerungsschwachen Zonen im Bereich der Querneigungsverwindung mit Nulldurchgang sind bei Bau-km 768+840, Bau-km 773+083 sowie Bau-km 776+035 Höhenänderungen der Gradiente um bis zu 2,0 m gegenüber dem Bestand erforderlich. Dies hat im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land (Bau-km 773+083) zur Folge, dass ein dort die BAB A 6 querender Versorgungsdurchlass tiefer gelegt werden muss. Die Vorhabensträgerin hat im Zuge der Vorplanung eine Vermeidung dieses Eingriffs geprüft, jedoch ist dieser wegen der unmittelbar westlich angrenzenden Höhenzwangspunkte in Form der vorhandenen Ein- bzw. Ausfädelspuren der T+R-Anlage Kammersteiner Land im Ergebnis nicht vermeidbar. Zur Verbesserung des Bodenmanagements und der Lärmimmissionssituation auf Höhe der Ortschaft Haag wird auch in diesem Bereich die Gradiente um ca. 2,0 m abgesenkt.

Die Linienführung im Höhenplan der anzupassenden kreuzenden Straßen bestimmt sich grundsätzlich nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012). Um gegenüber dem bisherigen Ausbaustandard keine Verschlechterung zu bewirken, wurden mindestens die gleichen Entwurfselemente wie im Bestand gewählt. Der Trassierung im Höhenplan liegen die in der Tabelle 6 der Unterlage 1 T (Kapitel 4.3.4) enthaltenen Trassierungsparameter zu Grunde, auf die Bezug genommen werden darf.

Die räumlichen Sichtweitenverhältnisse unter Berücksichtigung von Sichthindernissen in den Seitenräumen wurden überprüft. Maßgebend hierfür bei Autobahnen ist die sog. Haltesichtweite, also die Weglänge, die mindestens erforderlich ist, damit ein Fahrzeug vor einem plötzlichen Hindernis noch kontrolliert anhalten kann. Diese ergibt sich aus der zulässigen Geschwindigkeit. Die erforderliche Haltesichtweite (Nr. 5.5.2 i. V. m. Bild 19 der RAA) wird für eine Geschwindigkeit von 130 km/h durchgehend eingehalten. Ebenso werden für die kreuzenden Straßen die erforderlichen Haltesichtweiten gewährleistet. Auch unter Berücksichtigung der unter vorstehenden Ziffern A. 3.7.2 bzw. A. 3.7.3 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den GVS Kitschendorf – Gaulnhofen sowie Volkersgau – Kammerstein wurden die Vorgaben aus Nr. 5.4 der RAA insgesamt beachtet (vgl. hierzu Nr. 4.3.5 der Unterlage 1 T).

Die im Bereich des gegenständlichen Abschnitts der A 6 vorgesehene Fahrbahnquerneigung bewegt sich innerhalb des nach Nrn. 5.6.1 und 5.6.2 der RAA zulässigen Bereichs (2,5 % bis 6 %). Die Maßgaben bzgl. der radienabhängigen Querneigungen aus Bild 23 beachtet die festgestellte Planung soweit ersichtlich ebenso. Dass sie sonstige Vorgaben aus Nr. 5.6.2 der RAA nicht hinreichend umsetzt, ist nicht zu erkennen. Gleiches gilt für sonstige vorliegend einschlägige Maßgaben der RAA betreffend die verfahrensgegenständlichen Richtungsfahrbahnen der A 6.

#### 3.4.3.2 Querschnitt der A 6 sowie der zu ändernden klassifizierten Straßen

Die Bemessungen der Querschnitte für die A 6 wurden auf der Grundlage der RAA durchgeführt. Der 6-streifige Ausbau der A 6 erfolgt einheitlich mit dem Regelquerschnitt (RQ) 36 der RAA. Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsbelastung und dem gewählten RQ 36 ergibt die Qualitätsstufe C.

In Bereichen mit Lärmschutzwänden erfolgt die Querschnittsausbildung in Anlehnung an die Richtzeichnung LS 15 mit einer Bankettbreite von 2,50 m einschließlich einer Spitzrinne. In Bereichen mit Lärmschutzwällen bzw. kombinierten Wall-Wand-Anlagen erfolgt die Ausbildung des Querschnitts einheitlich in Anlehnung an die Richtzeichnung LS 11. Insoweit wird auf die in Tabelle 7 Seite 31 der Unterlage 1 T Bezug genommen, aus der die Trassierungsparameter für die Straßenflächengestaltung zu entnehmen sind.

Die Bemessung der Querschnitte der zu ändernden klassifizierten Straßen, mit Ausnahme der öffentlichen Feld- und Waldwege, richtet sich nach den bestehenden Querschnittsabmessungen in Verbindung mit den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Die Bemessung der Querschnitte der zu ändernden öffentlichen Feld- und Waldwege erfolgt nach den bestehenden Querschnittsabmessungen in Verbindung mit den RLW sowie dem ARS 28/2003.

#### 3.4.3.3 Fahrbahnbefestigung der A 6 sowie der Rampen und Anschluss-Stellen

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die Fahrbahnen der A 6 eine Ausführung in der sog. Belastungsklasse (BK) 100 und eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 75 cm gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO). Für die Rampen der Anschlussstellen genügt ein Ausbau nach BK 1,8 und BK 10 bei einer Mindeststärke des Oberbaus von 70 cm und 75 cm. Im Sinne einer wirtschaftlichen Bauweise wird jedoch die Mindeststärke des Oberbaus in allen Rampenabschnitten mit 75 cm ausgeführt. Einzelheiten zur Fahrbahnbefestigung sowie den Belastungsklassen und Ober-

baustärken der kreuzenden Straßen und Wege können der Unterlage 14 entnommen werden, hierauf wird Bezug genommen.

Die Rand- und Seitenstreifen erhalten die gleiche Befestigung wie die Fahrstreifen. Um auf den Banketten das Einsinken abkommender Fahrzeuge zu verhindern, erhalten die Bankette eine Schotterbefestigung.

Eine provisorische Ertüchtigung und provisorische Verbreiterung des bestehenden Standstreifens zur Gewährleistung einer regelkonformen 4+0 Verkehrsführung während der Bauzeit wird in den Bereichen mit symmetrischer Verbreiterung von Bau-km 770+200 bis zum Abschnittsende bei Bau-km 775+360 erforderlich.

Vom Abschnittsbeginn bei Bau-km 764+993 bis etwa auf Höhe des westlichen Randes des Ortsteils Haag der Gemeinde Kammerstein bei Bau-km 774+400, ist ein Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Korrekturwert DStrO von mindestens - 2 dB(A) vorgesehen. Im restlichen Teilabschnitt von Bau-km 774+400 bis zum Ausbauende bei Bau-km 775+700 wird analog dem östlich angrenzenden Ausbauabschnitt AS Schwabach-West bis AS Roth ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Lärmkorrekturwert DStrO von mindestens - 5 dB(A) eingebaut.

Die anfallenden Aufbruchmassen des Oberbaus werden, soweit technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll, wiederverwendet.

#### 3.4.3.4 Anordnung, Gestaltung und Bemessung von Knotenpunkten, Wegeanschlüssen und Zufahrten

Im Ausbauabschnitt befindet sich bei Bau-km 775+579 die AS Schwabach-West. Die Abstände zu den benachbarten, außerhalb des plangegegenständlichen Abschnitts gelegenen Knotenpunkten AS Lichtenau und AS Roth sind ausreichend groß.

Die AS Schwabach-West ist im Bestand als diagonales halbes Kleeblatt mit Ausfahrt nach dem Kreuzungsbauwerk gemäß Bild 46 der RAA regelkonform ausgebildet. Die Anordnung des Süd-Ost-Quadranten entspricht dem dominierenden Eckverkehrsstrom Kammerstein – Nürnberg. Die Einmündung des Nord-West-Quadranten ist im Bestand mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet, die entsprechend wiederhergestellt wird.

Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS unter Zugrundelegung der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung und dem bestehenden Anschluss-Stellensystem ergibt mindestens die Qualitätsstufe D. Eine Änderung der vorhandenen Knotenpunktkonzeption ist somit nicht erforderlich, die beiden Einmündungen in die B 466 bleiben (baulich) unverändert bestehen.

Zusätzlich zu den notwendigen Anpassungen an den Aus- bzw. Einfädelstreifen der AS Schwabach-West müssen für beide Richtungsfahrbahnen die Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren der im Jahr 2006 neu errichteten T+R Kammersteiner Land an die neuen Verhältnisse baulich angepasst werden. Den Verbindungsrampen der Knotenpunkte für die Anpassung an den 6-streifigen Ausbau der A 6, werden jeweils die in den Tabellen 8 und 9 Seite 34 der Unterlage 1 T enthaltenen Entwurfs-elemente zu Grunde gelegt, worauf Bezug genommen wird. Die Dimensionierung der Rampenquerschnitte der AS Schwabach-West bzw. der T+R-Anlage Kammersteiner Land ergibt sich aus Tabelle 10, Seite 35 der Unterlage 1 T, danach wird der Rampenquerschnitt Q 1 in Bestand und Planung zu Grunde gelegt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die Rampen der AS Schwabach-West die Belastungsklassen 1,8 bzw. 10. Es wird im Sinne einer wirt-

schaftlichen Bauweise einheitlich die Belastungsklasse 10 angesetzt. Für die Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren der T+R-Anlage Kammersteiner Land wird gemäß den RStO Abschnitt 2.5.3 ebenfalls die Belastungsklasse 10 in Ansatz gebracht.

Die Einfahrtsichtweite im Einmündungsbereich der Rampen sowohl in die A 6 als auch in die B 466 wurde entsprechend überprüft. Es wurden keine Sichtbehinderungen festgestellt. Gleiches gilt für die Haltesicht. Zur dauerhaften Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse in den Verbindungsrampen werden diese von Bewuchs und sichtbeschränkenden Einbauten freigehalten. Hierzu wurde die im Süd-Ost-Quadranten der AS Schwabach-West auf der Grünfläche zwischen Aus- und Einfahrrampe vorgesehene Lärmschutzwand so angeordnet, dass Sichtbeeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Die Typen der Aus- und Einfädelsstreifen für die AS Schwabach-West und der T+R-Anlage Kammersteiner Land richten sich nach den Maßgaben der RAA. Für die Ausfahrt ist jeweils der Typ A 1 mit einer Ausfahrtslänge von 250 m festgelegt und für die Einfahrt der Typ E 1 mit ebenfalls einer Einfahrtslänge von 250 m. Die Aus- und Einfädelsstreifen erhalten gemäß den RAA die gleiche Breite von 3,75 m wie der jeweils unmittelbar danebenliegende durchgehende Fahrstreifen.

Bestehende Kreuzungen bzw. Zufahrten im Zuge der zu ändernden kreuzenden Straßen und Wege werden regelkonform an die neuen Verhältnisse angepasst. Die bei Bau-km 766+327 (Richtungsfahrbahn Heilbronn) bzw. Bau-km 766+905 (Richtungsfahrbahn Nürnberg) gelegenen Zufahrten zur BAB-Betriebsumfahrung (BW 766b, Unterführung der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen) werden ebenfalls, an die neuen Verhältnisse angepasst bzw. wiederhergestellt.

### 3.4.3.5 Besondere Anlagen/ Rast- und Nebenanlagen

#### 3.4.3.5.1 T+R-Anlage Kammersteiner Land

Innerhalb des plangegenständlichen Abschnitts befindet sich von ca. Bau-km 772+700 bis Bau-km 773+850 die im Jahr 2006 neu errichtete T+R-Anlage Kammersteiner Land, deren Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren beider Fahrtrichtungen an den neuen 6-streifigen Querschnitt der A 6 angepasst werden müssen (siehe vorstehende Ziffer C. 3.4.3.4). Weiterhin werden durch den plangegenständlichen Autobahnausbau im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land ein entlang der Richtungsfahrbahn Nürnberg bestehender Sichtschutzwall sowie ein querender Versorgungsdurchlass der T+R teilweise überbaut. Der so entstehende Erdwall wird zukünftig mit einer Gabionenwand abgefangen, der Versorgungsdurchlass wird entsprechend tiefer gelegt. Zusätzliche neue Rast- und Nebenanlagen innerhalb des Ausbauabschnitts sind nicht vorgesehen.

#### 3.4.3.5.2 Bauliche Anpassung der vorhandenen Betriebsumfahrung an der T+R-Anlage Kammersteiner Land

Der im Teilabschnitt von Bau-km 774+400 bis zum Ausbauende bei Bau-km 775+700 sowie im östlich angrenzenden Ausbauabschnitt AS Schwabach-West bis AS Roth vorgesehene lärmindernde Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens - 5 dB(A), erfordert aufgrund seiner Beschaffenheit eine intensivere Betreuung im Winterdienst mit kürzeren Räumintervallen als ein herkömmlicher Fahrbahnbelag. Um dies sicherzustellen, sind am Beginn und Ende der Bereiche mit diesem Fahrbahnbelag ortsnahe Wendemöglichkeiten für den Autobahn-Betriebsdienst erforderlich. In Richtung Osten sind mit den AS Schwabach-West, Schwabach-Süd, Roth usw. ausreichende Wendemöglichkeiten

gegeben. Kurz nach dem Beginn des plangegegenständlichen Ausbauabschnitts bei Bau-km 766+600 befindet sich die bestehende und im Rahmen des Autobahnausbaus wiederherzustellende Betriebsumfahrung im Zuge der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen. Diese Betriebsumfahrung weist allerdings einen Abstand zum Beginn des lärmindernden Fahrbahnbelags bei Bau-km 774+400 von ca. 8 km auf. Die aus dieser großen Entfernung resultierenden Leerfahrten sowie die damit verbundene Erhöhung der Umlaufzeiten für den Winterdienst genügen nicht den technischen Anforderungen für die reibungslose Durchführung des Winterdienstes an einem lärmindernden Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens - 5 dB(A). Daher ist diese bestehende Betriebsumfahrung für den vorgenannten Zweck nach plausibler Aussage der Vorhabensträgerin nicht geeignet.

Auch die bestehende Wendemöglichkeit über die rückwärtige Erschließung der T+R-Anlage Kammersteiner Land im Zuge der GVS Kammerstein – Oberreichenbach ist als Betriebsumfahrung ungeeignet, da im Bereich von Tank- und Rastanlagen die Durchfahrgassen regelmäßig durch Falschparker, insbesondere Lkw, nicht oder nur eingeschränkt für Betriebsdienstfahrzeuge befahrbar sind und somit keine ausreichend funktionierende dauerhafte Wendemöglichkeit für den Winterdienst sichergestellt werden kann. Aus diesem Grund wird die vorhandene rückwärtige Erschließung so ergänzt, dass zukünftig auch eine direkte Zufahrt von der A 6 aus möglich ist. Hierzu werden bei Bau-km 773+695 (Richtungsfahrbahn Heilbronn) bzw. bei Bau-km 773+695 (Richtungsfahrbahn Nürnberg) neuen Rampen für den BAB-Betriebsdienst errichtet.

#### 3.4.3.5.3 Grünbrücke über die A 6 bei Dechenwald (BW-Nr. 6631 716)

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat im Jahr 2008 ein landesweites „Konzept zur Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern“ vorgelegt. Demnach verläuft ein berechneter Luchs-Wanderkorridor im Dechenwald mit Querung der A 6 im Bereich zwischen Bau-km 766+000 und Bau-km 769+000. Zur Verminderung der Durchschneidungswirkung der Autobahn wird deshalb eine Grünbrücke errichtet. Um die Wirksamkeit der Brücke als Verbindungsweg für Wildtiere gewährleisten zu können, sollte die Brücke zwischen den Irritationsschutzwänden mindestens 50 m breit sein. Dieses Maß berücksichtigt die vorliegende Planung. Aufgrund dieser erheblichen Breite erfolgt die Ausbildung abweichend von den weiteren Überführungsbauwerken nicht als Rahmen, sondern als Zweifeld-Bauwerk mit Mittelpfeiler. Aufgrund der Überbaubreite von 57,00 m und der damit verbundenen sehr großen Anzahl an (Stahlverbund-) Fertigteilträgern wäre die Rahmenbauweise hier nicht mehr wirtschaftlich.

#### 3.4.3.5.4 Unterführung der B 466 Gunzenhausen – Schwabach (BW 775b)

Im Bereich dieses Bauwerks erfolgt die 6-streifige Erweiterung mit einer Abweichung von der Planungsachse zur Bestandsachse um 2,00 m. Die vorhandene Breite ist für einen regelkonformen 6-streifigen Ausbauquerschnitt jedoch nicht ausreichend. Die Unterführung wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Einheitlichkeit neu erstellt. Die geplante lichte Weite setzt sich aus der Bestandsfahrbahnbreite der B 466 von 11,10 m zuzüglich dem 1,50 m breiten bestehenden Bord (Westseite) und dem auf der Ostseite liegenden 2,90 m breiten Geh- und Radweg sowie den hier zusätzlich erforderlichen Raum für die Aufnahme von Fahrzeugrückhaltesystemen mit 0,30 m (Westseite) und 0,60 m (Ostseite) zusammen. Die Zusatzbreite von 0,60 m auf der Ostseite setzt sich wie folgt zusammen: 2,50 m (Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg) + 0,50 m (Abstand Verkehrsraum – Vorderkante Schutzsystem) + 0,50 m (Systembreite Schutzsystem) - 2,90 m (Bestandsbreite Geh- und Radweg).

Die Breite zwischen den Geländern ergibt sich gemäß dem RQ 36 B der RAA in Verbindung mit der RiZ-ING zu 36,60 m zuzüglich der erforderlichen Mehrbreiten für den Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen von  $2 \times 1,25 \text{ m}$ . Die Breite zwischen den Geländern beträgt somit  $36,60 \text{ m} + 2 \times 1,25 \text{ m} = 39,10 \text{ m}$ .

Dieses Bauwerk wird gemäß dem mit Schreiben vom 01.02.2018, Gz.: RMF-SG32-4354-1-33-7 erteilten Negativattest der Regierung von Mittelfranken (siehe dort Ziffer 2.1.3) aus Gründen der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit mit den oben genannten Abmessungen bereits im Zuge des Ausbaus östlich des angrenzenden Abschnitts von der AS Schwabach-West bis zur AS Roth mit hergestellt.

#### 3.4.3.6 Sonstige berührte Straßen und Wege

Die im Zuge des Ausbaus der A 6 teilweise zu überbauenden öffentlichen Feld- und Waldwege werden nach der festgestellten Planung entsprechend den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“, bekannt gemacht durch ARS 28/2003 vom 29.08.2003, eingeführt durch Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 16.03.2004, Gz. IID2-43412-001/04, wiederhergestellt bzw. abschnittsweise neu errichtet. Dass die sich aus I. (3) und (4) der genannten Grundsätze i. V. m. den Trassierungsvorgaben aus Tabelle 3.4 und Nr. 3.3.1.2 der RLW nicht hinreichend beachtet werden, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht festzustellen (siehe dazu auch Ziffer 4.2 der Unterlage 1 T).

#### 3.4.3.7 Zusammenfassende Bewertung

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die für die Fahrbahnen der A 6, die Anpassungen der Aus- und Einfädeltstreifen der AS Schwabach-West, der Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren der T+R-Anlage Kammersteiner Land, der vorhandenen Betriebsumfahrung an der T+R-Anlage Kammersteiner Land, den Verbindungsrampen der Knotenpunkte im plangegegenständlichen Abschnitt sowie die sonstigen anzupassenden Straßen bzw. Wege vorgesehenen Trassierungselemente, Querschnitte und Fahrbahnbefestigungen den einschlägigen Straßenbaurichtlinien entsprechen bzw. – soweit von diesen Richtlinien abgewichen wird – unter den gegebenen örtlichen Bedingungen dennoch als sachgerecht und angemessen anzusehen sind. Belange der Verkehrssicherheit werden durch die mit der festgestellten Planung verbundenen Abweichungen nicht in unvertretbarem Maß zurückgestellt.

Die festgestellte Planung stellt damit insgesamt eine ausgewogene und sachangemessene Lösung dar. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine (weitere) Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in land- und forstwirtschaftliche 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 Wir-

kungen 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, 331 Rn. 45).

#### 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 ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der nach § 41 Abs. 2 BImSchG insoweit anzustellenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Lärmschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, NVwZ 2009, 1498 Rn. 62 f. m. w. N.). Auch wenn die Lärmschutzkonzeption wegen des Gebots der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen grundsätzlich auf die gesamte Nachbarschaft des Planvorhabens bezogen sein muss, ist es gerade bei linienför-

migen Planvorhaben, in deren Nachbarschaft sich nicht durchgängig schutzwürdige Bebauung findet, jedoch zulässig und angezeigt, Schutzabschnitte zu bilden, die durch vergleichbare örtliche Umstände geprägt sind (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9.12 – juris Rn. 26). Bei der Ermittlung derjenigen Variante aktiven Lärmschutzes, bei der mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation zu erzielen ist, können solche Varianten als wirtschaftlich unverhältnismäßig ausgeschieden werden, bei denen einerseits die Kosten im Vergleich zu anderen Varianten stark ansteigen, andererseits aber nur noch eine geringe Zahl von Wohneinheiten zusätzlich geschützt wird (sog. Sprungkosten; siehe BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 90).

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, außerdem einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter – z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 43.08 – juris Rn. 37 m. w. N.).

Wenn bzw. soweit den Anforderungen von §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, haben die davon Betroffenen gegen die Vorhabensträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

#### 3.4.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen i. S. d. Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen 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 immissionschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei wäre, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht "zwingend" geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 164).

Außerdem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Nach aktueller Rechtslage werden damit die lufthygienischen Immissionsgrenzwerte bzw. Zielwerte der 39. BImSchV angesprochen.

Die Planung für 6-streifigen Ausbau der A 6 im Abschnitt östlich der Ortschaft Triebendorf bis zur Anschluss-Stelle (AS) Schwabach-West kann in diesem Zusammenhang als raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG angesehen werden. Es ist infolge dessen eine Ausgestaltung 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 weit möglichst unterschritten werden sollen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die von der Vorhabensträgerin gewählte Planung hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Aus den Darlegungen unter C. 3.4.2 ergibt sich deutlich, dass andere Ausgestaltungen als die planfestgestellte Lösung wegen der mit den denkbaren Alternativen verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher Belange auch unter dem an dieser Stelle maßgeblichen Blickwinkel ausscheiden. Die gewählte Ausbauweise, die auf einem großen Teil des gegenständlichen Streckenabschnitts eine einseitige Verbreiterung der bestehenden Trasse der A 6 in südliche Richtung vorsieht, bewirkt im Übrigen sogar eine – wenn auch vergleichsweise geringfügige – Abrückung der Autobahnachse von der am nächsten zur A 6 liegenden Ortschaft Dechendorf weg; dadurch vergrößert sich der Abstand von Autobahn zu bewohnten Arealen etwas.

Im Bereich der T+R-Anlage Kammersteiner Land von Bau-km 770+200 bis Bau-km 774+000 ist der Ausbau als knappe einseitige Verbreiterung unter Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes mit einer Achsabrückung um 4,0 m in Richtung Süden vorgesehen. Von Bau-km 774+000 bis Bau-km 775+700 erfolgt eine symmetrische Verbreiterung, dementsprechend schwenkt die Planungsachse auf die Bestandsachse zurück. Somit rückt der Autobahnkörper hier zwar etwas näher an die ebenfalls im immissionsschutzrechtlich kritischen Wirkungsbereich der A 6 liegenden Ortschaften Schattenhof und Haag (jeweils Gemeinde Kammerstein) heran, jedoch ist die gewählte Linienführung auch unter Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die hier zu betrachtende schützenswerte Wohnbebauung der Ortschaften Schattenhof und Haag liegt in einer Entfernung von etwa 320 m bzw. 170 m zur ausgebauten Trasse der A 6, die Ortschaft Dechendorf liegt nur etwa 50 m von dem plangegegenständlichen Abschnitt der A 6 entfernt. Wie bereits unter C. 3.4.2 ausgeführt, sprechen gewichtige Gründe gegen eine andere Trassenführung der A 6 bzw. eine andere Ausbauweise. Diese Gründe rechtfertigen – jedenfalls in ihrer Gesamtheit – auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die zukünftige Lärmbelastung im Umfeld der genannten Ortschaften, zumal sich diese gegenüber dem Istzustand durch die plangegegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sogar verbessern.

In der Gesamtbetrachtung stellt sich die gewählte Linienführung unter dem Blickwinkel des § 50 BImSchG als ausgewogen dar.

#### 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.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1

Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV u. a. dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Das Merkmal der "Erweiterung" um einen durchgehenden Fahrstreifen legt nach seinem Wortlaut nahe, dass ein Tatbestand der Lärmvorsorge dann gegeben sein soll, wenn die Kapazität der Straße zur Aufnahme von zusätzlichem Verkehr erhöht wird. Dies ist zunächst der Fall, wenn ein zusätzlicher Fahrstreifen zwischen verschiedenen Verknüpfungen mit dem übrigen Straßennetz, also zwischen mindestens zwei Anschlussstellen, geschaffen wird. Darüber hinaus liegt ein Fall der Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen aber auch vor, wenn ein zusätzlicher Fahrstreifen im gesamten Planungsabschnitt geschaffen wird und im Nachbarabschnitt eine Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz besteht (BVerwG, Urteil vom 10.04.2019, NVwZ 2019, 1597 Rn. 24). Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Im Rahmen der gegenständlichen Planung erhält die A 6 innerhalb des gesamten Ausbauabschnitts einen zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Damit werden innerhalb des Ausbauabschnitts östlich Triebendorf – AS Schwabach-West (Bau-km 764+993 bis Bau-km 775+700) zusätzliche verkehrliche Kapazitäten geschaffen. Darüber hinaus gibt es in den an den gegenständlichen Abschnitt angrenzenden Streckenabschnitten (weitere) Verknüpfungspunkte (Anschluss-Stellen) mit dem umgebenden Straßennetz, so dass das Vorhaben bei übergreifender Betrachtung unter Berücksichtigung der in diesen Abschnitten ebenso bestehenden Ausbauabschnitten auf voller Ausbaulänge zu einer Ausweitung der verkehrlichen Kapazität der A 6 führt. Eine Erweiterung um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV ist damit innerhalb des gesamten Ausbauabschnitts gegeben.

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).

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 für einen bestimmten Zeitraum, 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).

Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung 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, insbesondere auch in Anbetracht der von der Vorhabensträgerin bzgl. der Immissionen der A 6 errechneten Beurteilungspegel, keine 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.

Dass diese Grenzwerte sich, auch bei Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung, (nunmehr) außerhalb des dem Verordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung des Verfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung sowie der zugehörigen Immissionsgrenzwerte zustehenden Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraums (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, NVwZ-RR 1999, 720, 724; Urteil vom 20.12.2000, NVwZ-RR 2001, 360, 361; Urteil vom 14.11.2001, NVwZ 2002, 733, 734) bewegen könnten, ist nicht zu erkennen. Der Wertungsspielraum würde erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 und vom 20.12.2000, jeweils a. a. O.); hierfür sind keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insbesondere überschreitet es nicht den Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers, dass die 16. BImSchV (sowie die RLS-90) ausschließlich auf Mittelungspegel abstellt und nicht zusätzlich Maximalschallpegel berücksichtigt. Mittelungspegel bzw. Dauerschallpegel sind als geeignete Kenngrößen zur Beurteilung zahlreicher Lärmwirkungen der Immissionen intermittierender Schallquellen, wie sie Verkehrswege darstellen, anerkannt und auch international gebräuchlich (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, ZUR 2018, 107 Rn. 64 f.). Auch sonst sind keine offensichtlichen Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, gegeben (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 104 ff).

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 letzt-

genannte 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 – 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).

Hinsichtlich der vorliegend für die betroffenen Siedlungsflächen im Einzelnen zu Grunde gelegten Gebietsarten wird auf die Darstellungen in den Blättern 2 und 3 der Unterlage 7 sowie auf Ziffer 2.3 der Unterlage 17.1 Bezug genommen. Im Anhörungsverfahren wurden gegen die von der Vorhabensträgerin vorgenommen Einstufung der im Ausbaubereich zu berücksichtigenden Ortschaften keine Einwendungen erhoben. Die einzelnen zu betrachtenden Ortschaften bzw. Ortsteile lassen sich bezüglich Lage und Gebietseinstufung wie folgt charakterisieren:

Ortschaft bzw. Ortsteil	Bau-km	Lage zur A 6	Gebietseinstufung	kürzeste Entfernung zum Immissionsort
Dechendorf	769+400	nördlich	Mischgebiet	50 m
Schattenhof	773+600	südlich	Mischgebiet	320 m
Haag	775+400	südlich	Wohngebiet Mischgebiet Gewerbegebiet	210 m 170 m 150 m
Haag	775+700	nördlich	Gewerbegebiet	40 m

Dass das gegenständliche Vorhaben die gemeindlichen baulichen Entwicklungsziele für den Ortsteil Haag aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde Kammerstein beeinträchtigen und damit die gemeindliche Planungshoheit tangieren könnte, ist im Übrigen nicht ersichtlich. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können nicht nur durch Schallschutz an einem Verkehrsweg, sondern auch durch die Festsetzung von Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Baugebiet selbst gewährleistet werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB). Je nach den Umständen des Einzelfalls kann es bauplanungsrechtlich auch zulässig sein, die Immissionen durch eine Kombination von passivem Schallschutz, Stellung und Gestaltung von Gebäuden sowie Anordnung der Wohn- und Schlafräume zu mindern (BVerwG, Urteil vom 22.03.2007, NVwZ 2007, 831 Rn. 15). Dass die Gemeinde in der vorliegenden Konstellation ggf. selbst für einen entsprechenden Lärmschutz im Bereich der Bauflächen zu sorgen hat, folgt insbesondere auch aus dem zeitlichen Vorsprung der gegenständlichen Fachplanung (sog. Prioritätsgrundsatz; vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, NVwZ 2003, 207, 208).

Die von der Vorhabensträgerin durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (sich Ziffer 3.2 der Unterlage 17.1) zeigen, dass mit den planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wall bzw. Wall-/Wandkombination auf einer Gesamtlänge von 1.550 m südlich der Autobahntrasse) für den Ortsteil Haag ein Vollschutz sichergestellt werden kann. Dies gilt sowohl für die südlich der A 6 gelegenen Wohngebäude, als auch für das nördlich der A 6 vorhandene Gewerbegebiet.

Durch die zusätzliche Verlängerung des lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert DStrO von -5 dB(A) bis Bau-km 774+400 gelingt es, den im Gewerbegebiet allein maßgeblichen Tagesgrenzwert von 69 dB(A) vollständig einzuhalten.

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

#### 3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die im Rahmen der Verkehrslärberechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV und Nr. 4.4.1.1.1 der RLS-90 maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und Lkw-Anteile wurden von der Vorhabensträgerin auf Basis der prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) projektbezogen ermittelt. Grundlage hierfür sind die in der „Verkehrsuntersuchung BAB A 6 zwischen Landesgrenze Baden-Württemberg und AS Schwabach-West“ (Unterlage 21 der planfestgestellten Unterlagen) von SSP Consult ermittelten Verkehrsbelastungen. Die für die Berechnung verwendeten Eingangsdaten sind in Kapitel 1.3 der Unterlage 17.1 dokumentiert. Hieraus ergibt sich auch, welche Fahrbahnen und Rampen im Einzelnen in die durchgeführten Berechnungen einbezogen wurden.

Wegen des Vorliegens detaillierter verkehrlicher Daten betreffend die A 6 war die Heranziehung der in Tabelle A der Anlage 1 zur 16. BImSchV aufgeführten pauschalen Lkw-Tag- und Nachtanteile am Gesamtverkehr nicht geboten. Die Anlage 1 der 16. BImSchV selbst hält die Verwendung der aus dieser Tabelle ableitbaren Lkw-Anteile nur dann für angezeigt, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die herangezogen werden können (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1157).

Die in Unterlage 21 dokumentierte Verkehrsuntersuchung wurde zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile. Substantiierte Einwendungen wurden im Anhörungsverfahren insoweit auch nicht erhoben.

Bei der Lärmberechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke der A 6 ein Belag vorgesehen ist, für den bei der Berechnung ein Korrekturwert DStrO von -2 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und der Tabelle 4 der RLS-90 angesetzt werden darf (siehe Tabelle 2 in der Unterlage 17.1). Es ist gesichert, dass die lärmindernden Eigenschaften der insoweit in Frage kommenden Fahrbahnbeläge (u. a. bestimmte Splittmastixasphalte und Asphaltbetone) auf Dauer erhalten bleiben. Dies ist durch von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführte umfangreiche Untersuchungen belegt (siehe bereits ARS Nr. 14/1991, Gz. StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1159.). Im Übrigen handelt es sich bei Fahrbahnbelägen mit einem

entsprechenden Korrekturwert schon seit geraumer Zeit um Standardbeläge, die in der Praxis unabhängig von der Notwendigkeit einer Lärminderung standardmäßig zum Einsatz kommen. Auf Grund dessen ist auch nicht zu besorgen, dass bei evtl. Ausbesserungsarbeiten in Zukunft kein Belag mit entsprechenden schallmindernden Eigenschaften verwendet wird.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Bedenken in Bezug auf die verwendeten Eingangsdaten sowie die Korrektheit und Nachvollziehbarkeit der Berechnungsergebnisse hat es dabei nicht erhoben. Auch im Anhörungsverfahren wurden insoweit keine Einwendungen erhoben, die Anlass geben würden, weitere Ermittlungen anzustellen.

Lärmessungen, die von der Gemeinde Kammerstein sowie von etlichen privaten Einwendenden gefordert werden, sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). So werden bei der Berechnung die für die jeweiligen Fahrzeuggattungen auf der Strecke rechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den gesamten Streckenzug in Ansatz gebracht (hier 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw) und nicht z. B. dort zu erwartende (niedrigere) durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten oder dgl. (siehe Nr. 4.0 der RLS-90); hierdurch sind gleichzeitig auch Beschleunigungs- und Bremsgeräusche in Knotenpunktbereichen hinreichend mit abgedeckt. Daneben fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. nochmals Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite. Darüber hinaus sind Messungen für das Prognosejahr 2030 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d. h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrs Menge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmessungen sind überdies auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen und der gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Einzelmessungen führen damit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen – nicht wiederholbaren – Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

Sowohl die Gemeinde Kammerstein, als auch zahlreiche Privatpersonen bemängeln, dass in den ausgelegten Planunterlagen nicht darauf eingegangen werde, ob für die Ortsteile Albersreuth, Volkersgau, Waikersreuth und Kitschendorf die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Insoweit sei jeweils keine Betrachtung vorgenommen worden bzw. seien keine Berechnungsergebnisse dokumentiert. Insoweit seien noch entsprechende Nachweise vorzulegen bzw. Änderungen der Planunterlagen veranlasst. Zumindest müsse im Bereich dieser Ortsteile nach Auffassung der Gemeinde Kammerstein ein sogenannter offener Asphalt (OPA) aufgebracht werden.

Es ist zwar richtig, dass in den ausgelegten Unterlagen keine Ergebnisse von schalltechnischen Berechnungen bezüglich der genannten Ortsteile aufgeführt sind. Es trifft aber nicht zu, dass den Unterlagen keine Aussage dazu zu entnehmen ist, ob in Bezug auf die Ortsteile Albersreuth, Volkersgau, Waikersreuth und Kitschendorf Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu befürchten sind. In Kapitel 2.2 der Unterlage 17.1 wird ausgeführt, dass für die Siedlungsbereiche, für welche im Planfall Immissionsgrenzwerte nach der durchgeführten Berechnung von Grenzwertisophonen nicht oder nur knapp eingehalten werden, eine detaillierte Untersuchung durchgeführt wurde. Des Weiteren wurde danach der Umgriff der Berechnungen so weit ausgedehnt, dass mit Sicherheit für alle nicht einzelnen berechneten Gebäude eine Immissionsgrenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann. Hieraus ergibt sich in der Zusammenschau ohne weiteres, dass Grenzwertüberschreitungen in Albersreuth, Volkersgau, Waikersreuth und Kitschendorf bereits ohne objektscharfe schalltechnische Berechnungen ausgeschlossen werden, so dass für die von der Gemeinde Kammerstein im Bereich dieser Ortsteile gewünschte Aufbringung einer offenporigen Asphaltdeckschicht keine Veranlassung besteht. Gleiches gilt für die von der Stadt Heilsbronn in diesem Zusammenhang gestellte Frage, ob die Ortsteile Triebendorf, Seitendorf und Trachenhöfstatt auf Grund der plangegegenständlichen Verbreiterung der A 6 lärmschutzrechtlich betroffen seien. Auch insoweit hat die Vorhabensträgerin plausibel dargelegt, dass auch diese drei Ortsteile deutlich außerhalb der Nacht-Isophone liegen, so dass eine gesonderte Berechnung insoweit nicht erforderlich war. Zudem geht aus der Unterlage 21 (Verkehrsuntersuchung) klar hervor, dass der plangegegenständliche Ausbau der BAB A 6 keinen nennenswerten Mehrverkehr und damit auch keinen relevanten Lärmzuwachs bringen werden.

Die Vorhabensträgerin hat demnach für die Gemeinde Kammerstein mit ihren Ortsteilen Haag und Schattenhof, sowie für die Gemeinde Rohr mit ihrem Ortsteil Dechendorf schalltechnische Berechnungen durchgeführt, da diese Ortschaften wesentlich näher an der A 6 liegen, als die genannten, nicht in die Betrachtung einbezogenen Ortsteile. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die insoweit erhobenen Einwendungen der Gemeinde Kammerstein sowie zahlreicher Privatpersonen sind daher zurückzuweisen. Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Mittelfranken hat gegen das plangegegenständliche Schallschutzkonzept ebenfalls keine Einwände erhoben.

#### 3.4.4.1.4 Bewertung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen

Die von der Vorhabensträgerin vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Einzelnen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1 T und Kapitel 3.3 der Unterlage 17.1 detailliert beschrieben sowie u. a. in den einzelnen Blättern der Unterlage 5 dargestellt. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in den Ergebnistabellen im Anhang der Unterlage 17.1 aufgeführt. Mit diesen Maßnahmen werden außer in den Ortsteilen Dechendorf und Schattenhof, mit jeweils 2 Überschreitungen des Nachtgrenzwertes um max. 2,3 dB(A) bzw. 1,9 dB(A), an allen untersuchten Gebäuden in den im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts der BAB A 6 liegenden Ortschaften die maßgeblichen Grenzwerte aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten. Die festgestellte Planung bewerkstelligt damit außer für Einzelanwesen in Dechendorf bzw. Schattenhof Vollschutz.

Dechendorf:

Nach Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es aber zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV an einigen wenigen Immissionsorten in Dechendorf und Schattenhof. Wie nachfolgend im Einzelnen dargelegt wird, entsprechen die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen insoweit dem Verhältnismäßigkeitsgebot des § 41 Abs. 2 BImSchG.

Im Istzustand sind im Bereich von Dechendorf (Mischgebiet) keine Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Für den lärmtechnischen Planungsnullfall ergeben sich an zwei Gebäuden am Tag und an zehn Gebäuden in der Nacht Überschreitungen der Immissionsschutzgrenzwerte bis max. 11,4 dB(A). Durch die auf Höhe Dechendorf vorgesehene einseitige Ausbauweise rückt der neue Fahrbahnrand um rund 17 m weg von der Ortschaft in Richtung Süden. Gleichzeitig befindet sich hier die A 6 in einer rund 4 m tiefen Einschnittslage gegenüber der nördlich gelegenen Bebauung.

Die Vorhabensträgerin hat für Dechendorf 20 Lärmschutzvarianten unter Zugrundelegung der unter Ziffer 3.1 der Unterlage 17.1 genannten Kriterien untersucht. Zunächst ist festzustellen, dass Varianten, denen aus Gründen des Bodenmanagements bzw. zur Reduzierung des Massenbedarfs im Kernbereich von Dechendorf (Bau-km 769+200 bis Bau-km 769+600) reduzierte Wallhöhen (z. B. 6,00 m anstatt 9,00 m) mit im Gegenzug höheren Wänden zu Grunde liegen, sich als ungeeignet im Sinne von verhältnismäßigen Kosten je Schutzfall bzw. Sprungkosten erweisen. Die in die engere Wahl genommenen Varianten sind nachfolgend dargestellt, dabei weisen die Varianten 2 bis 5 einen ähnlichen Massenbedarf auf (63.000 m<sup>3</sup> bis 69.000 m<sup>3</sup>):

- a) Variante O0 (nur mit lärmminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturfaktor  $D_{StrO} = -2$  dB(A))

Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	2
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	10
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	5
Maximale Grenzwertüberschreitungen gerundet:	12 dB(A)

- b) Variante O1 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 9 m)

Höhe Lärmschutzwall Bau-km 768+940 - 769+200:	6 m
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+200 - 769+400:	9 m
BW 769b unterbricht	
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+430 - 769+600:	9 m
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+600 - 769+680:	6 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	3
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	2
Maximale Grenzwertüberschreitung:	größer 4 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	970.000 €
gelöste Schutzfälle:	8
Kosten je gelöstem Schutzfall:	136.000 €

- c) Variante O3 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 12 m; Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin)

Höhe Lärmschutzwall Bau-km 768+940 - 769+200:	6 m
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+200 - 769+300:	9 m

Höhe Lärmschutz Bau-km 769+300 - 769+400: BW 769b unterbricht	9 m (Wall) + 3 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+430 - 769+600:	10 m
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+600 - 769+680:	6 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	2
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	1.150.000 €
gelöste Schutzfälle:	9
Kosten je gelöstem Schutzfall:	143.000 €

d) Variante O4 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 11 m)

Höhe Lärmschutzwall Bau-km 768+940 - 769+200:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 769+200 - 769+400:	9 m (Wall) + 2 m (Wand)
Höhe Lärmschutz BW 769b (Wand 2 m)	
Höhe Lärmschutz Bau-km 769+430 - 769+600:	9 m (Wall) + 2 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+600 - 769+680:	6 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	2
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	1.330.000 €
gelöste Schutzfälle:	9
Kosten je gelöstem Schutzfall:	162.000 €

e) Variante O5 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 18 m)

Höhe Lärmschutzwall Bau-km 768+940 - 769+200:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 769+200 - 769+300:	9 m (Wall) + 6 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 769+300 - 769+400:	9 m (Wall) + 9 m (Wand)
Höhe Lärmschutz BW 769b Wand (6 m – 9 m)	
Höhe Lärmschutz Bau-km 769+430 - 769+600:	9 m (Wall) + 6 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 769+430 - 769+680:	6 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	0
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Kosten aktiver Lärmschutz :	2.100.000 €
gelöste Schutzfälle:	10
Kosten je gelöstem Schutzfall:	210.000 €

Bei den jeweils genannten Kosten des aktiven Lärmschutzes handelt es sich um sog. Bruttokosten (nur Errichtung der Lärmschutzanlagen ohne Abzug der Kosten für den ersatzweise zu leistenden passiven Schallschutz einschließlich etwaiger Außenbereichsentschädigungen). Im Regelfall genügt es, auch nur diese Bruttokosten zu Grunde zu legen, wie es auch der Verwaltungspraxis entspricht (BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5.15 – juris Rn. 61). Anhaltspunkte dafür, dass vorliegend durch diese Herangehensweise zu erheblichen Verzerrungen bzw. Verfälschungen kommen könnte, sind nicht zu erkennen. In die nähere Betrachtung sind nur die Varianten a), b), d) und e) einzubeziehen, nachdem bereits die Vorhabensträgerin die Variante c) der nunmehr festgestellten Planung zugrun-

de gelegt hat, welche in ihrer Schutzwirkung den Varianten a), b), d) und e) jeweils überlegen ist. Demnach ergibt sich folgende Bewertung:

Die Variante a) erfüllt nicht den Vorrang „aktiv vor passiv“ und bedingt somit insgesamt zwölf verbleibende Restwertüberschreitungen, davon liegen fünf Überschreitungen über dem Wert von größer 3 dB(A). Ebenso verbleiben bei Umsetzung der Variante b) insgesamt noch drei Restwertüberschreitungen, davon liegen zwei Überschreitungen über dem Wert von 3 dB(A). Beide Varianten erfüllen somit nicht die vorgenannten Beurteilungskriterien. Bei der plangegegenständlichen Variante c) verbleiben jedoch noch lediglich zwei Grenzwertüberschreitungen nachts, die höchste liegt mit 2,3 dB(A) jedoch noch unter dem für das menschliche Gehör wahrnehmbaren Wert von 3 dB(A). Die Kosten je gelöstem Schutzfall liegen mit 143.000 € um 7.000 € höher als die Kosten je Schutzfall bei der Variante b), bewegen sich jedoch in der Gesamtbetrachtung des Lärmschutzkonzeptes in einem vergleichbaren Rahmen. Auch die Sprungkosten der Variante c) liegen gegenüber denen der Variante b) mit dem Faktor 1,3 in einem nicht wesentlich höheren Bereich. Die Variante d) bewirkt nur ein geringfügig besseres Schutzniveau als die plangegegenständliche Variante c), ist jedoch mit höheren Kosten je Schutzfall (+ 19.000 €) und vielfach höheren Sprungkosten verbunden (im Vergleich zur Variante c) ist der Faktor Sprungkosten zu den Kosten je Schutzfall unendlich, da hier kein zusätzlicher Schutzfall gelöst wird). Die Variante e) gewährleistet die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Ausbauabschnitt für die Bewohner des Ortsteils Dechendorf und gewährt somit einen Vollschutz. Jedoch ist die Umsetzung der Variante e) mit vielfach höheren Kosten je Schutzfall gegenüber der Variante c) (+ 67.000 €) sowie vielfach höheren Sprungkosten – der Faktor Sprungkosten zu Kosten je Schutzfall in Bezug zur Variante c) liegt hier bei 3,3 – verbunden. Eine Umsetzung der Variante e) gegenüber der Variante c) würde daher aufgrund des vorher Gesagten dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG zuwiderlaufen. In der Gesamtbetrachtung erfüllt die Variante c) die Beurteilungskriterien am besten und wird daher der Ausbauplanung zu Grunde gelegt.

Bei der plangegegenständlichen Variante c) kommt es außerdem bereits zu keinen Überschreitungen der für den Zeitraum Tag einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV. Überschreitungen der Grenzwerte um 3 dB(A) oder mehr treten auch bei ihr nicht auf; die Überschreitungen bewegen sich damit bei ihr (die maximale Überschreitung beträgt mathematisch exakt 2,3 dB(A)) auch unterhalb der Schwelle eines für das menschliche Ohr wahrnehmbaren Geräuschunterschieds (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 7 A 7.17 – juris Rn. 43). Darüber hinaus bewirkt auch die Variante c) gegenüber dem Fall, dass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, bereits eine Pegelminderung von bis zu 9 dB(A) und damit eine deutlich wahrnehmbare Lärmreduzierung. Ohne den Ausbau der A 6 würde sich die Lärmsituation im Ortsteil Dechendorf im Jahr 2030 wohl in ganz ähnlicher Dimension wie bei der Variante a) darstellen. Es wären an zahlreichen Anwesen Überschreitungen der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV zu verzeichnen, mitunter würden sogar am Tag Grenzwertüberschreitungen auftreten. Auch heute dürfte die Lärmsituation in Dechendorf nicht grundlegend anders aussehen, auch wenn sicherlich die Lärmpegel mit Blick auf die derzeitige Verkehrsbelastung der A 6 noch in gewissem Maß niedriger sein dürften. Dechendorf unterliegt damit einer erheblichen Vorbelastung, welche sich in der vorliegenden Abwägung schutzmindernd auswirkt. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden (st. Rspr.; z. B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71, 75).

Im Ergebnis stellen sich damit die Varianten e) und f) als wirtschaftlich unverhältnismäßig i. S. v. § 41 Abs. 2 BImSchG dar. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes wird mit der der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Variante c) in ausgewogener Weise Rechnung getragen. Mit ihr werden annähernd 80 % der

insgesamt zu lösenden Schutzfälle bewältigt, die wenigen verbleibenden Grenzwertüberschreitungen beschränken sich auf die Nacht und verbleiben in einer Größenordnung, die vom menschlichen Ohr nicht wahrzunehmen ist. Die mit der Variante verbundenen Kosten stehen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau. Soweit Forderungen nach einem Vollschutz für ganz Dechendorf bestehen, sind diese zurückzuweisen; die mit einem Vollschutz verbundenen zusätzlichen Lärminderungseffekte an Anwesen, die bereits nach der planfestgestellten Lärmschutzkonzeption nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, erweisen sich im Rahmen der Abwägung als unverhältnismäßig.

#### Schattenhof:

Im Bestand sind im Bereich von Schattenhof (Mischgebiet) keine Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Der Abstand zur BAB A 6 beträgt etwa 320 m. Die Autobahn befindet sich hier in einer teilweisen Einschnittslage, die rund 5,00 m höher als die Bebauung von Schattenhof gelegen ist. In Schattenhof sind ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen (Planungsnullfall) die Grenzwerte für die Nacht lediglich an zwei Gebäuden geringfügig überschritten. Die maximale Überschreitung beträgt insoweit 2,1 dB(A), während die Tagesgrenzwerte an allen Gebäuden eingehalten sind.

Die von der Vorhabensträgerin in die engere Wahl genommenen Varianten sind nachfolgend dargestellt:

- a) Variante O0 (nur mit lärmminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturfaktor  $D_{StrO} = -2$  dB(A))

Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	2
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitungen gerundet:	3 dB(A)

- b) Variante O1 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 5 m)

Höhe Lärmschutzwall Bau-km 773+920 - 774+200:	5 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	2
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	222.000 €
gelöste Schutzfälle:	0
Kosten je gelöstem Schutzfall:	(keine zusätzlich gelösten Schutzfälle)

- c) Variante O3 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 4 m)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 773+500 - 773+690:	3 m
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 773+710 - 773+920:	4 m
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 773+920 - 774+200:	3 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	1
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	1 dB(A)

Kosten aktiver Lärmschutz:	398.000 €
gelöste Schutzfälle:	1
Kosten je gelöstem Schutzfall:	398.000 €

d) Variante O4 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 5 m)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 773+500 - 773+690:	4 m
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 773+710 - 773+920:	5 m
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 773+920 - 774+200:	5 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	0
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	0 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	885.000 €
gelöste Schutzfälle:	2
Kosten je gelöstem Schutzfall:	443.000 €

Die Variante a) erfüllt zwar nicht den Vorrang „aktiv vor passiv“ und bedingt somit insgesamt zwei verbleibende Grenzwertüberschreitungen von 2,1 dB(A) bzw. 1,3 dB(A), jedoch liegt keine davon über dem Wert von 3 dB(A). Die Variante b) erfüllt zwar den Vorrang „aktiv vor passiv“, führt aber gegenüber der Variante a) zu lediglich nicht wahrnehmbaren Pegelreduzierungen um max. – 0,3 dB(A). Weiterhin bleiben jedoch zwei Grenzwertüberschreitungen bestehen, davon liegt eine Überschreitung über dem Wert von 3 dB(A). Die Kosten je Schutzfall würden unverhältnismäßig – da „unendlich“ – hoch sein, da gegenüber der Variante a) kein zusätzlicher Schutzfall gelöst wird. Die Variante c) erfüllt ebenfalls das Kriterium „aktiv vor passiv“, führt aber gegenüber den vorgenannten Varianten a) und b) ebenfalls zu nicht wahrnehmbaren Pegelreduzierungen um max. – 1,5 dB(A) bzw. max. – 1,2 dB(A) bei den zwei betroffenen Anwesen in Schattenhof. Es verbleibt dennoch bei einer Grenzwertüberschreitung, die jedoch unterhalb des Wertes von 3 dB(A) liegt. Die Kosten je Schutzfall würden sich auf 398.000 € belaufen und liegen damit höher als der anzunehmende Verkehrswert der einzelnen Schutzfälle bzw. Gebäude. Die Variante d) würde für den Ortsteil Schattenhof zwar einen Vollschutz gewährleisten, führt aber ebenso zu nicht wahrnehmbaren Pegelreduzierungen um max. – 2,1 dB(A) bzw. max. – 1,5 dB(A). Die Kosten je Schutzfall würden sich auf 443.000 € belaufen und liegen damit (ebenso) höher als der anzunehmende Verkehrswert der einzelnen Schutzfälle bzw. Gebäude.

Aufgrund der geringen Anzahl von lediglich zwei Schutzfällen, der geringfügigen Überschreitungen der Grenzwerte von 2,1 dB(A) bzw. 1,3 dB(A) und wegen den über dem anzunehmenden Verkehrswert liegenden Kosten je Schutzfall von  $\geq$  400.000 € ist es nicht möglich, für den Ortsteil Schattenhof einen aktiven Lärmschutz zu schaffen, der dem in § 41 Abs. 2 BImSchG normierten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht. Da jedoch der für die östlich angrenzende Ortschaft Haag vorgesehene Schallschutz bereits auf der Höhe von Schattenhof (Bau-km 773+920 bis Bau-km 774+200) mit einem 4,00 m hohen Lärmschutzwand beginnt, reduzieren sich die Grenzwertüberschreitungen der beiden Schutzfälle von 2,1 dB(A) bzw. 1,3 dB(A) auf 1,9 dB(A) bzw. 1,1 dB(A). Für die verbleibenden Überschreitungen von 1,9 dB(A) bzw. 1,1 dB(A) wird passiver Schallschutz vorgesehen. Soweit Forderungen nach einem Vollschutz für den gesamten Ortsteil Schattenhof bestehen, sind auch diese auf Grund der vorgenannten Ausführungen zurückzuweisen.

Haag:

Wie schon für die westlich gelegenen Ortschaften, sind auch im Bereich des Ortsteils Haag (überwiegend Wohngebiete) im Bestand keine Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Dies führt im Planungsnullfall an 63 Gebäuden nachts sowie an 23 Gebäuden tagsüber zu Überschreitungen der Immissionsschutzgrenzwerte von max. 9,4 dB(A). Die für den Planungsabschnitt mit ca. 1,2 km verhältnismäßig große Längenausdehnung des Ortsteils Haag entlang der A 6 erfordert entsprechend umfangreiche Schallschutzmaßnahmen. Aufgrund der nachteiligen Höhenlage der Autobahn (bis zu 8 m hohe Dammlage) erfolgt der Schallschutz für den Ortsteil Haag vorzugsweise durch Lärmschutzwände. Um dabei gleichzeitig die Wandhöhen auf ein für das Orts- und Landschaftsbild verträgliches Maß zu begrenzen, wird der für den östlich angrenzenden Ausbauabschnitt von der Anschlussstelle Schwabach-West bis zur Anschlussstelle Roth mit Beschluss vom 30.12.2011, Az.: 32-4354.1-1/10 der Regierung von Mittelfranken festgesetzte lärmindernde Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Lärmkorrekturwert DStrO von mindestens - 5 dB(A) von Bau-km 774+400 bis Bau-km 775+350 verlängert. Gemeinsam mit den nachfolgend dargestellten abschirmenden Lärmschutzmaßnahmen gelingt es, für Haag einen Vollschutz sicher zu stellen:

Höhe und Art der Lärmschutzmaßnahme (m)	Beginn (Bau-km)	Ende (Bau-km)	Länge (m)
4 m Wall	773+920	774+200	280
6 m Wall	774+800	775+015	215
5 m Wall + 2 m Wand	775+035	775+200	165
7 m Wand	775+200	AS	550
7,5 m Wand	775+702	775+765	65
5 Wand	AS	775+810	85
4 m Wand	775+810	776+000	190
	Gesamtlänge		1.550

Für das nördlich der A 6 gelegene Gewerbegebiet des Ortsteils Haag der Gemeinde Kammerstein stellt sich die Situation wie folgt dar:

Nördlich der Autobahn liegt in einem Abstand von ca. 40 m zum geplanten Fahrbahnrand ein Gewerbegebiet mit einem Schnellrestaurant mit Drive-In, einer Spielhalle und einer etwas weiter entfernt gelegenen Tankstelle. Es liegt keine wohnbauliche Nutzung (z. B. Motel etc.) vor, so dass aufgrund der vorliegenden bestimmungsgemäßen Nutzung der vorhandenen Gebäude der Taggrenzwert für Gewerbegebiete in Höhe von 69 dB(A) maßgeblich ist. Dieser wird für den Planungsnullfall an zwei Gebäuden um 2,0 dB(A) bzw. 3,0 dB(A) überschritten. Durch die Verlängerung des lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert DStrO von mindestens - 5 dB(A) bis Bau-km 774+400 gelingt es, den einschlägigen Grenzwert vollständig einzuhalten und Vollschutz zu gewährleisten. Zusätzliche Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Eine zusammenfassende Übersicht bezüglich der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Ausbaubereich findet sich in Ziffer 3.3 der Unterlage 17.1, worauf Bezug genommen werden darf.

Die Anregung des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Mittelfranken, die plangegegenständlichen Lärmschutzanlagen im Bereich des Ortsteils Dechendorf entlang des Fichtenweges zu verlängern, hat die Vorhabensträgerin aufgegriffen und einer näheren Überprüfung unterzogen. Hierzu wurde die Höhe der an der A 6 vorgesehenen Lärmschutzanlage aufgegriffen und in Richtung Norden entlang des Fichtenweges entsprechend verlängert. Die Höhenverhältnisse im Bereich des Fichtenweges erfordern folgende Höhenabwicklung, um die an der A 6 geplante Wall- bzw. Wandhöhe entlang der beiden Gebäude fortsetzen zu können:

6,00 m hoher Wall (bezogen auf GOK Bereich Fichtenweg) auf einer Länge von 10,00 m + 8,50 m hoher Wall (bezogen auf GOK Bereich Fichtenweg) auf einer Länge von 30,00 m + 6,00 m hoher Wall (bezogen auf GOK Bereich Fichtenweg) auf einer Länge von 20,00 m

Im Ergebnis ist festzustellen, dass trotz dieser bis zu 8,50 m hohen und 60 m langen senkrecht zur A 6 ausgerichteten Wallanlage zwar marginale Verbesserungen (etwa 0,1 dB(A)) an den Süd- und Ostfassaden der beiden Gebäude Fichtenweg 18 bzw. Fichtenweg 20 erreicht werden können, aber in Dechendorf unverändert zwei Grenzwertüberschreitungen verbleiben. Die Wanderhöhung würde damit zu keiner in vorliegendem Zusammenhang relevanten Erhöhung des Lärmschutzniveaus in Dechendorf führen; die Anzahl der ungelösten Schutzfälle sowie der Grad deren Betroffenheit ändert sich nicht. Für eine Inkaufnahme der mit der Wanderhöhung verbundenen weiteren Steigerung der Baukosten ist deshalb keine hinreichende Rechtfertigung ersichtlich.

#### 3.4.4.1.5 Behandlung einzelner Stellungnahmen und Einwendungen zum Themenkomplex Verkehrslärmschutz im Ausbaubereich der A 6

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

Im Anhörungsverfahren wird mehrfach gefordert, eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den gegenständlichen Abschnitt der A 6 anzuordnen. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99 - juris). Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen sogar ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 35 Abs. 6 der PlaFeR 19). Im Hinblick darauf fehlt der Planfeststellungsbehörde vorliegend die Kompetenz, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die A 6 anzuordnen. Insbesondere sind solche nicht aus Verkehrssicherheitsgründen geboten, nachdem die Trassierung der ausgebauten A 6 den Vorgaben der RAA entspricht (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.3.1) und insbesondere die erforderlichen Haltesichtweiten uneingeschränkt gewährleistet sind. Dass durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung der verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß verringert werden könnte, verleiht der Planfeststellungsbehörde auf Grund des Gesagten hier ebenso keine Kompetenz für die Anordnung einer entsprechenden Beschränkung. Eine solche abstrakt-generelle Regelung ist

vielmehr ausschließlich dem Gesetzgeber vorbehalten. Auch wenn man Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG ansehen wollte, so dass insoweit eine Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde gegeben wäre, würde dies vorliegend nicht zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Planfeststellungsbehörde führen. Dies beruht auf Folgendem: In den im Umfeld der A 6 liegenden Gebieten, die zumindest auch dem Wohnen dienen, werden mit dem 6-streifigen Ausbau der A 6 die einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag durchweg eingehalten. In den Ortsteilen Dechendorf und Schattenhof (jeweils Mischgebietslage) wird durch das Ausbauvorhaben der Nachtgrenzwert an lediglich jeweils zwei Anwesen um max. 2,3 dB(A) bzw. 1,9 dB(A) überschritten, insoweit besteht ein Anspruch auf passivem Schallschutz. Im Ergebnis bewirken die gegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Bewohner im Ausbaubereich der A 6 nahezu einen Vollschutz. Wie bereits dargelegt, würden sich ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen im sogenannten „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 102 Grenzwertüberschreitungen ergeben. Dabei würden einzelne Überschreitungen einen Wert von bis zu 11,4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert erreichen.

Die in der Planung vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes führen im Ergebnis zu einer deutlichen Verbesserung für die Anwohner gegenüber der Situation, die sich ohne den Ausbau der A 6 einstellen würde. Die in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags für reine und allgemeine Wohngebieten bzw. 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags für Dorf- und Mischgebiete – bei Erreichen derer eine Verpflichtung zur Ergreifung von Maßnahmen anzunehmen ist – werden hier dadurch bei weitem nicht erreicht. Zudem ließe sich durch verkehrsrechtliche Maßnahmen auch eine spürbare Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) (siehe Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) hier nicht verwirklichen. Eine denkbare Geschwindigkeitsbegrenzung – etwa auf 100 km/h – würde sich nur auf den Pkw-Verkehr auswirken. In der hier nur kritischen Tageszeit ist jedoch grundsätzlich der Lkw-Verkehr mit rund 9 – 12 % Verkehrsanteil für die Lärmbelastung ausschlaggebend. Dieser Schwerverkehrsanteil bewegt sich jedoch gemessen an der Gesamtverkehrsbelastung in einem relativ moderaten Rahmen. Infolge dessen würde sich der Emissionspegel durch eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn überhaupt, nur um höchstens 1 dB(A) – und damit weit unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres – verringern (vgl. Diagramm II der RLS-90). Demgegenüber würde durch eine solche Verkehrsregelung als Dauermaßnahme in die besondere Verkehrsfunktion der A 6 eingegriffen und zumindest die Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs – für den hier grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt – beeinträchtigt. Dem kommt angesichts dessen, dass die A 6 integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes ist, auch erhebliches Gewicht zu. Im Hinblick darauf stellen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie sie gefordert werden, im Ergebnis als deutlich unverhältnismäßig dar. Die derzeitige Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilabschnitten der A 6 in benachbarten Ausbaubereichen auf 80 km/h wurde von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde allein aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet und gilt nur bis zur Beseitigung der Gefahrensituation, somit also bis zum plangegegenständlichen Ausbau der A 6.

Die Stadt Schwabach nimmt Bezug auf die Abbildung 4.3 Anhang 1 der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21) und bringt vor, dass danach das Verkehrsaufkommen in Richtung Schwabach auf der B 466 um 100 Fahrzeuge abnehme, in Richtung Haag jedoch eine Zunahme von 2.600 Fahrzeugen (nach Abbildung 4.3 sogar um 2.700 Fahrzeuge) zu verzeichnen sei. Im Autohof nehme die Belastung um 800 Fahrzeuge zu. Es stelle sich daher die Frage, wohin sich die verbleibenden 3.300 Fahrzeuge verteilen würden. Die Vorhabensträgerin hat hierzu darge-

legt, dass die Differenzen in Abbildung 4.3 der Unterlage 21, abgesehen von Rundungsgenauigkeiten, mit den Differenzen der Abbildungen 2.9 und 3.9 der Unterlage 21 übereinstimmen. Die Frage nach den „verbleibenden Fahrzeugen“ entziehe sich einer textlichen Beantwortung, da sich die Differenz zwischen Analyse und Prognose aus einer Überlagerung der Verkehrszunahmen (zusätzliche Fahrten) und Verkehrsverlagerungen (geänderte Routenwahl) zusammensetze. Diese Effekte können sich – bezogen auf einzelne Abschnitte der B 466 und die AS-Stellenrampen – gegenseitig verstärken oder gegenseitig aufheben. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Aussage an und fügt ergänzend hinzu, dass die Verkehrsuntersuchung alle für das gegenständliche Verfahren relevanten Daten enthält, zusätzliche Auswertungen oder Untersuchungen sind nicht erforderlich.

Die Gemeinde Rohr fordert beim Erörterungstermin, die plangegegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen östlich und westlich jeweils bis zum Waldrand zu verlängern, um Pegelsprünge zu vermeiden, zumal die Verkehrsdichte nach dortiger Auffassung weiter zunehmen werde. Auch sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung wünschenswert. Die Vorhabensträgerin hat zu diesem Vorbringen zutreffend dargelegt, dass Pegelsprünge nicht zu erwarten seien, weil die Lärmschutzeinrichtungen in der Planung bereits entsprechend abgestuft worden seien. Geschwindigkeitsbegrenzungen seien grundsätzlich nicht Regelungsgegenstand der Planfeststellung, zudem würden nach plausibler Darlegung der Vorhabensträgerin die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung (Aspekte der Verkehrssicherheit, Unfallhäufungen in der Vergangenheit etc.) im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt nicht vorliegen. Die Planfeststellungsbehörde hält diese Argumentation für plausibel, so dass den Forderungen der Gemeinde Rohr insoweit nicht entsprochen werden kann. Soweit auch einzelne Einwander den Wunsch äußern, den Lärmschutz im Bereich von Dechendorf entsprechend zu verlängern (Lückenschluss), kann diesem Wunsch nicht entsprochen werden, da für eine solche Verlängerung keine rechtliche Grundlage besteht. Den von den Einwendern befürchteten Lästigkeiten ist durch die Abstufung des Lärmschutzes ausreichend Rechnung getragen.

Die Gemeinde Rohr wirft weiter die Frage auf, ob ein möglicher Verzicht auf die geplanten Seitenentnahmen lärmschutztechnische Auswirkungen auf die Gemeinde Rohr, insbesondere den Ortsteil Dechendorf, haben könne. Hierzu ist festzustellen, dass die plangegegenständlichen Seitenentnahmen für den Lärmschutz keine Rolle spielen. Beim Wegfall der Seitenentnahmen in diesem Bereich, wie auch ansonsten in Geländeeinschnitten entlang der A 6, werden Erdböschungen angelegt. Gemäß der für die Prognoseberechnung angewandten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) wird bei Erdböschungen keine Reflexion berücksichtigt. Selbst wenn eine Reflexion in geringem Umfang stattfinden sollte, würde diese durch die Neigung der Erdböschungen steil nach oben erfolgen und hätte somit keinen Einfluss auf die Schallimmissionen in Dechendorf. Durch einen vollständigen oder teilweisen Verzicht auf Seitenentnahmen kommt es zu keiner Zunahme der Schallimmissionen im Ortsteil Dechendorf. Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Mittelfranken hat die Auffassung der Vorhabensträgerin bestätigt, so dass die Besorgnis der Gemeinde Rohr zu diesem Punkt unbegründet ist.

Mehrere private Einwander befürchten bei Umsetzung der plangegegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf der Höhe von Dechendorf Schallreflexionen für den auf der gegenüber liegenden Seite der A 6 gelegenen Ortsteil Albersreuth. Die Vorhabensträgerin wurde diesbezüglich um Überprüfung gebeten, zumal die Autobahn nach erfolgtem Ausbau etwas näher an den Ortsteil Albersreuth heranrücke. Einzelne Privateinwander baten daher zudem um Überprüfung, ob eine hochabsorbierende Ausführung des aktiven Lärmschutzes für Dechendorf bezüg-

lich möglicher Reflexionen in Richtung Albersreuth eine Verbesserung des Lärmschutzes für die Bewohner mit sich bringen würde. Die Vorhabensträgerin hat dieser Bitte entsprochen und eine lärmtechnische Berechnung durchgeführt. Diese hat ergeben, dass eine hochabsorbierende Ausbildung der Lärmschutzwand bei Dechendorf zu keiner Verbesserung der Beurteilungspegel in Albersreuth führt. Die Vorhabensträgerin hat beim Erörterungstermin zu dieser Thematik ergänzend darauf hingewiesen, dass durch den plangegegenständlichen Ausbau der A 6 eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand eintrete, weil generell ein Belag mit einer lärmreduzierenden Wirkung bzw. einem Lärmkorrekturwert  $D_{\text{Stro}}$  von mindestens - 5 dB(A) verbaut werde. Zusammen mit den für den Bereich von Dechendorf vorgesehenen aktiven (und in geringem Umfang auch passiven) Schallschutzmaßnahmen sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bewohner in diesem Bereich gewährleistet, so dass weitergehende Maßnahmen als die planfestgestellten nicht veranlasst sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen überzeugenden Ausführungen an.

Ein Einwender befürchtet durch den Ausbau der A 6 einen Lärmzuwachs im Ortsteil Waikersreuth und fordert daher den Einbau eines offenporigen Asphalt (OPA) oder die Errichtung eines Lärmschutzwalles. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden, da die Immissionsgrenzwerte in Waikersreuth, vorliegend die 54-dB(A)-Isophone, deutlich eingehalten werden und deshalb kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Der Umgriff der von der Vorhabensträgerin vorgenommenen Berechnungen (siehe Unterlage 17.1) wurde so weit ausgedehnt, dass mit Sicherheit für alle nicht einzeln berechneten Gebäude eine Immissionsgrenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann. Hieraus ergibt sich in der Zusammenschau ohne weiteres, dass Grenzwertüberschreitungen in Albersreuth, Volkersgau, Waikersreuth und Kitschendorf bereits ohne objektscharfe schalltechnische Berechnungen ausgeschlossen werden können. Zudem hat die Vorhabensträgerin beim Erörterungstermin überzeugend dargelegt, dass eine Verlängerung des OPA nicht ohne weiteres möglich sei. Der OPA müsse ungefähr doppelt so oft wie normaler Belag mit dem Winterdienst befahren werden, so dass OPA-Abschnitte eine geeignete Umfahrung für den Winterdienst benötigten. Der OPA könne deshalb nicht einfach ohne die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen verlängert werden.

Ein einzelner Einwender trägt beim Erörterungstermin vor, dass der Lärm von der A 6 in Albersreuth extrem hoch sei, obwohl die Ortschaft rund 650 m entfernt von der Autobahn liege. Durch den aktiven Lärmschutz für Dechendorf werde der Schall nach Albersreuth reflektiert. Hinzu komme die Rodung von 7.000 m<sup>2</sup> Wald, es entstehe eine Lücke. Zudem werde die Fahrbahn erhöht. Keiner könne sagen, wie sich der Lärm nach dem Ausbau verändern werde. Schon jetzt sei der Lärm für die Anwohner nicht tragbar. Die Vorhabensträgerin hat unter Bezugnahme auf das oben Gesagte nochmals überzeugend dargelegt, dass mit Lärmreflexionen nicht zu rechnen sei, da an den Erdwällen kein Lärm reflektiere und auch eine hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwand bei Dechendorf zu keiner Verbesserung der Situation für die Bewohner in Albersreuth führen würde.

Soweit einzelne Einwender beim Erörterungstermin die Befürchtung äußern, dass die Verbreiterung der A 6 im Ausbauabschnitt zu Mehrverkehr und damit auch zu einem erhöhten Lärmaufkommen führen werde, ist diese Sorge im Ergebnis nicht begründet, wie sich aus den nachvollziehbaren Ausführungen des Verkehrsgutachters (SSP Consult GmbH) ergibt. Der Verkehrsgutachter hat unter Bezugnahme auf die Verkehrsuntersuchung vom September 2018 (siehe Unterlage 21) dargelegt, dass der in Rede stehende Ausbau zu keiner nennenswerten Erhöhung der Verkehrsmengen führen werde. Eine gewisse Erhöhung sei auf den derzeit laufenden Ausbau zwischen den AS Schwabach West und Roth zurückzuführen. Diese Erhöhung sei bei der Begutachtung jedoch berücksichtigt worden. Der Ver-

treter der SSP Consult führte weiter aus, dass man die Verkehrszunahme auf Grund der allgemeinen Verkehrsentwicklung von der Verkehrszunahme unterscheiden müsse, die ursächlich auf der Ausbaumaßnahme beruhe. Die Aussage, dass der in Rede stehende Ausbau zu keiner nennenswerten Erhöhung der Verkehrsmengen führen werde, beziehe sich auf die ursächlich auf der Ausbaumaßnahme beruhende Verkehrszunahme, nicht auf die allgemeine Verkehrszunahme, die mit oder ohne den Ausbau entstehen würde. Eine Verdoppelung des Verkehrs bis zum Jahr 2030, wie von einem einzelnen Einwender unter Hinweis auf die Verkehrsuntersuchung beim Erörterungstermin vorgebracht wurde, entstehe aber auch nicht durch die allgemeine Verkehrsentwicklung. Die Vorhabensträgerin hat zu dieser Thematik erläutert, dass gemäß der Verkehrsuntersuchung eine allgemeine Steigerung von 56.000 Fahrzeugen auf 75.000 Fahrzeuge prognostiziert sei, jedoch keine Verdoppelung.

Soweit einzelne Einwender bezweifeln, dass der dem Verkehrsgutachten zu Grunde liegende Prognosehorizont für das Jahr 2030 ausreiche und der Verkehr in 2040/ 2050 noch deutlich zunehmen werde, ist dem entgegenzuhalten, dass die Jahre 2040 und 2050 für die Verkehrsprognose nicht verpflichtend sind, sondern gemäß den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur das Jahr 2030. Der Vertreter der SSP Consult GmbH hat am Erörterungstermin zudem ausgeführt, dass noch keine weiterführenden Prognosen zu den bundesweiten Verkehrsverflechtungen bezogen auf die Jahre 2035 oder 2040 vorlägen. Unabhängig davon seien für Mittelfranken nach summarischer Betrachtung für das Jahr 2035 keine starken zusätzlichen Steigerungen wahrscheinlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Soweit von der anwaltschaftlichen Vertretung eines Einwenders die Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts für den Fall steigender Verkehrszahlen in diesen Planfeststellungsbeschluss gefordert wird, ist dies zurück zu weisen, da die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass sieht, die nach ihrer Auffassung fachlich fundiert erstellte Verkehrsprognose in Zweifel zu ziehen. Die Plausibilität dieser Verkehrsprognose (Unterlage 21) hat das Sachgebiet Straßenbau der Regierung von Mittelfranken bestätigt.

Ein einzelner Einwender regt beim Erörterungstermin die Errichtung von Sichtschutzwänden an, insbesondere um das Scheuen von Pferden durch die Bewegungen auf der Autobahn zu vermeiden. Die Vorhabensträgerin erwidert, dass Sichtschutzwände nicht geplant seien. Allerdings werde die A 6 im Ausbauabschnitt nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 19.1.1 T) teilweise eingegrünt. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass aus landschaftspflegerischer Sicht eine Eingrünung gegenüber Sichtschutzwänden vorzugswürdig ist.

Ein einzelner Einwender bringt während des Erörterungstermins vor, dass die Lärmsituation in Volkersgau ungeklärt sei. Zwischen diesem Ortsteil und der A 6 befinde sich eine Freifläche, die wie ein Trichter wirke. Je nach Witterungsbedingungen sei der Autobahnlärm bereits im Istzustand unerträglich. Die Vorhabensträgerin hat hierzu erläutert, dass der Ortsteil Volkersgau in den Isophonenkarten nicht mehr dargestellt sei. Man sehe aber anhand des Ortsteils Waikersreuth, der näher an der Autobahn liege als Volkersgau, dass die Isophonenlinie vor der Ortschaft entlanglaufe, so dass in Volkersgau die Grenzwerte erst recht eingehalten werden. Auch werden, so die Vorhabensträgerin, Waldflächen bei der lärmtechnischen Berechnung nicht als lärmmindernd berücksichtigt, so dass eine unbewaldete Freifläche dazu führe, dass der tatsächliche Lärm höher als der berechnete ausfalle. Die plangegenständlichen Berechnungen seien insoweit auf der sicheren Seite. Auch diesen zutreffenden Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Ein weiterer Einwender stellt für Waikersreuth fest, dass der Lärm vorrangig aus Westen komme und in erster Linie von den LKW verursacht werde. Er zweifle die Berechnungen an, man müsse das vor Ort einmal selbst gehört haben. Die Lärmintensität hänge auch mit den Wetterverhältnissen zusammen. Der Lärm werde auf jeden Fall zunehmen. Durch den Ausbau werde die Autobahn bequemer und werde von mehr Fahrzeugen genutzt werden. Auch stelle sich die Frage, ob das Lärmschutzkonzept im Falle einer Absenkung der Grenzwerte oder im Falle einer Überschreitung der prognostizierten Zahlen nachgebessert werde.

Der Vertreter der SSP Consult GmbH erläutert hierzu, dass die A 6 im Bereich westlich von Schwabach-West aktuell keine absoluten Kapazitätsüberschreitungen aufweise. Engpässe würden in Zukunft durch eine Steigerung der Verkehrsmengen entstehen, die ohne Ausbau zu Verdrängungen führen würden. Durch den Ausbau würden diese Verdrängungen auf die Autobahn zurückgeholt. Das Transportaufkommen auf der A 6 werde nicht mehr großartig wachsen, auch nicht nach 2030; hier werde eine Sättigung eintreten. Ergänzend zu diesen zutreffenden Ausführungen ist hinzuzufügen, dass die Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Erlasses eines Planfeststellungsbeschlusses die geltende Rechtslage anzuwenden hat. Eine mögliche spätere Änderung der Rechtslage bleibt insoweit grundsätzlich unberücksichtigt. Sollten sich die tatsächlichen Verhältnisse deutlich anders als prognostiziert entwickeln, kommt eine Anpassung etwa des Lärmschutzkonzeptes vom Grundsatz her in Betracht (Stichwort „fehlgeschlagene Prognose“). Dafür ist aber nach der Rechtsprechung eine ganz erhebliche Abweichung erforderlich, für die es nach dem aktuellen Stand der Sach- und Rechtslage keinerlei Anhaltspunkte gibt.

#### 3.4.4.1.6 Passive Schutzmaßnahmen / Entschädigungsfestsetzung

Dort, wo trotz Grenzwertüberschreitungen nach vorstehenden Ausführungen kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Fassadenseiten und Geschosse, für die ein entsprechender Anspruch dem Grunde nach besteht, sind mit Nebenbestimmung A. 3.4.2 verbindlich festgelegt. Der Anspruch richtet sich dabei auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach den Regelungen der 24. BImSchV (siehe Nebenbestimmung A. 3.4.3). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i. S. d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i. S. d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV); durch solche kompensatorischen Lüftungseinrichtungen werden auch die Wohnbedürfnisse der Betroffenen (z. B. die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster) im Ergebnis angemessen befriedigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.2006, NVwZ 2007, 219 Rn. 26). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden

Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von 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. Gleichfalls besteht ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen nicht, soweit eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV).

Die Anforderungen der 24. BImSchV, nach denen sich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen im Einzelnen bemessen, gewährleisten, dass der Innenpegel in Wohnräumen ca. 40 dB(A) und in Schlafräumen ca. 30 dB(A) nicht übersteigt (OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 17.07.2014 – 1 K 17/13 – juris Rn. 75 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).

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen sind vorliegend nicht gegeben, da hinsichtlich des insoweit allein maßgeblichen Tagzeitraums (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) auch in diesen Bereichen eine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeschlossen werden kann. Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus den bezüglich der einzelnen Gebäude errechneten Beurteilungspegeln; diese liegen so weit unter den maßgeblichen Grenzwerten, dass eine ergänzende Berechnung zur Bestätigung dieser Erkenntnis nicht geboten ist.

#### 3.4.4.1.7 Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz durch bauzeitliche oder dauerhafte Verkehrsverlagerungen

Zusätzlich zur Lärmvorsorge gemäß Ziffer 1.1 ergibt sich aus der neueren Rechtsprechung ein erweiterter Überprüfungsbedarf auch für entsprechende Teilbereiche des nachgeordneten Straßennetzes außerhalb des Ausbaubereichs, sofern dort aufgrund der geplanten Autobahnausbaumaßnahme durch Verkehrsverlagerungen, die zu dauerhaften Lärmzuwächsen führen, die gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden bzw. sich überschrittene IGW durch die Maßnahme verfestigen.

Allgemein anerkanntes Kriterium für die Unzumutbarkeit ist in diesem Zusammenhang das erstmalige oder sich verfestigende Überschreiten der sich aus der Grundrechtsordnung zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit (siehe BVerwG, Beschluss vom 26.01.2000, Az. 4 VR 19/99, 4 A 53/99) ergebenden Grenzen. Diese Grenzen sind nicht gleichbedeutend mit den o. g. Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV, und liegen nach der Rechtsprechung (BayVGH, Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055) bei Lärmbeeinträchtigungen von:

- 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts in reinen oder allgemeinen Wohngebieten
- 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts in Misch- oder Kerngebieten,
- 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts in Gewerbegebieten.

Zu unterscheiden sind Verkehrslärmzuwächse aus bauzeitlichen Umleitungsmaßnahmen sowie aus dauerhaften, betriebsbedingten Verkehrsverlagerungen.

Als Ergebnis der durchgeführten Überprüfung ist festzustellen, dass durch den Ausbau der A 6 keine über die Lärmvorsorge hinausgehenden Ansprüche auf (passive) Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes wegen Verkehrslärm aufgrund bauzeitlicher Verkehrserhöhungen im Bereich von Umleitungsstrecken oder ausbaubedingter dauerhafter Verkehrsumlagerungen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes entstehen.

So erfolgt der Ausbau der BAB A 6 unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Autobahn ohne Einrichtung einer Umleitungsstrecke. Gleiches gilt für die baulichen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraßen Kitschendorf – Gaulnhofen, Albersreuth – Dechendorf, Kammerstein – Volkergau und Kammerstein – Oberreichenbach einschließlich der dazugehörigen Unterführungsbauwerke, die jeweils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs baulich angepasst bzw. optimiert werden.

Weiterhin ist gemäß dem Verkehrsgutachten durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 keine ausbaubedingte dauerhafte Verkehrszunahme durch Verkehrsverlagerungen auf dem nachgeordneten Straßennetz innerhalb bebauter Bereiche zu erwarten. Damit sind die Voraussetzungen für passiven Lärmschutz aufgrund bauzeitlicher oder aber dauerhafter verkehrlicher Verlagerungen nicht gegeben. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken hat gegen das gefundene Ergebnis keine Einwände erhoben.

#### 3.4.4.1.8 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 der 16. BImSchV ist durch die Planung nahezu an allen Anwesen im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts der A 6 gesichert. Es verbleiben nur einige wenige Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte in Dechendorf und Schattenhof. Über die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen sind allerdings – wie dargelegt – nicht mehr verhältnismäßig. Die von Nachtgrenzwertüberschreitungen Betroffenen haben 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.

Unabhängig davon ist auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, in die Abwägung einzustellen. Dabei ist aber in Blick zu nehmen, dass die 16. BImSchV den Nutzungskonflikt zwischen Straßenverkehr und lärm betroffener Nachbarschaft dahingehend löst, dass sie denjenigen, die nicht von Beurteilungspegeln oberhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte betroffen sind, generell Lärmschutzansprüche versagt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.1998, NVwZ 1999, 67). Das planfestgestellte Vorhaben führt darüber hinaus unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen insgesamt zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Insbesondere bewirken die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 6 eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 6. Vor allem in letzterer käme es zu erheblich mehr und deutlich höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen als nunmehr planfestgestellt sieht die Planfeststellungsbehörde deshalb keinen Anlass (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 27.04.2017, NVwZ 2017, 1309 Rn. 27).

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

#### 3.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

Die 39. BImSchV führt in ihren §§ 2 bis 10 im Einklang mit der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa – Luftreinhalte-RL – und der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.12.2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft – Arsen-RL – Stoffe auf, die als Schadstoffe nach der Definition in § 1 Nr. 31 der 39. BImSchV schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben können, und setzt für sie zum Schutz der menschlichen Gesundheit Immissionsgrenzwerte und Zielwerte fest. Die insoweit für Luftschadstoffe festgelegten Grenzwerte werden infolge der gegenständlichen Planung im Prognosejahr 2030 auch unter Berücksichtigung der gegebenen Vorbelastung nicht in unzulässiger Weise überschritten; auf Unterlage 17.2 wird hierzu Bezug genommen. Die dort für die am exponiertesten zur A 6 gelegene Ortschaft Dechendorf Schnellendorf (ca. 40 m vom Rand der BAB A 6 entfernt) vorgenommenen rechnerischen Abschätzungen der lufthygienischen Verhältnisse unter Berücksichtigung der vorliegenden Planung anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) zeigen, dass Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen. Sie zeigen – wie u. a. auch der Ergebniszusammenstellung in Tabelle 5 der Unterlage 17.2 zu entnehmen ist – gleichzeitig auch, dass an den untersuchten Immissionsorten der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> im Prognosejahr 2030 höchstens bei rund 20,61 µg/m<sup>3</sup> (51 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei 13,39 µg/m<sup>3</sup> (54 % des einschlägigen Grenzwertes) und für NO<sub>2</sub> bei 27,5 µg/m<sup>3</sup> (69 % des einschlägigen Grenzwertes) liegt. Es ist nach den Berechnungsergebnissen außerdem mit nur 18 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit drei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen (zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr).

Hervorzuheben ist dabei, dass die für das Prognosejahr 2030 ermittelte Luftschadstoffbelastung die Situation an den von allen Wohngebäuden im Einwirkungsbe-

reich des Vorhabens am nächsten zur A 6 liegenden Anwesen darstellt. An den Anwesen der Ortschaften, die weiter von der Straßentrasse entfernt liegen, wird die von ihr herrührende Luftschadstoffbelastung auf noch niedrigerem Niveau liegen. Außerdem wurden bei der Ermittlung der zukünftigen Luftschadstoffbelastung die Schätzwerte der zukünftigen Reduktionsfaktoren für die Vorbelastungswerte nach Tabelle A 2 der RLuS 2012, die von einer im Zeitverlauf immer weiter fortschreitenden Abnahme der Vorbelastung ausgehen, nicht in Ansatz gebracht (siehe Nr. 3 der Unterlage 17.2). Die durchgeführten Berechnungen dürften deswegen die Immissionsbelastungen im Jahr 2030 in gewissem Ausmaß überschätzen. Da das Berechnungsmodell der RLuS 2012 außerdem nur auf Immissionsorte mit einem max. Abstand von 200 m vom Fahrbahnrand angewendet werden kann (siehe Nr. 1.3 der RLuS), hat die Vorhabensträgerin für die Berechnung der Luftschadstoffsituation auch folgerichtig die Ortschaft Dechendorf verwendet. Der Nachweis konnte dort zunächst ohne Lärmschutzeinrichtung und dadurch stellvertretend für alle Ortschaften auf der sicheren Seite liegend geführt werden. Da Dechendorf jedoch durch eine Lärmschutzkonstruktion mit einer Höhe von mindestens 9,0 m abgeschirmt wird, führte der Nachweis mit Einberechnung der Lärmschutzkonstruktion zu noch geringeren Luftschadstoffbelastungen für die Bewohner dieses Ortsteils (siehe S. 4 – 6 der Unterlage 17.2).

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die bzgl. der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens durchgeführten Berechnungen überprüft. Es hat bestätigt, dass die Berechnungen aus fachtechnischer Sicht nachvollziehbar und die dort zur Ermittlung der Immissionsbelastung zu Grunde gelegten Parameter plausibel sind. Außerdem hat es bestätigt, dass im Sinne einer konservativen Immissionsbetrachtung im Zweifel jeweils die ungünstigsten Annahmen zu Grunde gelegt werden, so dass davon ausgegangen werden darf, dass die Berechnungen auch zeitweise ungünstigere Ausbreitungsbedingungen wie Inversionswetterlagen abdecken. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden danach hinsichtlich aller untersuchten Parameter sicher eingehalten, unzulässige Überschreitungen treten nicht auf. Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben hat das Sachgebiet 50 deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene nicht geäußert. Es hat vielmehr hervorgehoben, dass die umgebungsbedingte Vorbelastung (Hintergrundbelastung) gegenüber der von der Autobahn herrührenden Zusatzbelastung dominiert.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabensbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1238, und vom 23.02.2005 – 4 A 5.04 – juris). Die Planfeststellungsbehörde kann danach dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen aber besondere Umstände vorliegen. Solche sind hier jedoch nicht zuletzt mit Blick auf die nach den Berechnungsergebnissen festzustellenden deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr nicht erkennbar. Auch das SG 50 hat bestätigt, dass das gegenständliche Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalte-

teplanung zu sichern, zumal für den plangegegenständlichen Ausbaubereich derzeit noch gar kein Luftreinhalteplan existiert.

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnungen der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellen aber im Ergebnis – nicht zuletzt auch wegen der nicht unerheblichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der Anzahl an zulässigen Überschreitungen – weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit des Vorhabens in Frage. In der Gesamtschau überwiegen jedenfalls die für das Vorhaben sprechenden Belange. Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind insoweit jedenfalls nicht zu besorgen, auch nicht bei regelmäßiger Nutzung der vorhandenen Außenwohnbereiche. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die errechneten Belastungen bis zum Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z. B. eine Zunahme der Elektromobilität oder Verbesserungen der Abgastechnik, lassen in Zukunft eher eine weitere Abnahme der Immissionen erwarten.

Insgesamt kommt im Rahmen der Abwägung den Belangen der Lufthygiene kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu.

#### 3.4.5 Bodenschutz

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Das gegenständliche Vorhaben wird sich in unterschiedlichem Maße auf die verschiedenen Funktionen des Bodens nachteilig auswirken (vgl. die Ausführungen unter C. 2.1.4.3 und C 2.2.3).

Im Verhältnis von Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, das konkret geplante Bauvorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dem wird die Planung gerecht. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute erkennbaren Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG herbeigeführt werden.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten.

Auf Grund der bestehenden Erkenntnislage ist davon auszugehen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der einzelnen Fahrbahnen konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Infolge der im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Verbreiterung der Fahrbahnen der A 6 in der gewählten Ausbauphase sowie der baulichen Anpassung verschiedener Rampenfahrbahnen wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, in kleinräumigem Umfang vergrößert bzw. verlagert. Untersuchungen belegen aber, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden – Pflanzen – (Tier –) Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens auf Grund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnten derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitte wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Sorgfaltspflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger evtl. zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde mangels gegenteiliger Erkenntnisse aus.

Die Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Die Bodenversiegelung wird mit der gegenständlichen Planung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Anlegung der geplanten Regenrückhalteanlagen deutlich gemindert bzw. durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen funktional kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C. 2.2.3 und C. 3.4.6.4.8 wird insoweit verwiesen. Die hohe Vorbelastung der Böden im Umfeld der bestehenden Autobahnflächen darf dabei ebenso nicht außer Acht gelassen werden.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die festgestellte Planung, soweit dies ohne gänzliche Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht erkennbar. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch mit den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen konform geht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.1). Als vom BBodSchG gedeckte Nutzungsfunktion wird – wie bereits dargelegt – in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach verweist darauf, dass bei einer vorübergehenden Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen als Lager- und Arbeitsflächen sowie Seitenentnahmeflächen diese fachgerecht und nach den Vorgaben des Bodenschutzes zu behandeln sein; evtl. Flurschäden seien entsprechend den Vorgaben des Bodenschutzes zu beseitigen. Die Belange des Bodenschutzes seien von übergeordneter Bedeutung. Das Amt verweist in diesem Zusammenhang auf das BVB-Merkblatt, Band 2, „Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) – Leitfaden für die Praxis“ und die dort niedergelegten Vorgaben. Diese betreffen u. a. das Abtragen, die Lagerung in Mieten sowie den Wiedereinbau von Oberboden. Das Amt empfiehlt, zur Überwachung und Kontrolle des Bodenschutzes eine sachkundige bodenkundliche Baubegleitung zu installieren; ansonsten sei eine vertragliche Absicherung für das Gelingen der Bodenschutzmaßnahmen erforderlich. Ausschließlich bei fachgerechter Ausführung nach DIN 19731 und der Beachtung der Vorgaben zum Bodenschutz werde sich die Ertragsfähigkeit von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen voraussichtlich nicht dauerhaft verringern und die Flächen erlangten ihre Speicher-, Puffer- und Filtereigenschaften zurück.

Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin die DIN 19731 auf Grund der gesetzlichen Regelungslage ohnehin schon in gewissem Umfang zu beachten hat (siehe § 12 Abs. 9 BBodSchV); im Übrigen ist sie wegen § 4 Satz 1 FStrG materiell daran gebunden (Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10). Die Vorhabensträgerin hat zudem zugesichert die Maßgaben des genannten „BVB-Merkblatts Band 2“ im Zuge der Bauarbeiten zu beachten. Die Belange des vorbeugenden Bodenschutzes werden durch das von der Vorhabensträgerin für die örtliche Bauleitung bzw. Bauüberwachung bestellte Personal gewährleistet, so dass die Installation einer gesonderten bodenkundlichen Baubegleitung nicht als erforderlich erscheint. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat diese im Übrigen auch nicht in seiner Stellungnahme zu dem Bauvorhaben gefordert. Zudem hat die Vorhabensträgerin zugesichert, dass anfallender Oberboden gemäß den für das Ausbauvorhaben maßgeblichen Vorgaben der DIN 19731 nach Bodenhorizonten getrennt in Mieten zwischengelagert werde. Soweit erforderlich, werden die Bodenmieten begrünt und vor Vernässung geschützt. Der Wiedereinbau des Bodenmaterials erfolge mit dem Ziel, weitestgehend die Bodeneigenschaften des Ausgangszustands wiederherzustellen. Zudem wurde explizit zugesagt, landwirtschaftliche Flächen, welche für (mögliche) Seitenentnahmen benötigt werden, nach Beendigung der (jeweiligen) Entnahme so zurückzugeben, dass die Flächen wieder sinnvoll landwirtschaftlich genutzt werden können. Dabei werde auch berücksichtigt, dass die Seitenbereiche nicht zu steil ausgebildet seien. Im Übrigen darf auf die unter A. 3.2.1 verfügten Nebenbestimmungen Bezug genommen werden, die den Belangen des Bodenschutzes ausreichend Rechnung tragen

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen konnte im Planfeststellungsverfahren nichts ermittelt werden.

Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei weiteren Belangen, etwa beim Immissionsschutz, Naturschutz, Gewässerschutz, bei der Landwirtschaft oder beim Eigentum relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermag daher der gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Belastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange – auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung – nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, weshalb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist.

Er hat jedoch bei Betrachtung aller relevanten Gesichtspunkte hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

### 3.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

#### 3.4.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

##### 3.4.6.1.1 FFH-Gebiet 6632-371 „Rednitztal in Nürnberg“

Das nächstgelegene FFH-Gebiet 6632-371 „Rednitztal in Nürnberg“ befindet sich in ca. 5,5 km Entfernung nordöstlich der AS Schwabach-West. Aufgrund der weiten Entfernung zum plangegenständlichen Bauvorhaben sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des Gebiets auszuschließen, so dass sich eine weitere Prüfung insoweit erübrigt.

##### 3.4.6.1.2 Landschaftsschutzgebiete

Zwischen der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der AS Schwabach-West befindet sich das Landschaftsschutzgebiet LSG 427.01 „Südliches Mittelfränkisches Becken westlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Spalter Hügelland, Abenberger Hügelgruppe und Heidenberg (LSG West). Diese Verordnung gilt gemäß Art. 60 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG fort.

Der Schutzzweck des Schutzgebietes beinhaltet u.a. die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten bzw. dauernd zu verbessern sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des in dem zu schützenden Landschaftsraum typischen Landschaftsbildes zu bewahren (§ 2 LSG West).

Mit dem Ausbauvorhaben sind kleinräumig temporäre sowie in relativ geringem Umfang dauerhafte Eingriffe in Teile des Landschaftsschutzgebietes am östlichen Bauende im Bereich der AS Schwabach-West verbunden. Temporäre Baustellenzufahrten werden nach Ende der Baumaßnahme jedoch wieder zurückgebaut. Durch die Ansaat und Gehölzpflanzungen der Gestaltungsmaßnahme 3 G beidseitig der ausgebauten Trasse der A 6 wird das Landschaftsbild wiederhergestellt, wodurch der Schutzzweck des Gebietes keine erheblichen Beeinträchtigungen erfährt (§ 2 LSG West). Insoweit darf auf die Darstellungen bzw. Erläuterungen in den Unterlagen 9.2 Blatt 6 sowie 19.1.1 T Bezug genommen werden.

Nach § 4 Abs. 1 LSG West bedarf der Erlaubnis, wer innerhalb des Landschaftsschutzgebietes beabsichtigt, Straßen bzw. Wege zu errichten oder wesentlich zu ändern (Nr. 2), ober- oder unterirdisch geführte Draht-, Kabel- oder Rohrleitungen zu verlegen oder Masten und Unterstützungen aufzustellen (Nr. 4), Gewässer, deren Ufer, den Zu- und Ablauf des Wassers oder den Grundwasserstand zu verändern oder neue Gewässer herzustellen (Nr. 5), Gewässer, deren Ufer, den Zu- und Ablauf des Wassers oder den Grundwasserstand zu verändern oder Verlandungsbereiche von Gewässern, Quellbereiche oder Auebödenbereiche, insbesondere feuchte Wirtschaftswiesen oder -weiden sowie regelmäßig überschwemmte Auwälder, durch Dränung oder Gräben zu entwässern oder trocken zu legen, umzubrechen oder durch sonstige Maßnahmen nachhaltig zu verändern (Nr. 5), Erstaufforstungen vorzunehmen (Nr. 6), landschaftsbestimmende Bäume, Hecken oder sonstige Gehölze außerhalb des Waldes zu beseitigen (Nr. 7) sowie außerhalb von Straßen, Wegen oder Plätzen mit Kraftfahrzeugen aller Art zu fahren oder diese dort abzustellen (Nr. 8). Die vorgenannten Tatbestände werden bei der Umsetzung der festgestellten Planung erfüllt (zum Ausmaß im Einzelnen siehe die

einzelnen Blätter der Unterlagen 5, 9.2 und 19.1.2 T); der Tatbestand der Nr. 8 ist jedenfalls während der Bauphase relevant.

Nach § 4 Abs. 3 LSG West ist die Erlaubnis für Handlungen, welche die aufgeführten Tatbestände erfüllen, zu erteilen, wenn das Vorhaben keine der in § 3 der Verordnung genannten Wirkungen hervorrufen kann oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. Dies ist hier der Fall. Hinsichtlich des Naturgenusses und des Zugangs zur freien Natur entstehen infolge des Vorhabens keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen. Die insoweit betroffenen (kleinräumigen) Landschaftsschutzgebietsflächen befinden sich allesamt im unmittelbaren Nahbereich der jetzigen Trasse der A 6 und unterliegen einer hohen Vorbelastung durch den Verkehr auf der Autobahn; sie sind deshalb bereits heute für Erholungszwecke unattraktiv. Im Übrigen können die nachteiligen Vorhabenswirkungen, namentlich bezüglich der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds, nahezu komplett durch landschaftspflegerische Maßnahmen im Nahbereich der Autobahn ausgeglichen werden. Temporäre Baustellenzufahrten werden nach Ende der Baumaßnahme wieder zurückgebaut. Durch die Ansaat und Gehölzpflanzungen der Gestaltungsmaßnahme 3 G beidseitig der ausgebauten Trasse der A 6 wird das Landschaftsbild wiederhergestellt, wodurch der Schutzzweck des Gebietes keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen erfährt. Die planfestgestellte landschaftspflegerische Begleitplanung gewährleistet insoweit einen adäquaten Ausgleich der ohnehin kleinräumigen und auf den Nahbereich der Trasse begrenzten Beeinträchtigungen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes, so dass die Erlaubnis im Sinne des § 4 Abs. 3 LSG West vorliegend zu erteilen war. Es handelt sich hierbei um eine gebundene Entscheidung. Die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben keine Einwände spezifisch wegen der vorhabensbedingten Betroffenheit von Landschaftsschutzgebietsflächen erhoben.

Die Befreiung ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG), ein gesonderter Ausspruch im Tenor dieses Beschlusses ist nicht erforderlich.

#### 3.4.6.1.3 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich verstreut einige in der Summe jedoch überschaubare Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG unterfallen. Dabei handelt es sich um strukturarme Nadelholzforste mittlerer Ausprägung (N712) und stellenweise auch um strukturreiche Nadelholzbereiche (N722). Vor allem am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets, nahe der AS Schwabach-West, sind in geringem Umfang Laubwaldbestände mittlerer Ausprägung (L62) zu finden, wobei südlich der A 6 nahe der Fahrbahn gelegen, mehrere alte Eichen vorhanden sind, die Höhlen und Spalten aufweisen. Das Verkehrsbegleitgrün beidseitig der Autobahn besteht aus regelmäßig gemähten Gras- und Krautfluren sowie aus aufgepflanzten Gehölzbeständen, die mit dem seinerzeitigen Bau der Autobahn gepflanzt wurden. Teilbereiche der Autobahn-Böschungen setzen sich aus mäßig artenreichen Gras- und Krautfluren (K121, K122) sowie initialem Aufwuchs (B13) auf sandigem Untergrund zusammen. Südlich von Volkersgau ist eine Zwergstrauchheide und Extensivwiese als (gesetzliches) Biotop geschützt, ebenso der Feuchtkomplex westlich von Dechendorf. Die räumliche Verteilung der betreffenden Flächen sowie deren jeweilige Ausdehnung und Abgrenzung sind aus den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 T ersichtlich.

Entlang des gesamten Streckenabschnitts sind beidseitig der A 6 großflächige Eingriffe in bestehende Flächen des Verkehrsbegleitgrüns und Waldflächen für

das Baufeld erforderlich. Zudem kommt es bei der Umsetzung des Bauvorhabens zu einem dauerhaften Verlust von strukturalmen bis strukturreichen Nadelholzforsten (N712 sowie N722) und Laubmischwäldern (L62), Grünland, Hecken und Gebüschstrukturen sowie von artenarmen bis mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren. Bedingt durch die Baumaßnahme entsteht ein dauerhafter Verlust von 1,71 ha an Laubmischwäldern und Waldmänteln (L61, L62, L63, L722, W12 bzw. W12-WX00BK), baubedingt werden insoweit 0,82 ha vorübergehend in Anspruch genommen. An sonstigen Offenlandbiotopen werden dauerhaft 4,1 ha überbaut, die vorübergehende Inanspruchnahme beläuft sich insoweit auf 4,07 ha (siehe dazu im Einzelnen Teil 2 der Unterlage 9.4 T). Dennoch werden während der Bauzeit, u. a. auch bedingt durch den zum großen Teil einseitig geplanten Ausbau, Flächen im Umgriff von insgesamt 31,33 ha an landschaftsbildprägenden Autobahnbegleitgehölzen für Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze, Baustraßen etc. in Anspruch genommen. Davon betroffen sind nahezu alle Arten von Strukturen, die auch dauerhaft für das Vorhaben überbaut werden. Darüber hinaus sind gewässerbegleitende Gehölzstrukturen/Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung, naturnahe Gräben und Still- und Fließgewässerflächen von einer temporären Beanspruchung während des Baubetriebs betroffen. Die zur Abwicklung der Bauarbeiten notwendigen Flächen werden soweit wie möglich auf Arealen situiert, die ohnehin zukünftig vom Straßenkörper der ausgebauten A 6 überdeckt werden. Die tangierten Flächen liegen nach Realisierung des Vorhabens (erstmalig) innerhalb eines Korridors von 50 m neben dem Fahrbahnrand der Autobahn. Dieser Bereich unterliegt mit Blick auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen der einzelnen Teilabschnitte der A 6 nach den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen spürbaren Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen (vgl. Nr. 2 der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den staatlichen Straßenbau – Vollzugshinweise Straßenbau – Stand 02/2014 zu § 5 Abs. 2).

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, unzulässig. Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung von geschützten Biotopen kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Soweit das Vorhaben vorliegend derartige Wirkungen mit sich bringt, sind jedenfalls die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme hier gegeben. Die mit dem Vorhaben insoweit verbundenen Eingriffe werden – ebenso wie alle anderen des Vorhabens – vollständig kompensiert (vgl. dazu unten unter C. 3.4.6.4.10). Soweit die mit der festgestellten Planung verbundenen Beeinträchtigungen als nicht adäquat ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG einzustufen sind (vgl. dazu Nr. 1.4 der Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV), Stand 28.02.2014), liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, die das Vorhaben notwendig machen. Hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe wird wiederum auf die Ausführungen unter C. 3.3 Bezug genommen. Diese Gründe sind auch insoweit so gewichtig, dass sie die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen. Sie wiegen gegenüber den Belangen des Biotopschutzschutzes deutlich schwerer, insbesondere auch mit Blick auf den sehr überschaubaren Umfang der Flächen, die infolge des Vorhabens von den betreffenden Biotoptypen verloren gehen. Zudem sind die betroffenen Biotopbereiche durch die bestehende Autobahntrasse zu einem relativ großen Teil bereits erheblich vorbelastet. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2).

Die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben keine Einwände hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen bzw. von Flächen die zwar Biotopcharakter aufweisen, jedoch nicht dem gesetzlichen Schutzregime unterliegen, erhoben.

In Ausübung des der Planfeststellungsbehörde sonach bezüglich der Erteilung einer Ausnahme vom Biotopschutz eröffneten Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) erteilt sie vorliegend eine solche. Die für die Erteilung sprechenden Gesichtspunkte, insbesondere das gewichtige öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens, wiegen deutlich schwerer als die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen für die Belange des Biotopschutzes. Diesen wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu einem relativ großen Teil mit Ausgleichsmaßnahmen begegnet, was das Gewicht der Beeinträchtigung nicht unerheblich mindert. Soweit gewisse Beeinträchtigungen nicht innerhalb eines noch hinnehmbaren Zeitraums ausgeglichen werden können, ist den insoweit verbleibenden Beeinträchtigungen insbesondere wegen der Kleinflächigkeit der in diesem Zusammenhang relevanten Biotopflächen nur verhältnismäßig geringes Gewicht zuzumessen; sie rechtfertigen es nicht, dem gegenständlichen Vorhaben die Zulassung zu versagen.

Die Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), so dass ein gesonderter Ausspruch im Tenor nicht erforderlich ist.

#### 3.4.6.1.4 Schutz bestimmter sonstiger Landschaftsbestandteile

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

Im Rahmen der festgestellten Planung wird teilweise in derartige Strukturen unmittelbar eingegriffen bzw. werden solche in gewissem Umfang mittelbar durch Immissionen unterschiedlicher Art innerhalb der bereits unter C. 3.4.6.1.3 näher beschriebenen (erweiterten) Beeinträchtigungszone der BAB A 6 (zusätzlich) beeinträchtigt (siehe hierzu die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2 T; das genaue flächenmäßige Ausmaß der Eingriffe/ Beeinträchtigungen ergibt sich aus Teil 2 der Unterlage 9.4 T).

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann allerdings eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei auch diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Auch insoweit liegen jedenfalls überwiegende Gemeinwohlgründe vor, die das Vorhaben im Rechtssinn notwendig machen (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Die Belange, die für die Maßnahme streiten (siehe hierzu wiederum die Ausführungen unter C 3.3), sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile – und somit insbesondere die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüsch – rechtfertigen. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass das flächenmäßige Ausmaß der insoweit betroffenen Strukturen noch vergleichsweise überschaubar ist und es sich bei den betroffenen Gehölzstrukturen zudem um (relativ) autobahnnah gelegene Hecken und Gebüsche handelt, deren ökologischer Wert wegen dieser Nähe bereits stark bzw. zumindest um einiges geschmälert ist. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Be-

eintrüchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren daneben auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2).

Im Übrigen sieht die festgestellte Planung vor, Gehölze im Eingriffsbereich nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar – und damit während der Vegetationsruhe – zu roden (siehe Maßnahmenblatt 1.1 V in Unterlage 9.3 T) So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG immerhin ein gewisser Mindestschutz sichergestellt.

#### 3.4.6.2 Allgemeiner und besonderer Artenschutz

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzrechts zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzrechts 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. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Gemäß § 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 01. März bis zum 30. September abzuschneiden, zu beseitigen oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen. Diese Verbote gelten gemäß § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu im Einzelnen unten unter C. 3.4.6.4). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430, S. 24).

Die im Maßnahmenblatt 1.1 V in Unterlage 9.3 T vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen vorgenommen werden, gewährleistet im Übrigen auch insoweit in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG einen gewissen Mindestschutz.

##### 3.4.6.2.2 Besonderer Artenschutz

###### 3.4.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

a) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen

oder zu zerstören. Welche Arten zu den besonders geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (in Gestalt des Tötungsverbots) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, ist indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre allerdings der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würde diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierte Vorschrift zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u. ä. in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls auf Grund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z. B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302 Rn. 91 m. w. N.). Ein „Nullrisiko“ ist somit nicht zu fordern (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 141).

Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch für Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, NVwZ 2014, 1008 Rn. 99 m. w. N.). Diese Rechtsprechung aufgreifend bestimmt § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG i. d. F. des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 nunmehr ausdrücklich, dass das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt wird, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (vgl. auch BT-Drs. 18/11939, S. 17).

b) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten (siehe dazu die Definition in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7

Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art.

Eine populationsbiologische oder -genetische Abgrenzung von lokalen Populationen ist in der Praxis aber nur ausnahmsweise möglich. Daher sind hier pragmatische Kriterien erforderlich, die geeignet sind, lokale Populationen als lokale Bestände in einem störungsrelevanten Zusammenhang zu definieren. Je nach Verteilungsmuster, Sozialstruktur, individuellem Raumanspruch und Mobilität der Arten lassen sich zwei verschiedene Typen von lokalen Populationen unterscheiden. Zum einen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens. Dies betrifft Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder solchen mit lokalen Dichtezentren, hier sollte sich die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten orientieren (z. B. Waldgebiete, Grünlandkomplexe, Bachläufe) oder auch auf klar abgegrenzte Schutzgebiete beziehen. Zum anderen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne einer flächigen Verbreitung. Bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei reverbildenden Arten mit großen Aktionsräumen kann die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise oder Gemeinden) zugrunde gelegt werden (siehe dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 6).

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (siehe LANA, Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

c) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Der Schutz dieses Verbots wird folglich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Dies folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand – wie einzelne Nester oder Höhlenbäume – einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 66 m. w. N.). Bloß potentielle Lebensstätten

fallen dagegen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem vorausgesetzten Individuenbezug fehlt. Entsprechendes gilt für Lebensstätten von Individuen nicht standorttreuer Arten, nachdem sie von diesen verlassen worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06 – juris Rn. 222).

d) Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

e) Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.4.6.4), die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits dargelegt – nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Daneben ist das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf damit im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht (LANA, Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Stand 19.11.2010, S. 52.). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

f) Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG dennoch verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten, u. a. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, zugelassen werden können (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

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

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten, die europäischen Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im insoweit zu Grunde gelegten Untersuchungsgebiet (nachfolgend: Prüfraum; siehe zu dessen räumlicher Abgrenzung die einzelnen Blätter der Unterlagen 19.1.2 T) vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Bezüglich der im Prüfraum nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten darf ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Kapitel 4 der Unterlage 19.1.3 Bezug genommen werden.

Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen, die als Gegenstand der festgestellten Planung von der Vorhabensträgerin verbindlich umzusetzen sind (siehe u. a. Kapitel 3.1 und 3.2 der Unterlage 19.1.3 sowie die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T):

- Zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten und der Baufeldfreiräumung (Maßnahme 1.1 V).

Die Holzung aller Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens wird außerhalb der Brutzeit von Vögeln durchgeführt, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar. Um Verbotstatbestände für höhlenbrütende Fledermausarten zu vermeiden, erfolgt die Holzung potenzieller Quartierbäume mit geeigneten Höhlen und Spalten nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 31. Oktober. Dabei werden die potenziellen Quartierbäume durch Fixieren langsam umgelegt. Die abgelegten Stämme bleiben mindestens eine Nacht liegen, so dass evtl. in den Baumhöhlen vorkommende Fledermäuse entweichen können.

- Biotopschutzzaun (Maßnahme 1.2 V).

Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und durch das Baugeschehen gefährdeten ökologisch wertvollen Vegetationsbestände werden benachbarte Flächen durch das Errichten und Vorhalten von Biotopschutzzäunen gemäß DIN 18920 bzw. RAS LP4 auf einer Länge von ca. 5.700 m. geschützt. Der Abbau erfolgt nach Beendigung der Baumaßnahme.

- Fledermaus-Schutzmaßnahmen (Maßnahme 2.1 V).

Die vom Bauvorhaben tangierten Unterführungen werden auch bauzeitlich immer so weit offengehalten, dass Fledermäuse diese zum Unterfliegen der Autobahn weiterhin nutzen können.

- Zauneidechsen-Schutzmaßnahmen (Maßnahme 2.2 V).

Um die Tötung von Zauneidechsen vor allem im Zuge der Baufeldfreimachung zu vermeiden, werden die Tiere vor Beginn der Erdarbeiten im Baufeld abgefangen und in die vorbereiteten Lebensraumstrukturen (siehe dazu auch Maßnahme 5 A<sub>FCS</sub>) gebracht.

- Ersatzquartiere für Fledermäuse und Vögel (Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub>)

Vor der Holzung des Baufeldes wird die Habitatqualität in den umliegenden Waldflächen optimiert. Es werden 20 geeignete Bäume aus der Nutzung genommen und auf der Südseite freigestellt, um eine verbesserte Anflugsituation

für den Schwarzspecht herzustellen. Zudem werden 6 Fledermauskästen/ Nistkästen aufgehängt und 6 Baumhöhlen gebohrt.

- Ersatzlebensraum für Zauneidechsen „Im Irrbach“ (Maßnahme 5A<sub>FCS</sub>)

Mit dem Ausbau der A 6 im gegenständlichen Abschnitt werden vorhandene Habitate der Zauneidechse bauzeitlich in Anspruch genommen bzw. dauerhaft überbaut. Geeignete Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen, favorable conservation status) sollen eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Zauneidechse und der potenziell betroffenen Schlingnatter im Planbereich vermeiden. Durch das Einbringen von Totholz sowie die Anlage von Sand- und Steinschüttungen auf einer bestehenden Ausgleichsfläche werden vorgezogen Lebensraumstrukturen für Reptilien geschaffen. Die an der Strecke abgefangenen Tiere werden in diese Fläche gebracht (siehe dazu auch vorstehende Maßnahme 2.2 V).

Geeignete weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch fachlich adäquate Schutzmaßnahmen, die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leisten wären, sind nicht ersichtlich (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 a. E. BNatSchG). Die Möglichkeit derartiger Maßnahmen wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Tierarten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt näher überprüft:

- Säugetiere: Haselmaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Mückenfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Fransenfledermaus, Kleinabendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus;
- Reptilien: Zauneidechse, Schlingnatter;
- Amphibien: Gelbbauchunke (Zufallsfund);
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Feldlerche, Heidelerche, Wiesenschafstelze, Feldsperling, Trauerschnäpper, Waldkauz, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck, Baumpieper, Bluthänfling, Neuntöter, Mäusebussard, Turmfalke, Waldohreule, Wespenbussard, Schwarzspecht, Teichrohrsänger.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, so dass insoweit eine ins Detail gehende Prüfung entbehrlich ist. Letzteres gilt auch für die übrigen, zuvor nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL. Der Wirkraum des Vorhabens liegt insoweit größtenteils schon entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten oder erfüllt die artspezifischen Habitatansprüche nicht (vgl. dazu die diesbezüglichen Tabellen in Kapitel 5 der Unterlage 19.1.3). Angrenzend an das Untersuchungsgebiet konnte durch einen Zufallsfund die zur Art der Amphibien gehörende Gelbbauchunke nachgewiesen werden. Ein Nachweis im Untersuchungsgebiet gelang jedoch nicht, geeignete Strukturen für die Art sind auch dort nicht vorhanden. Die Entstehung von temporären Pfützen/Kleinstgewässern während der Bauphase könnte der Gelbbauchunke grundsätzlich zur Nutzung als Laichplatz dienen. In diesem Fall jedoch überwiegt die positive Auswirkung auf die Population das Risiko der Tötung von Einzelindividuen (vgl. dazu Seite 18 der Unterlage 19.1.3). Eine vertiefende Untersuchung war daher in bezüglich der Gelbbauchunke nicht erforderlich.

Für einen Teil der nicht aufgeführten europäischen Vogelarten beansprucht dies ebenso Geltung. Allerdings gibt es davon auch Brutvogelarten, die grundsätzlich im Wirkraum vorkommen bzw. vorkommen können. In Bezug auf diese Arten kann wegen ihrer artspezifischen Unempfindlichkeit gegenüber den Vorhabenswirkungen auch ohne detaillierte Betrachtung das Erfüllen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen infolge des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die einzelnen Arten, für die dies gilt, sind in der betreffenden Tabelle im Kapitel 5 der Unterlage 19.1.3 in der Spalte „E“ mit einer „0“ gekennzeichnet (vgl. zu dieser Vorgehensweise auch III. der „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung“). Hiervon umfasst sind vorliegend weit verbreitete Brutvogelarten sogenannte „Allerweltsarten“, wie etwa Buntspecht, Star, Grauschnäpper, Stieglitz, Reiherente, Zwergtaucher und Haussperling. Diese Arten werden jedoch infolge des Vorhabens nicht beeinträchtigt, da sie entweder außerhalb der in der Fachwissenschaft angenommenen Wirkdistanzen von Straßenbauvorhaben vorkommen oder sich die mittelbare Beeinträchtigungszone entlang der A 6 durch den vorgesehenen überwiegend einseitigen Ausbau der Autobahn in südliche Richtung im jeweils relevanten Bereich nicht vergrößert.

Die in der Umgebung der A 6 vorkommenden Zugvögel und Wintergäste, z. B. Wiesenpieper und Wiesenweihe, Eisvogel, Graureiher, Habicht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Hohltaube und Wanderfalke sind ebenso als unempfindlich gegenüber den Wirkungen des gegenständlichen Vorhabens anzusehen. Auch nach Verwirklichung des Vorhabens sind weiterhin ausreichende Lebensräume für diese Arten für die Dauer des Zugs bzw. für die Rast im Winter im betreffenden Raum vorhanden; das Vorhaben führt insoweit zu keiner Veränderung von Belang.

#### 3.4.6.2.2.2.1 Methodisches Vorgehen bei der Überprüfung der Betroffenheit

Den artenschutzrechtlichen Untersuchungen, die den festgestellten Planunterlagen beigelegt sind, liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 08/2018 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. Die hierfür herangezogenen Datengrundlagen sind in Kapitel 1 der Unterlage 19.1.3 aufgeführt. In Bezug auf die im Detail angewandten Erfassungsmethoden und die Zeitpunkte bzw. -räume der einzelnen eigens aus Anlass des Vorhabens durchgeführten Untersuchungen wird ebenfalls Kapitel 1 der Unterlage 19.1.3 sowie auf die Tabelle in Kapitel 2. 1 der Unterlage 19.1.1 T Bezug genommen.

Die durchgeführten Untersuchungen sind für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht. Auf Grund dessen ist es nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es war daneben auch nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen nämlich bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.06.2007 – 9 VR 13.06 – juris Rn. 20, und vom 13.03.2008 – 9 VR 9.07 – juris Rn. 31, jeweils m. w. N.).

Im Hinblick darauf bestehen an der Geeignetheit der Ermittlungsmethodik und des Umfangs der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel. Die in den Planfeststellungsunterlagen dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sind plausibel und nachvollziehbar. Sie genügen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten auch den aktuell geltenden naturschutzfachlichen Standards und Vorgaben. Insoweit sind hier insbesondere die „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“, Schlussbericht 2014 (zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben FE 02.0332/2011/LRB), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nachfolgend: Schlussbericht), heranzuziehen. Dieser Schlussbericht ist u. a. Bestandteil des Anhangs zum „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau“ (HVA F-StB), Ausgabe Januar 2017. Er stellt den aktuellen Standard hinsichtlich des im Rahmen von artenschutzrechtlichen Betrachtungen anzuwendenden Methodenkanons sowie diesbezügliche Einzelheiten dar. Die Heranziehung von Vorgängerversionen des Handbuchs hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner bisherigen Rechtsprechung nicht beanstandet, sondern im Gegenteil (stillschweigend) gebilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302 Rn. 74, 78 und 85).

Die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der angestellten Untersuchungen auch nicht beanstandet. Auch sonst wurden im Anhörungsverfahren insoweit keinerlei Einwände erhoben.

Für die unter C. 3.4.6.2.2.2 im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens das nachfolgend dargestellte Bild. Die höhere Naturschutzbehörde teilt dabei die getroffenen fachlichen Einschätzungen und Bewertungen.

#### 3.4.6.2.2.2 Arten nach Anhang IV der FFH-RL

##### 3.4.6.2.2.2.1 Säugetiere

a) Die Lebensraumstrukturen im Untersuchungsgebiet erscheinen zwar grundsätzlich für die Haselmaus als geeignet. Das Untersuchungsgebiet hat Anschluss an größere, zusammenhängende Waldgebiete. Die an der BAB A 6 im Ausbaubereich vorkommenden Gehölze (auch Autobahnbegleitgehölze) und Waldränder weisen einen hohen Anteil an Nahrungssträuchern (überwiegend Kreuzdorn, Schlehe und Liguster) auf. Kontrolluntersuchungen mit Haselmauskästen und Nestsuchen im gesamten Planungsabschnitt erbrachten jedoch keinen Nachweis von Haselmäusen. Auch in den benachbarten Abschnitten der A 6 wurden bei vergleichbaren Untersuchungen keine Haselmäuse nachgewiesen. Ein Vorkommen der Haselmaus kann daher sicher ausgeschlossen werden, so dass Verbotstatbestände im Sinne von § 44 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 BNatSchG nicht erfüllt werden.

b) Die Fledermausarten Großer Abendsegler, Fransenfledermaus, Kleinabendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Nordfledermaus, Rauhaufledermaus und Wasserfledermaus nutzen allesamt Baumhöhlen und -spalten als Quartiere. Die Arten jagen oft an Gehölzstrukturen in der Landschaft und auch in dörflicher Umgebung. Waldränder werden gerne als Leitstrukturen und Jagdhabitats genutzt. Konkrete Quartiere der sogenannten Waldfledermäuse sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Im unmittelbaren Eingriffsbereich des Vorhabens befinden sich jedoch potenzielle Quartierbäume (Spechthöhlen) in einer Häufigkeit, wie sie im gesamten Untersuchungsgebiet anzutreffen ist. Die Unterführungen werden zur Querung der Autobahn genutzt. Durch das Ausbauvorhaben werden etwa 12

Bäume mit Höhlen und Spalten gefällt. Die im engeren und weiteren Umfeld vorhandenen Waldbäume bieten nur eine geringe Anzahl an natürlich vorhandenen Ausweichmöglichkeiten. Zur Kompensation des Verlusts dieser Höhlenbäume werden mit der Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub> bereits vor Baubeginn Ersatzquartiere in Gestalt von Fledermauskästen und künstlichen Baumhöhlen für die betreffenden Fledermausarten geschaffen. Sowohl das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie die Bayerischen Staatsforsten AöR halten das Anbohren von Höhlenbäumen für nicht sinnvoll und vertreten übereinstimmend die Auffassung, dass bei einer sorgfältigen Auswahl der Altbäume sich Spechte dort ihre Höhlen selbst anlegen würden, die dann auch von den genannten Fledermausarten genutzt werden könnten. Die höhere Naturschutzbehörde hält hingegen das Anbohren von Bäumen für erfolversprechender. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an, zumal die Vorhabensträgerin zugesagt hat, die anzubohrenden Bäume mit den Waldeigentümern abzustimmen.

Mit Hilfe der Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub> wird die Erfüllung der ökologischen Funktion der vom Vorhaben betroffenen (potentiellen) Quartierbäume im räumlichem Zusammenhang auch in Zukunft gewährleistet (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Somit wird der Verbotstatbestand in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht verwirklicht.

Um weitere Verbotstatbestände für höhlenbrütende Fledermausarten zu vermeiden, erfolgt die Holzung potenzieller Quartierbäume mit geeigneten Höhlen und Spalten nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 31. Oktober unter Anwesenheit der Umweltbaubegleitung und gegebenenfalls eines Fledermausexperten. Dabei werden die potenziellen Quartierbäume durch Fixieren langsam umgelegt. Die abgelegten Stämme bleiben mindestens eine Nacht liegen, so dass evtl. in den Baumhöhlen vorkommende Fledermäuse entweichen können (Maßnahme 1.1 V). Die Bauarbeiten beeinträchtigen nach Durchführung der vorgenannten Vermeidungsmaßnahme die Fledermausarten lediglich temporär, so dass insgesamt keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population zu erwarten ist. Verbotstatbestände im Sinne von § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BNatSchG werden in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde insoweit ebenfalls nicht erfüllt.

c) Die Fledermausarten Braunes Langohr, Graues Langohr, Breiflügelfledermaus, Großes Mausohr, Mückenfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus haben ihre Quartiere überwiegend in und an Gebäuden bzw. Bauwerken, einzelne Arten nutzen vereinzelt auch Baumhöhlen bzw. –Spalten. Jagdhabitats liegen in besiedelten und landwirtschaftlichen Gebieten sowie im Wald. Waldränder werden von diesen Arten gerne als Leitstrukturen und Jagdhabitats genutzt. Konkrete Quartiere für Gebäude bewohnende Arten sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Vorhandene Unterführungen werden zur Querung der BAB A 6 genutzt.

Nach derzeitigen Erkenntnissen ist eine Nutzung der Unterführungen für Übertragungsquartiere nicht erkennbar. Entsprechende Hohlräume für Massenquartiere sind ohnehin nicht im Planbereich vorhanden. Das Ausbaivorhaben beeinträchtigt nicht die ökologische Funktion von Lebensstätten der lokalen Populationen im räumlichen Zusammenhang, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die in Rede stehenden Arten nicht erfüllt ist.

Die bauzeitliche Verlärmung benachbarter Jagdhabitats der vorgenannten Arten ist zeitlich begrenzt und im Ergebnis unerheblich. Zudem werden während der Bauzeit die Unterführungen soweit offengehalten, dass sie von den Fledermäusen zum Unterfliegen der Autobahn genutzt werden können (Maßnahme 2.1 V). Insgesamt kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes für die lokalen Populationen ausgeschlossen werden, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ebenso nicht erfüllt ist.

Wie bereits erwähnt, ist nach derzeitigen Erkenntnissen eine Nutzung der Unterführungen für Übertragungsquartiere nicht erkennbar. Hohlräume für Massenquartiere sind ohnehin nicht vorhanden. Ein erhöhtes Tötungsrisiko gegenüber dem Istzustand ist nicht gegeben. Durch die vorher beschriebene Maßnahme 2.1 V (Offenhalten der Unterführungsbauwerke während der Bauzeit) wird einer Erhöhung des Kollisionsrisikos entgegengewirkt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird somit nicht verwirklicht.

#### 3.4.6.2.2.2.2 Reptilien

a) Aus der Artengruppe der Reptilien kommt zunächst die Zauneidechse innerhalb des Untersuchungsgebietes vor. Die Zauneidechse besiedelt vor allem Flächen in sonnenexponierter Lage mit einem lockeren, gut drainierten Substrat und unbewachsenen Teilflächen mit geeigneten Eiablageplätzen. Es werden Habitate wie Heiden, Halbtrocken- und Trockenrasen, Waldränder, Feldraine, sonnenexponierte Böschungen aller Art (Eisenbahndämme, Wegränder), Ruderalfluren sowie Brachen genutzt. Entlang des Planbereichs der A 6 hat der Gutachter der Vorhabens-trägerin zehn Habitate mit potenzieller Eignung als Lebensraum für Zauneidechsen untersucht. Dabei handelt es sich um überwiegend südexponierte Flächen nördlich und südlich der Autobahn, die als Brache- und Ruderalflächen mit teilweisen Gebüschern ausgeprägt sind. Insgesamt konnten auf sieben von zehn Flächen Zauneidechsen beobachtet werden. Die nachgewiesenen Zauneidechsen auf den Probeflächen werden in Zusammenhang mit den Vorkommen in den an die A 6 angrenzenden potenziell geeigneten Lebensraumstrukturen als lokale Populationen betrachtet. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Durch das Ausbauvorhaben werden Lebensräume der Zauneidechse teils bauzeitlich, teils dauerhaft in Anspruch genommen. An das Baufeld angrenzende Zauneidechsenlebensräume werden durch das Ausbauvorhaben somit beeinträchtigt. Nach Bauende werden in den Bereichen der rückgebauten Autobahn auf der Nordseite durch die Entwicklung von mageren Gras- und Krautfluren auf sandigen, nährstoffarmen Standorten sowie durch Einbringen von Sand-/Steinschüttungen und Totholz neue für die Zauneidechse geeignete Lebensraumstrukturen entstehen (Maßnahme 5A<sub>FCS</sub>). Da diese Maßnahmen jedoch erst nach Bauende wirksam werden, sind diese nicht geeignet, das Schädigungsverbot zu vermeiden. Zudem wird der Maßnahmenkomplex 5A<sub>FCS</sub> im Bereich der externen Ausgleichsfläche „Im Irrlbach“ realisiert, da wirksame CEF-Maßnahmen am Rande des Baufeldes können aufgrund der insgesamt geringen, aber über die gesamte Abschnittslänge diffus verbreiteten Vorkommen der Art sowie mangels geeigneter Flächen nicht umgesetzt werden können. Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG greift somit nicht; der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird in Bezug auf die Zauneidechse erfüllt. Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und durch das Baugeschehen gefährdeten ökologisch wertvollen Vegetationsbestände werden benachbarte Flächen, die auch von Zauneidechsen besiedelt werden, zwar durch das Errichten und Vorhalten von Biotopschutzzäunen auf einer Länge von ca. 5.700 m geschützt (Maßnahme 1.2 V). Jedoch lässt sich auch durch diese Schutzmaßnahme eine vereinzelte Schädigung von Lebensstätten der Zauneidechse nicht vermeiden und ändert nichts am erfüllten Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die bauzeitliche Störung unmittelbar zum Baufeld angrenzender Zauneidechsenlebensräume ist zeitlich begrenzt, wobei insgesamt nicht zu besorgen ist, dass es aufgrund von Störungen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der

lokalen Populationen kommt. Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG normierte Störungsverbot wird somit vorhabensbedingt nicht verwirklicht.

Insbesondere im Zuge der Baufeldfreimachung besteht die Gefahr, dass vorkommende Zauneidechsen bzw. deren Eier getötet oder zerstört werden können, da Zauneidechsen kein zielgerichtetes Fluchtverhalten aufweisen und somit ein Ausweichen in Flächen außerhalb des Eingriffsbereichs nur sehr beschränkt zu erwarten ist. Die plangegenständliche Maßnahme 2.2 V sieht daher eine Vermeidung der Tötung von Zauneidechsen während des Baubetriebs vor. Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten werden oberirdische Habitatelemente der Zauneidechse (krautige Vegetation, Gehölzaufwuchs) durch Mahd bzw. Freischneiden während der Winterruhe (Oktober bis Februar) entfernt. Danach werden die Zauneidechsen in den nachgewiesenen Eingriffsbereichen über einen Zeitraum von mindestens vier Wochen abgefangen (Zeitraum Anfang April bis Mitte September während der Aktivitätsphase). Anschließend erfolgt ein Umsetzen der Tiere in die externe Ausgleichsfläche „Im Irrlbach“ (Maßnahme 5 A<sub>FCS</sub>, siehe hierzu die Unterlagen 19.1.3 sowie 9.3 T). Auch unter Berücksichtigung der genannten Schutzmaßnahmen ist nach gutachterlicher Auffassung davon auszugehen, dass eine die „Bagatellgrenze“ überschreitende Anzahl von Individuen im Baufeld verbleiben und somit der Ausnahmetatbestand des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG nicht greift. Somit ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf die Zauneidechse ebenso erfüllt. Die höhere Naturschutzbehörde hat sich dieser Bewertung angeschlossen.

b) Die Schlingnatter besiedelt ein breites Spektrum wärmebegünstigter, offener bis halboffener, strukturreicher Lebensräume mit einer hohen Dichte an "Grenzlinienstrukturen". Sie benötigt ein hohes Angebot an Versteck- bzw. Sonnplätzen, aber auch Winterquartiere und vor allem ausreichend Beutetiere (z. B. Zauneidechsen). Im Zuge der artenschutzrechtlichen Kartierungen konnte die Art jedoch nicht im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Die ermittelten Lebensräume der Zauneidechse stellen aber auch potenzielle Habitate für die Schlingnatter dar. Im Ergebnis ist jedoch festzustellen, dass durch das Fehlen dieser Art im Untersuchungsgebiet keine Verbotstatbestände im Sinne von § 44 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 BNatSchG verwirklicht werden. Die höhere Naturschutzbehörde hat das gefundene Ergebnis bestätigt.

#### 3.4.6.2.2.2.3 Amphibien

Angrenzend an das Untersuchungsgebiet wurde durch einen Zufallsfund die Gelbbauchunke nachgewiesen. Ein Nachweis im Untersuchungsgebiet konnte jedoch für diese Art nicht geführt werden, da geeignete Lebensraumstrukturen nicht vorhanden sind. Die Entstehung von temporären Pfützen/Kleinstgewässern in der Bauphase könnte zwar der Gelbbauchunke zur Nutzung als Laichplatz dienen. In diesem Fall überwiegt jedoch die positive Auswirkung auf die Population das Risiko der Tötung von Einzelindividuen. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 BNatSchG werden somit nicht erfüllt.

#### 3.4.6.2.2.2.3 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL

##### 3.4.6.2.2.2.3.1 Brutvogelarten der offenen Feldflur

Innerhalb des Untersuchungsgebiets des Vorhabens konnten bei den durchgeführten Erhebungen die nachfolgend bezeichneten Brutvogelarten der offenen Feldflur

angetroffen werden. Näher zu betrachten sind hierbei die Arten Feldlerche, Heidelerche und Wiesenschafstelze.

Die Feldlerche ist ein in Bayern häufiger und nahezu flächendeckend verbreiteter Brutvogel der offenen Feldflur und brütet vor allem auf trockenen bis wechselfeuchten Böden. Sehr auffällig ist die Abhängigkeit seiner Verteilung und Dichte von Art, Aussaat sowie Bearbeitung der Feldkulturen. Die Heidelerche bevorzugt wärmebegünstigte, halboffene Landschaften. Durch menschliche Nutzung offene gehaltene Flächen wie Abbaugelände, Brandflächen, Weinberge oder Truppenübungsplätze werden von dieser Art ebenfalls besiedelt. Wiesenschafstelzen besiedeln überwiegend extensiv bewirtschaftete Streu- und Mähwiesen auf nassem bzw. wechselfeuchtem Untergrund sowie Viehweiden. Auch klein parzellierte Ackerbaugelände sowie Getreide- und Maisflächen zählen zu regelmäßig besetzten Brutplätzen.

Es konnten im Untersuchungsgebiet mehrere Reviere der Feldlerche auf umliegenden Acker- und Bracheflächen sowie Feldrainen nachgewiesen werden. Nördlich der Trasse der A 6 befinden sich Brutreviere in mindestens 100 m Abstand zu bestehenden Zufahrten. Bei ca. Bau-km 770,6 befindet sich südlich in mindestens 300 m Abstand zur neu ausgebauten Fahrbahn der A 6 ein Revier der Heidelerche. Auf landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich und südlich der A 6 gelegen, konnten Nachweise der Wiesenschafstelze in mindestens 150 – 300 m Abstand zur neuen Fahrbahn erbracht werden. Die Nachweise im Umfeld des Untersuchungsgebiets bilden die lokalen Populationen.

Durch den plangegegenständlichen Ausbau der A 6 werden aufgrund der Entfernung der Brutreviere zum Ausbaubereich keine Brutplätze bau- oder anlagebedingt überbaut. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt unverändert, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die in Rede stehenden Arten nicht erfüllt ist.

Durch das geringfügige verschieben der neuen Autobahnachse um 10 – 20 m befinden sich die Brutreviere nach wie vor in relativ großer Entfernung von 250 m – 400 m (Feldlerche), 300 m (Heidelerche) sowie 150 m – 300 m (Wiesenschafstelze) zur ausgebauten A 6. Aufgrund der bereits bestehenden Beeinträchtigung der Feldbrüter-Lebensräume bzw. der Gewöhnung der Tiere ist eine anlagenbedingte Störung der Arten nicht zu erwarten. Insgesamt kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen ausgeschlossen werden, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vorliegend nicht erfüllt ist.

Durch das Ausbauvorhaben erhöht sich das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko nicht wesentlich. Daher können auch eine signifikante Erhöhung der Mortalitätswahrscheinlichkeit und damit verbundene Verbotstatbestände gemäß dem Tötungsverbot ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

#### 3.4.6.2.2.2.3.2 Baum- und Höhlenbrüter

Aus dieser Gilde sind im Untersuchungsgebiet die nachgewiesenen Arten Feldsperling, Grünspecht, Trauerschnäpper und Waldkauz näher zu betrachten. Der Feldsperling brütet in Baumhöhlen oder -nischen sowie auch in künstlichen Nisthöhlen, auch Hohlräume von Beton und Stahlmasten dienen als Brutrevier. Ebenfalls weit verbreitet ist die Art auch im Siedlungsbereich der Ortschaften. Typische Lebensräume des Grünspechts umfassen lichte Wälder, Waldrandbereiche bzw. Übergangsbereiche von Wald zu Offenland sowie extensiv genutzte Offenlandflächen mit Ameisenvorkommen als wichtige Nahrungselemente des Grünspechts. Der Trauerschnäpper brütet in Hoch- und Mittelwäldern, vorwiegend innerhalb von

Laub- und Mischwäldern in Baumhöhlen (z. B. in alten Spechthöhlen), nimmt aber auch Nistkästen gut an. Der Waldkauz besiedelt lichte, lückige Altholzbestände in Laub- und Mischwäldern, reich strukturierte Landschaften mit alten Baumbeständen und kommt auch in Siedlungsgebieten vor. Die Brut erfolgt meist in Baumhöhlen. Die Vorkommen im Untersuchungsgebiet bilden die lokalen Populationen.

Durch das plangegegenständliche Ausbauvorhaben werden ca. 12 Bäume mit Höhlen und Spalten gefällt. Die im engeren und weiteren Umfeld der Baumaßnahme vorhandenen Waldbäume bieten nur eine geringe Anzahl an natürlich vorhandenen Ausweichmöglichkeiten. Zur Kompensation des Verlusts dieser Höhlenbäume werden mit der Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub> bereits vor Baubeginn Ersatzquartiere in Gestalt von Fledermauskästen und künstlichen Baumhöhlen für die bezeichneten Baum- und Höhlenbrüterarten geschaffen. Mit Hilfe der Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub> wird die Erfüllung der ökologischen Funktion der vom Vorhaben betroffenen (potentiellen) Quartierbäume im räumlichem Zusammenhang auch in Zukunft gewährleistet (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Somit wird der Verbotstatbestand in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht verwirklicht.

Die bauzeitliche Störung benachbart zum Baufeld liegender Reviere der Arten ist zeitlich begrenzt, so dass insgesamt nicht zu besorgen ist, dass es aufgrund von Störungen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen kommt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenso nicht erfüllt.

Durch das Ausbauvorhaben wird das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht, wobei es durch die Fällarbeiten innerhalb des Baufelds zunächst zu Tötungen einzelner Individuen kommen könnte. Um dies zu vermeiden, sieht die planfestgestellte Maßnahme 1.1 V vor, alle Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens außerhalb der Brutzeit von Vögeln, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar, durchzuführen. Damit wird nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde sichergestellt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG vorliegend ebenfalls nicht verwirklicht wird.

#### 3.4.6.2.2.2.3.3 Vogelarten der lichten Waldbereiche und der halboffenen Landschaft

Im Untersuchungsgebiet konnten bezüglich dieser Gilde die Arten Baumpieper, Bluthänfling, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck sowie Neuntöter nachgewiesen werden. Der Baumpieper brütet überwiegend in lichten Wäldern, Rodungsbereichen und locker bestandenen Waldrändern. Relevant für diese Art sind geeignete Warten als Ausgangspunkt für Singflüge sowie insektenreiche, lockere Krautschichten und sonnige Grasflächen mit Altgrasbeständen für die Nestanlage. Primäre Lebensräume des Bluthänflings sind sonnige und eher trockene Flächen, etwa Magerrasen in Verbindung mit Hecken und Sträuchern, Wacholderheiden, Waldränder mit randlichen Fichtenschonungen sowie Anpflanzungen von Jungfichten, aber auch Randbereiche von Ortschaften. Die Goldammer gilt als häufiger Brutvogel der offenen Landschaft. Ihr Lebensraum setzt sich aus Wiesen und Äckern, die mit Hecken, Büschen und kleinen Feldgehölzen reich durchsetzt sind, zusammen. Sie besiedelt jedoch auch Sukzessionsflächen in Sand- bzw. Kiesabaugebieten und Straßenanpflanzungen. Die Klappergrasmücke ist ein typischer Heckenbrüter, brütet jedoch auch in Parks, Friedhöfen und Gärten mit dichten Büschen, Feldhecken und Feldgehölzen, Buschreihen in Siedlungsflächen oder in offener Kulturlandschaft. Der Kuckuck ist in Bayern fast flächendeckend verbreitet, er findet offenbar zumindest in allen Großlandschaften Wirtsarten wie Bachstelze, Teichrohrsänger, Rotkehlchen, Zaunkönig, Bergpieper, Haus- und Gartenrotschwanz. Daraus lässt sich ableiten, dass vor allem offene und halboffene Landschaften mit Büschen und Hecken bis hin zu lichten Wäldern zu den bevorzugten

Habitaten des Kuckucks zählen. Der Neuntöter brütet in offener und halboffener Landschaft in sonnigen Lagen, die mit Büschen, Hecken, Feldgehölzen sowie Waldrändern ausgestattet sind und die Brombeere, Schlehe, Weißdorn sowie Heckenrose beinhalten. Die Vorkommen im Untersuchungsgebiet bilden die lokalen Populationen.

Durch das Ausbauvorhaben werden zwar Brutreviere in Teilen überbaut (ein Brutrevier Baumpieper, vier Brutreviere Goldammer, vier Brutreviere Grauschnäpper sowie ein Brutrevier Klappergrasmücke) bzw. bauzeitlich beansprucht (vier Brutreviere Goldammer, ein Brutrevier Neuntöter). Im unmittelbaren Umfeld sind jedoch ausreichend geeignete Strukturen und Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Außerdem werden durch den Rückbau auf der Nordseite halboffene Gras-/ Krautfluren, Heckenstrukturen und Waldrandsituationen entstehen, von denen die genannten Arten profitieren können. Insgesamt bleibt die ökologische Funktion der Lebensstätten der lokalen Populationen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

Die bauzeitliche Störung der im Umfeld des Vorhabens liegender Reviere der Arten, die zudem eine gewisse Lärmtoleranz entwickelt haben, ist zeitlich begrenzt, so dass insgesamt nicht zu besorgen ist, dass es aufgrund von Störungen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen kommt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird daher ebenso nicht verwirklicht.

Durch das Ausbauvorhaben wird das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht, wobei es durch die Fällarbeiten innerhalb des Baufelds zunächst zu Tötungen einzelner Individuen kommen könnte. Um dies zu vermeiden, sieht die planfestgestellte Maßnahme 1.1 V vor, alle Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens außerhalb der Brutzeit von Vögeln, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar, durchzuführen. Damit wird nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, sichergestellt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG vorliegend ebenfalls nicht erfüllt wird.

#### 3.4.6.2.2.2.3.4 Gilde der Greifvögel

Im Untersuchungsgebiet konnten bezüglich dieser Gilde die Arten Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Wespenbussard und Waldohreule nachgewiesen werden. Der Mäusebussard gilt als häufig und weit verbreitet und sitzt auch auf Ansitzwarten an Straßenrändern. i.d.R. jedoch nur, wenn sich dahinter eine Feldflur als Jagdhabitat anschließt. Der Sperber brütet auf Bäumen am Waldrand im Übergang zu strukturierten Offenlandbereichen und Siedlungsrändern, die als Jagdhabitate genutzt werden. Überwiegend sind dies Fichtenforste, seltener auch in Misch- oder Laubwälder. Turmfalken brüten in Siedlungen (Kirchtürme, hohe Gebäude etc.) sowie in der Kulturlandschaft, selbst wenn nur wenige Waldränder mit Nistmöglichkeiten vorhanden sind. Jagdgebiete sind offene Flächen mit lückiger oder kurzer Vegetation, wie z. B. Wiesen und Weiden, extensiv genutztes Grünland, saisonal auch Äcker bzw. Brachflächen. Der Wespenbussard hat seine Verbreitungsschwerpunkte in den sommerwarmen niederschlagsarmen Gebieten. Hierzu zählen abwechslungsreiche Landschaften mit Wäldern unterschiedlichster Ausdehnung und Baumarten (unterholzarme Laub- und Mischwälder, aber auch Gebiete großer Nadelwälder). Eine wichtige Voraussetzung ist das Vorkommen von Wespenlarven aus Bodennestern als entsprechendes Nahrungsangebot. Die Waldohreule sucht ihre Brutplätze vorwiegend in Feldgehölzen, an Waldrändern, in Baumgruppen und gelegentlich auch in Einzelbäumen. Gemieden werden dagegen geschlossene Waldbereiche. Zur Brut nutzt diese Art fast ausschließlich alte Elster- und Krähenester, selten auch die von Greifvögeln. Zur Jagd benötigt die Waldohreule offene

sowie halboffene Kulturlandschaften mit niedrigem Pflanzenbewuchs, in der die Hauptbeute (Feldmaus) leicht erreichbar ist.

Im Untersuchungsgebiet, jedoch weit außerhalb des Baufelds wurden sechs Reviere des Mäusebussards festgestellt, davon drei besetzte Horste. Von Sperber und Turmfalke konnten weitere Brutreviere in den umliegenden Waldflächen sowie Nahrungsflüge nachgewiesen werden. Ein Brutrevier des Wespenbussards konnte nicht eindeutig festgestellt werden, jedoch deuteten wiederholte Flugbeobachtungen auf ein Brutrevier im Untersuchungsgebiet hin. Ein Revier der Waldohreule konnte östlich des Untersuchungsgebiets am Rand einer Waldlichtung dokumentiert werden. Die Brutbestände der Arten im Gesamttraum werden als lokale Populationen betrachtet.

Durch den plangegenständlichen Ausbau der A 6 werden aufgrund der Entfernung der Reviere zum Ausbaubereich keine Brutplätze bau- oder anlagebedingt in Anspruch genommen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt der lokalen Populationen bleibt im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die vorgenannten Arten nicht erfüllt ist.

Die bauzeitliche Störung benachbart zum Baufeld liegender Reviere der Arten mit insgesamt eher geringer Lärmempfindlichkeit, die zudem eine gewisse Lärmtoleranz entwickelt haben, ist zeitlich begrenzt, so dass insgesamt nicht zu besorgen ist, dass es aufgrund von Störungen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen kommt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird daher ebenso nicht verwirklicht.

Durch das Ausbauvorhaben wird das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht. Durch die Holzungen im Baufeld könnte es zwar zu Tötungen einzelner Individuen kommen, wobei nach der Bestandsaufnahme lediglich vier Bäume mit unbesetzten Kleinhorsten gefällt werden. Um dies zu vermeiden, sieht die planfestgestellte Maßnahme 1.1 V vor, alle Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens außerhalb der Brutzeit von Vögeln, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar, durchzuführen. Damit wird nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde, welche die Planfeststellungsbehörde ebenfalls teilt, sichergestellt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG vorliegend ebenfalls nicht erfüllt wird.

#### 3.4.6.2.2.3.5 Individuell zu betrachtende Vogelarten

a) Der Schwarzspecht brütet überwiegend in Altbeständen von Laub, Misch- und Nadelwäldern. Die im unteren Stammteil von Fichten und in Baumstümpfen lebenden Rossameisen sind ein wesentlicher Nahrungsbestandteil. Im Untersuchungsgebiet wurden drei Reviere des Schwarzspechts in den Kiefernwäldern erfasst. Zwei davon befinden sich südlich der A 6 in etwa 100 m bzw. 150 m Entfernung zur neuen Fahrbahn gelegen. Die gesamten Kiefernwälder bieten der Art einen potenziellen Lebensraum. Die Vorkommen im Gesamttraum bildet die lokale Population.

Durch das plangegenständliche Ausbauvorhaben werden ca. 12 Bäume mit Höhlen und Spalten gefällt. Zudem rückt die A 6 näher an die Brutreviere von zwei Brutpaaren des Schwarzspechts heran. Für den relativ anspruchsvollen Schwarzspecht könnte dies eine kritische Reduzierung seines Quartiergebots bedeuten. Zur Kompensation des Verlusts dieser Höhlenbäume werden mit der Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub> bereits vor Baubeginn Ersatzquartiere in Gestalt von Fledermauskästen und künstlichen Baumhöhlen, die auch für den Schwarzspecht nutzbar sind, geschaffen. Unter Berücksichtigung der Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub> wird die Erfüllung der ökologi-

schen Funktion der vom Vorhaben betroffenen Quartierbäume im räumlichem Zusammenhang auch in Zukunft gewährleistet (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Somit wird der Verbotstatbestand in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht verwirklicht.

Die bauzeitliche Störung in der Nähe zum Baufeld liegender Schwarzspecht-Reviere ist zeitlich begrenzt, wobei insgesamt nicht zu besorgen ist, dass es aufgrund von Störungen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen kommt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird daher ebenfalls nicht verwirklicht.

Durch das Ausbauvorhaben wird das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht. Durch die Fällungen im Baufeld könnte es wiederum zu Tötungen einzelner Individuen kommen, wobei nach der Bestandsaufnahme lediglich vier Bäume mit unbesetzten Kleinhorsten gefällt werden. Um jedoch Tötungen einzelner Individuen zu vermeiden, sieht die planfestgestellte Maßnahme 1.1 V vor, alle Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens außerhalb der Brutzeit von Vögeln, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./ 29. Februar, durchzuführen. Damit wird auch insoweit sichergestellt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG vorliegend ebenso nicht erfüllt wird.

b) Der Teichrohrsänger bevorzugt Schilfröhrichte von Verlandungszonen größerer und kleiner, stehender oder langsam fließender Gewässer. Brutnachweise bestehen an Natur-, Speicher- und Staueeen, Hochwasserrückhaltebecken sowie mit Röhricht gesäumten Fließgewässer. In einem der beiden Kleingewässer unmittelbar neben der T+R-Anlage Kammersteiner Land Nord nördlich der Autobahn gelegen, konnte im Zuge der artenschutzrechtlichen Erhebungen ein Revier des Teichrohrsängers nachgewiesen werden. Der Brutbestand der Art im Gesamttraum wird als lokale Population betrachtet.

Durch das Ausbauvorhaben wird der Brutplatz des Teichrohrsängers jedoch nicht beeinträchtigt. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte bleibt unverändert, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt wird.

Durch die Nähe der T+R-Anlage zum Brutrevier und der damit verbundenen Vorbelastung durch den vorhandenen betriebsbedingten Lärm, wirkt sich der Baubetrieb nicht merklich aus. Der Erhaltungszustand der Art bleibt unverändert, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ebenso nicht erfüllt wird.

Durch den Ausbau der A 6 wird kein Brutplatz des Teichrohrsängers bau- oder anlagebedingt überbaut. Eine Tötung von Individuen oder ihrer Entwicklungsformen kann daher ausgeschlossen werden, der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird

#### 3.4.6.2.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

Wie vorstehend dargelegt, erfüllt das gegenständliche Vorhaben in Bezug auf die Zauneidechse den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG. Auf Grund dessen ist für eine Zulassung des Vorhabens eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können die zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach Satz 2, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungs-

zustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Außerdem darf Art. 16 FFH-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Die Ausnahmenvoraussetzungen liegen hier vor; die Ausnahmen werden deshalb in Ausübung des dadurch eröffneten Ermessensspielraums mit diesem Beschluss zugelassen:

a) Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint sind vielmehr Gründe, die auf einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln beruhen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 147 m. w. N. [insoweit nicht abgedruckt in ZUR 2012, 95]).

Ein solches ist hier gegeben. Die verbotstatbestandlichen Handlungen sind auf der einen Seite nur von begrenztem Gewicht. Zwar gehen in einigem Ausmaß Flächen verloren, die den Zauneidechsenindividuen als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Das Gewicht dieses Verlusts wird aber zum einen dadurch gemindert, dass der Verlust der betroffenen Lebensstätten zum großen Teil nur baubedingt ist, d. h. die betreffenden Flächen werden den Zauneidechsen vorwiegend nicht auf Dauer entzogen. Daneben erscheint die Schwere des Eingriffs nochmals deshalb als geringer, da gezielt neue Habitate in entsprechendem Umfang geschaffen bzw. durch Aufwertungsmaßnahmen für die Arten geeignete Flächen in ihrer Aufnahmekapazität gefördert werden.

Die vorhandenen Zauneidechsen werden vor Baubeginn auf den Potenzialflächen mit Funden abgefangen und umgesiedelt (Maßnahme 2.2 V). Dafür werden auf einer externen Ausgleichsfläche im selben Naturraum großflächig Ersatzlebensräume hergestellt (siehe Maßnahme 5 A<sub>FCS</sub> Ersatzlebensraum für die Zauneidechsen „Im Irrlbach“, Unterlage 9.3 T mit dem dazugehörigen Maßnahmenblatt). Durch das Einbringen von Totholz sowie die Anlage von Sand- und Steinschüttungen auf einer bestehenden Ausgleichsfläche werden vorgezogen neue Lebensraumstrukturen für Reptilien geschaffen. Zudem entstehen auf der Nordseite der A 6 infolge der südseitigen Verschiebung der Fahrbahnen vor dem südexponierten Waldrand breite Rückbaustreifen. Hier sind mit der Ausgleichsmaßnahme 6 A entlang der BAB A 6 breite, magere Gras- und Krautfluren und Gehölzstrukturen vorgesehen. Diese Bereiche dienen auch der Neuschaffung und Vernetzung von Lebensräumen für die Zauneidechse. Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass der vorhabensbedingte Lebensraumverlust für die Zauneidechse im Vergleich zum Angebot an geeigneten Strukturen innerhalb des Untersuchungsgebiets insgesamt vergleichsweise gering ausfällt.

Auf der anderen Seite ist dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein hoher Stellenwert zuzumessen. Er manifestiert sich in der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen. Mit der Aufnahme eines Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 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. Darüber hinaus ist die A 6 Teil des „Transeuropäischen Verkehrsnetz“ (siehe Art. 2 Abs. 1 und Nr. 5.4 des Anhangs I der Verordnung Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU). Auch dies schlägt in der Interessenabwägung mit hohem Gewicht zugunsten des Vorhabens zu Buche (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, NVwZ 2002, 1243, 1248). Das „Transeuropäische Verkehrsnetz“ dient nach der zweiten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 wichtigen Unionszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftli-

chen, sozialen und territorialen Zusammenhalts. Projekten, die in das gesamteuropäische Verkehrssystem eingebunden sind, ist damit auch ein hoher Stellenwert für die Integration der Union zugewiesen (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06 – juris Rn. 159). Zudem ist nach der dritten Begründungserwägung der genannten Verordnung im Hinblick auf die durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens und die dadurch bedingten vermehrten Überlastungen im internationalen Verkehr auch notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und wo nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie ggf. zu den Nachbarstaaten geschlossen werden. Dem will das gegenständliche Vorhaben Rechnung tragen; das bestätigt nochmals den hohen Stellenwert des Vorhabens. Das für das Vorhaben streitende öffentliche Interesse wird zudem zusätzlich durch die derzeit festzustellenden verkehrlichen Verhältnisse gestützt. Zu verkehrlichen Spitzenzeiten führen die aktuell festzustellenden Verkehrsbelastungen regelmäßig zu zähfließendem bzw. gar sich stauendem Verkehr. Die vorhandenen Verkehrsanlagen der A 6 sind in diesen Zeiten nicht in der Lage, eine zügige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten (siehe dazu unter C. 3.3.1; vgl. auch BVerwG a. a. O. Rn. 149). Dem verkehrlichen Interesse der Allgemeinheit ist deshalb im Ergebnis ein höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des speziellen Artenschutzes.

b) Es gibt vorliegend es auch keine zumutbare Alternative (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Geeignete Maßnahmen, mit denen die verbotswidrigen Einwirkungen an Ort und Stelle ausgeschlossen werden könnten, stehen nicht zur Verfügung. Eine den mit den Belangen des speziellen Artenschutzes verträglichere Ausbauvariante existiert ebenso nicht. Die Betroffenheit der Zauneidechse folgt hier aus der unmittelbaren Nähe ihrer Lebensräume zur bestehenden Trasse der A 6. Jedoch stellt der plangegenständliche Ausbau der bestehenden Autobahn gegenüber jedweder anderer Variante die naturschutzfachlich verträglichste Alternative dar. Ein Neubau an anderer Stelle verursacht im Vergleich zum Ausbau der bestehenden A 6 eine erhebliche Neuzerschneidung sowie deutlich größere Eingriffe und Beeinträchtigungen europarechtlich geschützter Arten. Die in erheblichem Umfang vorgesehene südseitige Erweiterung hat zudem den Vorteil, dass auf der Nordseite – gegenüber der Südseite – deutlich mehr artenschutzrechtlich wertvollere Lebensraumstrukturen erhalten werden können (insbesondere für die vom Vorhaben bedrohten Zauneidechsen).

c) Daneben ist jeweils auch die Voraussetzung erfüllt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern darf. Anders als für den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt es für die Erteilung einer Ausnahme nicht speziell auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens an. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 151). Dies ist hier für die verbotstatbestandlich betroffene Zauneidechse der Fall. Vor Baubeginn werden auf den Potenzialflächen mit Funden der Zauneidechsen diese abgefangen und umgesiedelt (Maßnahme 2.2 V). Dafür werden auf einer externen Ausgleichsfläche im selben Naturraum („Im Irrlbach“) großflächig Ersatzlebensräume hergestellt (Maßnahme 5 A<sub>CEF</sub>, siehe ausführlich hierzu Unterlage 9.3 T). Zudem entstehen auf der Nordseite der A 6 infolge der südseitigen Verschiebung der Fahrbahnen vor dem südexponierten Waldrand breite Rückbaustreifen. Hier sind mit der Ausgleichsmaßnahme 6 A entlang der Autobahn breite, magere Gras- und Krautfluren sowie Gehölzstrukturen vorgesehen. Diese Bereiche dienen auch der Neuschaffung und Vernetzung von

Lebensräumen für die Zauneidechse. Dass keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes infolge des Vorhabens eintritt, wurde soeben dargelegt. Ebenso wenig führt das Vorhaben zu konkreten Hürden für Bemühungen, die Erhaltungszustände der verbotstatbestandlich betroffenen Art in ihrem jeweiligen natürlichen Verbreitungsgebiet zu verbessern. Insoweit sind angesichts der konkreten, nur relativ kleinräumigen Betroffenheit von Zauneidechsenindividuen sowie der sonstigen räumlichen Randbedingungen keinerlei Anhaltspunkte für eine solche Behinderung ersichtlich. Insoweit darf ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel 5 der Unterlage 19.1.3 Bezug genommen werden. Die höhere Naturschutzbehörde hat das gefundene Ergebnis bestätigt.

d) Eine Gewährung der – von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfassten – artenschutzrechtlichen Ausnahmen entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Der 6-streifige Ausbau der A 6 im gegenständlichen Abschnitt ist dringend geboten, ein milderes Mittel, d. h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, steht nicht zur Verfügung. Die für die Erteilung der Ausnahmen streitenden Belange wiegen im Ergebnis deutlich schwerer als die dagegensprechenden. Die Planfeststellungsbehörde lässt deshalb das Vorhaben trotz der damit verbundenen Auswirkungen für die genannten besonders bzw. streng geschützten Arten zu.

#### 3.4.6.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung

Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit auch 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 abgehandelten Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz – der nachfolgend behandelten Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

#### 3.4.6.4 Eingriffsregelung

##### 3.4.6.4.1 Rechtsgrundlagen

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.

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

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

neugestaltet 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 neugestaltet 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, Rn. 26 ff., zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.4.6.4.2 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, 568). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (zu letzterem siehe BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914).

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative. Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante (BVerwG a. a. O.).

#### 3.4.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Vorhabenswirkungen hierauf findet sich – neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 –

insbesondere in Unterlage 19.1.1 T, auf die an dieser Stelle die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich grob wie folgt skizzieren:

Im Rahmen des Vorhabens werden etwa 12,68 ha netto (unter Abzug zu entsiegelnder Flächen) neu versiegelt. Weitere ca. 28,93 ha Flächen werden überbaut, z. B. durch Böschungen oder Mulden, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Insgesamt muss für das Vorhaben auf Dauer etwa 11,02 ha Wald gerodet werden, davon etwa 0,55 ha Bannwald der Stufe II mit besonderer Bedeutung für den regionalen Klima- bzw. Lärmschutz und ca. 10,47 ha Waldflächen ohne besondere Bedeutung. Durch die Realisierung der Planung werden u. a. auch Feldgehölze und -hecken, Gebüsche, Autobahnbegleitgrün, Laubmischwälder sowie artenarme bis mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren sowie Acker- und Grünlandflächen versiegelt, überbaut, während der Bauzeit beansprucht bzw. mittelbar beeinträchtigt. Durch den Ausbau der A 6 im Planbereich wird die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone entlang der bestehenden Trasse in bislang außerhalb davon liegende Bereiche verlagert (im Bereich des einseitigen Ausbaus) bzw. erweitert (dort, wo die A 6 symmetrisch ausgebaut wird). Durch die Inanspruchnahme von Autobahnbegleitgehölzen gehen zunächst auch das Landschaftsbild prägende Gehölzstrukturen entlang der A 6 verloren. Die im Bereich der Ortschaften Haag und Dechendorf geplanten Lärmschutzwände/-wälle, die eine Höhe zwischen 6 m und 12 m erreichen, führen ebenso zu visuell deutlich wahrnehmbaren Veränderungen im unmittelbaren Umfeld der Autobahn.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf Kapitel 4.1 der Unterlage 19.1.1 T sowie Unterlage 9.4 T Bezug genommen. Diesen Unterlagen liegt eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme zu Grunde. Die zugehörige zeichnerische Darstellung einschließlich der jeweiligen Verortung im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2 T).

Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend detailliertes und aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem sie u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 737), zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

#### 3.4.6.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu unter C. 2.1.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Die vom festgestellten Plan umfassten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind in Kapitel 3.2 der Unterlage 19.1.1 T aufgelistet und in den zugehörigen Maßnahmenblättern in Unterlage 9.3 T im Einzelnen beschrieben, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Um eine auch im Detail sachgerechte Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin unter A. 3.3.3 bzgl. der ar-

tenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Kompensations-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen die Beauftragung einer ökologischen Baubegleitung rechtzeitig vor Baubeginn und deren Benennung gegenüber der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde aufzugeben. Die der ökologischen Baubegleitung zufallenden Aufgaben sind an der genannten Stelle des Beschlusstextes skizziert.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen bei Berücksichtigung der vorstehend genannten Nebenbestimmungen als ausreichend dar. Darüber hinausgehende, der Vorhabensträgerin noch zumutbare Maßnahmen/ Maßgaben sind nicht ersichtlich. Dass weitere Maßnahmen ernsthaft in Betracht kämen, wurde im Übrigen auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

#### 3.4.6.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Auch unter Berücksichtigung aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung, Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Laub(misch)wäldern und Nadelholzforsten unterschiedlicher Art und unterschiedlichen Alters sowie von Vorwaldflächen und Waldmänteln,
- Versiegelung, Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Feldgehölzen, von Einzelbäumen/Baumgruppen/Baumreihen unterschiedlicher Art und Ausprägung, von mesophilen Gebüsch und Hecken (deren Wachstumsoptimum bei Temperaturen zwischen 20 und 45 °C liegt),
- Überbauung, Versiegelung, bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Säumen und Staudenfluren unterschiedlicher Ausprägung und Standorte,
- Bauzeitliche Inanspruchnahme gewässerbegleitender Gehölzstrukturen/ Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung,
- Überbauung sowie bauzeitliche Inanspruchnahme eutropher (nährstoffreicher) Stillgewässer sowie mäßig artenreicher Säume und Staudenfluren feuchter bis nasser Standorte,
- Versiegelung von Straßenbegleitgrün,
- Versiegelung, Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme sowie Beeinträchtigung von Acker- und Grünlandflächen unterschiedlicher Ausprägung,
- Versiegelung von unbefestigten Wegeflächen,
- Versiegelung von Schotterflächen.

Eine ins Detail gehende Beschreibung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in Teil 2 der Unterlage 9.4 T; hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.4.6.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen – wie unter C. 3.4.6.4.1 bereits dargelegt – durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 nunmehr grundsätzlich gleichrangig nebeneinander stehen. Der Umstand, dass der räumliche Bezug zum Eingriffsort bei Ersatzmaßnahmen lockerer sein kann als bei Ausgleichsmaßnahmen, erweitert zugunsten der Planfeststellungsbehörde den örtlichen Bereich, in dem Ersatzmaßnahmen festgesetzt werden können. Dies stellt aber nicht in Frage, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sich eine möglichst eingriffsnaher Kompensation zum Ziel setzen dürfen (BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, NVwZ 2017, 627 Rn. 22). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (siehe etwa Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. d. § 15 Abs. 2 BNatSchG sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG und § 10 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BayKompV). Gemäß § 10 Abs. 1 Satz 3 BayKompV sind dabei Festlegungen zu treffen für den Zeitraum der Maßnahmen zur Herstellung und Erreichung des Entwicklungsziels (Herstellungs- und Entwicklungspflege) sowie für den Zeitraum zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels (Unterhaltungspflege). Da die Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T für die betreffenden Kompensationsmaßnahmen die jeweils notwendigen Unterhaltungs- und Pflegezeiträume benennen, wird im Rahmen der Nebenbestimmung A. 3.3.7 insoweit auf die entsprechenden Angaben in dieser Unterlage Bezug genommen. Nachdem die Vorhabensträgerin Teil der staatlichen Straßenbauverwaltung ist, gilt für sie die Begrenzung des Zeitraums der Durchführung der notwendigen Pflegemaßnahmen in § 10 Abs. 1 Satz 4 nicht (§ 10 Abs. 3 BayKompV). Der Abschluss der Herstellung der Maßnahmen und das Erreichen des Entwicklungsziels ist der Gestattungsbehörde nach § 10 Abs. 1 Satz 6 anzuzeigen; eine dahingehende Verpflichtung der Vorhabensträgerin ist in der Nebenbestimmung A. 3.3.4 enthalten.

Der notwendige Zugriff auf die Maßnahmenflächen wird entsprechend § 11 BayKompV in ausreichender Weise abgesichert.

Für die plangegegenständlichen Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub>, werden Grundstücke bzw. einzelne Bäume beansprucht, dies sich (überwiegend) in der Hand der Bayerischen Staatsforsten befinden, einer Anstalt des öffentlichen Rechts. Die Vorhabensträgerin wird insoweit entsprechende Nutzungsvereinbarungen abschließen, die Bayerischen Staatsforsten haben sich grundsätzlich einverstanden gezeigt. Dies genügt vorliegend (vgl. § 11 Abs. 2 Satz 2 BayKompV), eine dingliche Sicherung ist auch insoweit nicht erforderlich. Die Maßnahmen 9 A T sowie 10 E T – 12 E T werden ebenfalls auf Ökokontoflächen der Bayerischen Staatsforsten umgesetzt. Lediglich die Maßnahme 7 A ist auf Flächen geplant, die sich in privater Hand befinden. Der festgestellte Plan sieht insoweit vor, die betreffenden Flächen in das Eigentum der Bundesstraßenverwaltung zu überführen. Da die Grunderwerbsunterlagen, aus denen dies hervorgeht (Unterlagen 10.1 T und 10.2 T), mit dem vorliegenden Beschluss verbindlich gemacht wurden, hat die Vorhabensträgerin (auch) für diese Flächen ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, RdL 1999, 20). Auf Grund dessen ist auch die Durchführung dieser Maßnahmen rechtlich ausreichend abgesichert. Für die

Maßnahmen 5 A<sub>FCS</sub>, 6 A sowie 8 A sind Flächen vorgesehen, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden.

Mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen ist außerdem gewährleistet, dass die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen einzelnen Flächen dauerhaft ohne zeitliche Begrenzung verfügbar sind, soweit eine solche nicht bei einzelnen Maßnahmen auf Grund besonderer Umstände explizit vorgesehen ist. Dies verlangt § 10 Abs. 1 Satz 5 BayKompV. Danach müssen die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen, solange der Eingriff wirkt.

#### 3.4.6.4.7 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NZV 2001, 226, 229). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biototyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen.

Basierend auf den projektbezogenen Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere auch in die landschaftspflegerische Begleitplanung eingeflossen sind, werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Auf die Unterlage 9.4 T (Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) darf dazu im Einzelnen Bezug genommen werden. In Teil 2 dieser Unterlage wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts in den Bezugsräumen des Untersuchungsgebietes unterteilt und dabei kurz beschrieben. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultiert. Gleichet man die dort im Detail aufgeführten Biotop-/Nutzungstypen mit der aktuell geltenden Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (Stand 28.02.2014)

([https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/ingriffsregelungen/bay\\_komp\\_vo/doc/biotopwertliste.pdf](https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/ingriffsregelungen/bay_komp_vo/doc/biotopwertliste.pdf))

ab, so ist festzustellen, dass verschiedene Biotop-/Nutzungstypen eingriffsbetroffen sind, die nach der ersten Tabelle auf S. 9 der Biotopwertliste nur gering/schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer 26-79 Jahre = Wertstufe 4) bzw. nur äußerst bis sehr gering/nicht bis schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer mindestens 80 Jahre = Wertstufe 5) sind. Dies betrifft insbesondere folgende Biotop-/Nutzungstypen:

- Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung (B212);
- Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung (B312);
- Bäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, alte Ausprägung (B313);
- Mesophile (Wachstumsoptimum bei Temperaturen zwischen 20 und 45 °C) Hecken und Gebüsche (B112);
- Gebüsche/Hecken stickstoffreicher, ruderaler (vom Menschen tiefgreifend überprägter) Standorte (B116);
- eutrophe (nährstoffreiche) Stillgewässer, bedingt naturfern bis naturfern (S131);
- mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren trockenwarmer Standorte (K121);
- mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren feuchter bis nasser Standorte (K123);
- Gebüsche/Hecken stickstoffreicher, ruderaler (vom Menschen tiefgreifend überprägter) Standorte (B116);
- sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder, mittlere (L62) und alte (L63) Ausprägung;
- nicht standortgerechte Laub(misch)wälder einheimischer Baumarten, mittlere Ausprägung (L712);
- nicht standortgerechte Laub(misch)wälder gebietsfremder Baumarten, mittlere Ausprägung (L722);
- strukturreiche Nadelholzforste, mittlere Ausprägung (N722);
- strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste, alte Ausprägung (N713);
- strukturreiche Nadelholzforste, alte Ausprägung (N723).

Die Bayerische Kompensationsverordnung geht allgemein davon aus, dass Beeinträchtigungen in zeitlicher Hinsicht dann ausgleichbar sind, wenn sich die Funktionen des jeweiligen Schutzguts, die durch den Eingriff erheblich beeinträchtigt wurden, innerhalb eines Zeitraums von 25 Jahren wieder zur vollen Qualität, wie sie vor dem Eingriff ausgeprägt war, entwickeln lassen (S. 14 der amtlichen Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung). Mit Blick darauf sind die Beeinträchtigungen der vorgenannten Biotop-/Nutzungstypen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, als nicht ausgleichbar in diesem Sinne einzustufen. Der Umfang sowie die Intensität der einzelnen Beeinträchtigungen, die diese Biotop-/Nutzungstypen vorhabensbedingt ausgesetzt sind, ist in Teil 2 der Unterlage 9.4 T detailliert dargestellt; darauf wird an dieser Stelle nochmals Bezug genommen. Daraus ergibt sich gleichzeitig aber auch, dass die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen zumindest ersetzbar sind. Beeinträchtigungen, die durch Maßnahmen der Naturalkompensation nicht wieder gut zu machen sind, sind mit dem Vorhaben im Ergebnis nicht verbunden.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung (jedenfalls durch eine Zusammenschau der Unterlagen 9.4 T und 19.1.1 T) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch detailgenauere Darstellung ist nicht geboten. Es ist hinreichend nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen in welchem Bezugsraum für die jeweilige Nutzung auftreten.

Neben dem Naturhaushalt ist auch 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 landschaftsgerecht neugestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung

fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben; gegenüber dem Ausgangszustand sind visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, NuR 2000, 173 m. w. N.).

Der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen vorliegend die großflächigen Gestaltungsmaßnahmen 3 G auf Straßenbegleitflächen und im Bereich des Autobahnumfeldes. Diese umfassen insbesondere das Ansäen von Landschaftsrasen auf Autobahnnebenflächen, die Neuetablierung von Wald, das Anpflanzen von artenreichen Hecken- bzw. Gebüschriegeln und von Einzelbäumen sowie das Entwickeln von mageren Grasfluren (jeweils im Bereich von vormaligen Baufeldflächen). Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T sowie den Darstellungen im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2 T Blätter 1 - 6) Bezug genommen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft zu einem erheblichen Teil ausgleichbar ist. Soweit der Gesamteingriff in einem gewissen Maß nicht im dargestellten Sinn auszugleichen ist, kann er im Wege des Ersatzes dennoch vollumfänglich gleichwertig kompensiert werden.

#### 3.4.6.4.8 Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs erfolgt nach den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung. Der Kompensationsbedarf ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff (§ 7 Abs. 1 BayKompV).

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs sind die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff zu ermitteln und zu bewerten, wobei sich die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen aus den Funktionsausprägungen der Schutzgüter sowie der Stärke, Dauer und Reichweite (Intensität) der bau-, anlage- sowie betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ergibt (§ 5 Abs. 1 und 2 BayKompV). Für das Schutzgut Arten und Lebensräume wird die Intensität vorhabensbezogener Beeinträchtigungen unter zwei Blickwinkeln bewertet. Die Beeinträchtigung flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen erfolgt gemäß Anlage 3.1 Spalte 3 der BayKompV, die Beeinträchtigung nicht flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen geschieht dagegen verbal argumentativ. Die Beeinträchtigung aller weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV (Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild) wird ebenfalls verbal argumentativ bewertet (§ 5 Abs. 3 BayKompV).

Der Kompensationsumfang für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird gemäß Anlage 3.2 der BayKompV ermittelt. Der in Wertpunkten ermittelte Kompensationsumfang dieses Schutzgutes muss dem in Wertpunkten ermittelten Kompensationsbedarf entsprechen (§ 8 Abs. 1 BayKompV). Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume sowie für die weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV wird verbal argumentativ bestimmt. Er ist bei der Bemessung des gesamt-

ten Kompensationsumfangs zu berücksichtigen und im Hinblick auf die jeweiligen Funktionen darzulegen (§ 8 Abs. 2 KompV).

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung angewandte Methodik entspricht diesen Maßgaben (siehe dazu insbesondere Unterlage 9.4 T) und begegnet auch sonst keinen Bedenken. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat diesbezüglich keine Einwände geäußert, sondern vielmehr bestätigt, dass die (tekertierte) landschaftspflegerische Begleitplanung die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend und detailliert darstellt. Lediglich in Bezug auf die bauzeitbedingte Inanspruchnahme bestimmter Waldflächen (siehe S. 5 – 7 der Unterlage 9.4 T) hält sie – ebenso wie die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Roth – eine Erhöhung des insoweit zu Grunde zu legenden Beeinträchtigungsfaktors für erforderlich. Die Ausbaumaßnahme nimmt in einem Teilbereich von rund 8.837 m<sup>2</sup> die Wald-Biototypen N713, N723, L63, B 313 in einer alten Ausprägung von mehr als 80 Jahren temporär in Anspruch. Gemäß Nr. 4 der Vollzugshinweise Straßenbau zu § 5 Abs. 3 BayKompV, wird eine temporäre Inanspruchnahme von Biotopstrukturen mit  $\geq 4$  Wertpunkten im Regelfall mit dem Beeinträchtigungsfaktor Faktor 0,4 ausgeglichen. Diese Einordnung erfordert eine fachliche Einschätzung welche unter Berücksichtigung der Intensität und Empfindlichkeit des Schutzgutes erfolgt (siehe hierzu die Vollzugshinweise Straßenbau Seite 6 Abs. 3). Im vorliegenden Fall erachtet die höhere Naturschutzbehörde einen auf 0,7 erhöhten Beeinträchtigungsfaktor für sachgerecht, da aufgrund des langen Wiederherstellungszeitraumes von über 80 Jahren davon auszugehen ist, dass der ursprüngliche Zustand des Waldbestandes und die dazugehörige Biozönose nicht bzw. nur in einem extrem langen Zeitraum wiederhergestellt werden kann. Der Kompensationsbedarf erhöht sich hierdurch um 18.528 Wertpunkte. Im Zuge der eingebrachten Tekturen wurde insoweit eine rechnerische Erhöhung des Beeinträchtigungsfaktors bezüglich der vorgenannten Wald-Biototypen vorgenommen und der Kompensationsbedarf in der Summe entsprechende erhöht. Die Unterlage 9.4 wurde von der Vorhabensträgerin entsprechend geändert (siehe Teil 1 der neuen Unterlage 9.4 T)

Für das gegenständliche Vorhaben besteht danach für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume in der Summe – unter Berücksichtigung der soeben dargestellten Notwendigkeit zur Erhöhung des Beeinträchtigungsfaktors für eine einzelne bauzeitliche Flächeninanspruchnahme – ein Kompensationsbedarf von insgesamt 1.405.234 Wertpunkten. Die plangegegenständlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erbringen genau diese Anzahl an Wertpunkten und decken damit den rechnerischen Kompensationsbedarf vollumfänglich ab.

Ergänzend werden für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen dieses Schutzgutes noch weitere kompensatorische Maßnahmen notwendig. Dies betrifft insbesondere den vorhabensbedingten Verlust von zwölf potentiellen Quartierbäumen für höhlenbewohnende Vögel und Fledermäuse, die Beeinträchtigung von zwei Brutrevieren des Schwarzspechts, den anlagenbedingten bzw. bauzeitigen Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse, das Risiko der Tötung einzelner Zauneidechsenindividuen während der Bauarbeiten sowie das bauzeitbedingte erhöhte Kollisionsrisiko für Fledermäuse bei der Querung der A 6 während der Erneuerung der Unterführungsbauwerke (GVS Dechendorf – Albersreuth sowie GVS Kammerstein – Oberreichenbach). Insoweit wird auf Teil 1 der Unterlage 9.4 T verwiesen. Dort sind neben den vorhabensbetroffenen, flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen auch die nicht flächenbezogen bewertbaren aufgelistet; letztere sind daran erkennbar, dass in der Spalte „Dimension, Umfang“ keine Wertpunkte, sondern anderweitige Angaben enthalten sind. Den ergänzend erforderlichen Kompensationsumfang hat die Vorhabensträgerin bei Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in

der Planung entsprechend berücksichtigt; auch er wird mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen vollständig abgedeckt (vgl. zu näheren Einzelheiten dazu wiederum Teil 1 der Unterlage 9.4 T). Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass hier der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannten Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden; auch dies ergibt sich aus Teil 1 der Unterlage 9.4 T (vgl. dazu auch Kapitel 5.1 der Unterlage 19.1.1 T).

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die (geänderte) landschaftspflegerische Begleitplanung die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend darstellt und dass das der festgestellten Planung zu Grunde liegende Kompensationskonzept aus fachlicher Sicht schlüssig und geeignet ist, die auftretenden Beeinträchtigungen vollständig zu kompensieren.

#### 3.4.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen

Die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2 T) sowie den zugehörigen Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) im Einzelnen beschrieben und dargestellt. Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf darf Bezug genommen werden.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen in der festgestellten Planung vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 6 A: Autobahnbegleitendes Vernetzungsbiotop (105.192 Wertpunkte).

Diese Ausgleichsfläche von 24.321 m<sup>2</sup> entsteht – infolge des einseitigen Ausbaus nach Süden – im westlichen Teil des Planfeststellungsabschnitts durch den Rückbau erheblicher Teile der alten Autobahn auf der Nordseite auf einer Länge von ca. 3,6 km und einer Breite bis zu 20 m. Der Mindestabstand zur neuen Autobahntrasse beträgt 15 m. Durch die Anlage von Waldrändern an bestehende Waldbestände, der Pflanzung von Baum-/ Strauchhecken und Einzelbäumen sowie die Entwicklung magerer Gras- und Krautfluren auf sandigen, nährstoffarmen Standorten wird die Fläche zu artenreichen Biotopstrukturen aufgewertet. Zudem werden durch die Anlage von Sand- und Steinschüttungen bzw. das Einbringen von Totholz wertvolle Lebensraumstrukturen für Zauneidechsen geschaffen, deren Lebensräume durch die Baumaßnahme temporär bzw. dauerhaft beansprucht werden. Damit werden wertgebende Funktionen des Naturhaushalts, die durch den Bau temporär beeinträchtigt werden, vor Ort dauerhaft ausgeglichen und insgesamt sogar verbessert. Flächen mit einem Abstand von weniger als 15 m zum Fahrbahnrand der A 6 werden den Gestaltungsmaßnahmen zugeordnet, Flächen mit mehr als 15 m Abstand zum Fahrbahnrand und einer ausreichenden Breite werden der Ausgleichsmaßnahme A 6 zugeordnet, soweit aus der Sicht der höheren Naturschutzbehörde die Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme gerechtfertigt ist. Damit wird beispielsweise sichergestellt, dass sich auf den Flächen Gehölzbestände unbeeinflusst von Belangen der Verkehrssicherheit entwickeln können.

- Ausgleichsmaßnahme 7 A: Grünbrücke „Dechenwald“ (371.030 Wertpunkte).

Die vorgesehene Grünbrücke beseitigt die bestehende Zerschneidung von Lebensräumen bzw. Wanderkorridoren und stellt somit eine wesentliche Verbes-

serung der ökologischen Austauschbeziehungen, insbesondere für Großsäuger sowie des Biotopverbunds dar. Die Gestaltung der Grünbrücke ist weitestgehend angelehnt an den Entwurf des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2017). Darin wird zur Vernetzung von Waldlebensräumen ein durchgängiger, ca. 20 m breiter Gehölzbestand mit Großsträuchern und Bäumen auf der Schattenseite der Brücke empfohlen. Dieser soll einen möglichst natürlichen Anschluss an die Umgebungsvegetation gewährleisten und ist mit vielen Deckungsmöglichkeiten besonders für Wildkatzen zur Querung geeignet. Da die Brücke eine Nord-Süd-Ausrichtung hat, ist keine klare Schatten- bzw. Sonnenseite definiert. Es wurde daher die östliche Seite als „Waldseite“ gewählt. Zu den Gehölzstreifen gehören jeweils ein ca. 2 m breiter Mantel aus Sträuchern und ein Hochstaudensaum als Übergang zur gehölzfreien Waldlichtungsflur. Diese ist ca. 15 m breit und besonders hilfreich für Waldlichtungsarten und Fluchttiere (z. B. Rehe und Hirsche). Anschließend folgt ein locker mit Gebüsch bewachsener Vegetationsstreifen. Der Übergangsbereich von Gehölzbereich und offener Flur der Brücke steht beispielsweise vorkommenden Fledermausarten als Flugkorridor zur Verfügung. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 10.698 m<sup>2</sup>.

- Ausgleichsmaßnahme 8 A: Waldausgleich Parkplatz „Dechenwald“ (13.170 Wertpunkte)

Die Maßnahme umfasst den Aufbau von Laubmischwald (L63) an bestehenden Wald auf dem aufgelassenen Parkplatz Dechenwald zur Verbesserung des Lebensraumangebotes für Wald- und Gehölz bewohnende Pflanzen- und Tierarten. Mit der Gestaltung des Waldrandes wird ein Teil des dauerhaften Verlustes von Wald im Sinne des Art. 2 BayWaldG ausgeglichen. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 2.010 m<sup>2</sup>.

- Ersatzmaßnahme 10 E T Waldumbau Ökokontofläche „Geiersberg“ (636.082 Wertpunkte)

Die Waldumbau-Maßnahme „Geiersberg“ ist eine Ökokontomaßnahme der Bayerischen Staatsforsten und wurde von der höheren Naturschutzbehörde anerkannt. Ziel dieser Maßnahme ist der Umbau naturferner Nadelholzforste zu naturnahen Eichenwaldgesellschaften trockener bis frischer/feuchter Standorte. Die Flächengröße beträgt 91.203 m<sup>2</sup>.

- Ersatzmaßnahme 11 E T Waldumbau Ökokontofläche „Rohrlach“ (99.109 Wertpunkte)

Die Waldumbau-Maßnahme „Rohrlach“ ist ebenfalls eine Ökokontomaßnahme der Bayerischen Staatsforsten und wurde von der höheren Naturschutzbehörde anerkannt. Die Maßnahme beinhaltet die Wiedervernässung eines entwässerten Feuchtwaldstandorts, sowie den Umbau von Nadelholzforsten zu standortgerechten Laubwaldbeständen. Der Maßnahmenumfang beträgt 21.391 m<sup>2</sup>.

- Ersatzmaßnahme 12 E T „Krähenschanze“ (133.266 Wertpunkte)

Auch bei der Offenland-Maßnahme „Krähenschanze“ handelt es sich um eine Ökokontomaßnahme der Bayerischen Staatsforsten, die von der höheren Naturschutzbehörde anerkannt wurde. Ziel ist die Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland auf einem landwirtschaftlich genutzten Offenlandstandort. Der Umfang dieser Maßnahme beträgt 14.807 m<sup>2</sup>.

Hinsichtlich der näheren Einzelheiten der Maßnahmen wird auf Unterlage 9.3 T sowie Teil 2 der Unterlage 9.4 T Bezug genommen. Die Lage der einzelnen Maßnahmenflächen ist aus den einzelnen Blättern der Unterlage 9.2 T ersichtlich.

Das plangegegenständliche Kompensationskonzept steht in Einklang mit den Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält diese Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrарstrukturelle Belange". Diese werden in der Norm nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV sind agrарstrukturelle Belange in diesem Sinn betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. § 9 Abs. 2 BayKompV konkretisiert § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG weiterhin dahingehend, dass unter „für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden“ im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden zu verstehen sind. Maßgeblich ist dabei das Gebiet des durch die Kompensationsmaßnahmen räumlich betroffenen Landkreises. Die Ertragskraft bestimmt sich nach dem jeweiligen Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen eines Landkreises gemäß dem Bodenschätzungsgesetz. Die Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die einzelnen bayerischen Landkreise sind in der Anlage der „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (Stand: 16. Oktober 2014) aufgelistet ([http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay\\_komp\\_vo/doc/vollzugshinweise\\_acker\\_gruenlandzahlen\\_baykompv\\_2014.pdf](http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay_komp_vo/doc/vollzugshinweise_acker_gruenlandzahlen_baykompv_2014.pdf)).

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, der plangegegenständliche Kompensationsumfang auf Flächen vorgesehen ist, die der Landwirtschaft schon heute nicht zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die artenschutzrechtliche vorgezogene Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes 5 A<sub>FCS</sub> (Ersatzlebensraum für Zauneidechsen „Im Irrlbach“) mit einem Gesamtumfang von etwa 20.000 m<sup>2</sup> wird auf Eigentumsflächen der Bundesfernstraßenverwaltung realisiert. Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 4 A<sub>CEF</sub> (Ersatzquartiere für Vögel und Fledermäuse) beansprucht die Freistellung von 20 Altbäumen, vorzugsweise im Staatsforst Dechenwald. Die Maßnahmen 6 A (24.321 m<sup>2</sup>) und 8 A (2.010 m<sup>2</sup>) werden auf Flächen ausgeführt, die sich ebenfalls im Eigentum der Bundesfernstraßenverwaltung befinden. Die gegenständliche Ausgleichsmaßnahme 7 A (Grünbrücke Dechenwald) beansprucht etwa 10.698 m<sup>2</sup> an Flächen des vorhandenen Verkehrsbelleitgrüns sowie unmittelbar an die BAB A 6 angrenzende Waldbestände. Auch diese Maßnahme beansprucht keine landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die insgesamt als großflächig zu betrachtenden tektierten Waldausgleichsmaßnahmen 9 A T (5.500 m<sup>2</sup>), 10 E T (91.203 m<sup>2</sup>), 11 E T (21.391 m<sup>2</sup>) sowie 12 E T (14.807 m<sup>2</sup>) sind auf Ökokontoflächen der Bayerischen Staatsforsten vorgesehen, insoweit liegt eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Staatsforstverwaltung und der Vorhabensträgerin vor. Sowohl die höhere als auch die zuständige untere Naturschutzbehörde haben die Eignung dieser Ökokontoflächen bestätigt und keine Bedenken gegen die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen erhoben. Die ursprünglich geplante Maßnahme 9 A (Bannwaldersatz „Laubenhaid“) hätte rund 6.000 m<sup>2</sup> an Ackerflächen beansprucht, die im Privateigentum stehen. Aufgrund diesbezüglich erhobener Einwendungen hat die Vorhabensträgerin auf eine Inanspruchnahme dieser Fläche verzichtet und stattdessen Flächen der Bayerischen Staatsforsten (Maßnahme 9 A T Bannwald-Ersatz Ökokontofläche „Winkelhaid“) als Bannwaldausgleich vorgesehen. Somit trägt die ge-

änderte Planung den Maßgaben des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG Rechnung, die insoweit erhobene Privateinwendung hat sich ebenfalls erledigt.

Neben den genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nach der festgestellten Planung auch Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmenkomplex 3 G) auf Straßennebenflächen und im Bereich des Autobahnumfeldes zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes durchgeführt (siehe dazu Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T sowie die Darstellungen in Unterlage 9.2 T).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Kompensationsmaßnahmen, können der Unterlage 9.3 T entnommen werden. Daneben hat die Planfeststellungsbehörde zusätzliche Maßgaben in den Nebenbestimmungen unter A 3.3 angeordnet, um eine sachangemessene Kompensation/Maßnahmendurchführung zu gewährleisten bzw. die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen sowie den Maßnahmenenerfolg kontrollieren zu können. Die Fertigstellung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen ist danach der höheren Naturschutzbehörde und den jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörden anzuzeigen. Die flächenbezogenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der entsprechenden Meldebögen zu übermitteln. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.

Das Sachgebiet 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – bei der Regierung von Mittelfranken sowie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Roth bringen vor, dass der Verlust von Kulturflächen die Leistungsfähigkeit und die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe schwäche. Gleichwohl werde es aber aus dortiger Sicht begrüßt, dass ein Großteil der Kompensationsmaßnahmen als produktionsintegrierte Maßnahmen nach der Bayerischen Kompensationsverordnung im Wald durchgeführt werden. Ebenso sei es erfreulich, dass durch die Maßnahmen 7 A Grünbrücke „Dechenwald“ und 6 A Offenland-Ausgleich der Bedarf an landwirtschaftlicher Fläche im Zuge der Umsetzung des Ausbaivorhabens minimiert werde. Um den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen so gering wie möglich zu halten und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nachzukommen, schlagen die beiden Fachbehörden die nachfolgend genannten Änderungen in Bezug auf die landschaftspflegerische Begleitplanung vor, die inhaltlich auch vom Bayerischen Bauernverband für sinnvoll erachtet werden:

Nach dem Willen der Fachdienststellen sollen die Gestaltungsmaßnahmen (3 G) auch für den naturschutzfachlichen Ausgleich nach der BayKompV mit angerechnet werden. Die plangegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen gehen teilweise im Bereich der Regenrückhaltebecken über den Einwirkungsbereich der A 6 hinaus. Die (in der ursprünglichen Planung) ausgewiesene Überkompensation von 7.702 Wertpunkten solle für andere Projekte zur Verfügung stehen und dürfe nicht verfallen. Daher seien die nicht benötigten Wertpunkte in ein Ökokonto zu überführen oder die nicht benötigte naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche sei separat auszuweisen, damit sie für andere Verfahren genutzt werden könne.

Die genannten Gestaltungsmaßnahmen sind als Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff des Vorhabens in das Landschaftsbild konzipiert. Die Gestaltungsmaßnahmen werden überwiegend in einer Entfernung von weniger als 50 m vom Fahrbahnrand der A 6 ausgeführt und damit innerhalb des betriebsbedingten Beeinträchtigungskorridors der Autobahn (siehe Nr. 2 Buchstabe a) der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau

zu § 5 Abs. 2) bzw. liegen nur in einem schmalen Streifen außerhalb dieses Korridors. Maßnahmen zugunsten der Schutzgüter des Naturhaushalts sollen jedoch außerhalb des Bereichs durchgeführt werden, der betriebsbedingten Wirkungen von Straßen unterliegt (siehe die Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau zu § 8 Abs. 1 BayKompV), damit die entsprechenden Maßnahmen ihre Funktionen hinreichend erfüllen können. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde mit der höheren Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen keine Möglichkeit, die betreffenden Maßnahmen auch als Kompensation für den Eingriff in den Naturhaushalt berücksichtigen zu können. Bezüglich der ausgewiesenen Überkompensation hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dies nicht verfallen zu lassen bzw. für andere Projekte zu nutzen, so dass dem Wunsch der genannten Fachdienststellen insoweit entsprochen wird. Diese Forderung hat sich durch die eingebrachte Tektur erledigt. Die festgestellte Planung beinhaltet keinen Kompensationsüberhang (mehr), der ermittelte Kompensationsbedarf entspricht nun – wie schon dargelegt – exakt dem mit den geplanten Maßnahmen verbundenen Kompensationsumfang.

Der Bayerische Bauernverband meint, der Rückbau bzw. die Auflassung vorhandener Rast- und Nebenanlagen sollte bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs berücksichtigt werden. Eine Bewertung mit Wertpunkten unter Ausnutzung der Aufwertungsmöglichkeiten sollte in die Planung einfließen.

Diesem Ansinnen trägt die festgestellte Planung so weit wie möglich Rechnung. Der vorgesehene Rückbau von Verkehrsflächen (auch der des Parkplatzes Dechenwald) wurde bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs bedarfsmindernd berücksichtigt (siehe Teil 2 der Unterlage 9.4 T). Die auf den betreffenden Flächen danach vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen können allerdings aus den bereits weiter oben bzgl. des Vorbringens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach dargelegten Gründen nicht als Kompensationsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung anerkannt werden.

Soweit der Bayerische Bauernverband fordert, die Gestaltung von Randflächen, Restflächen, Straßenbegleitgrün, Böschungen etc. mit Wildkräutermischungen und ökologisch wertvollen mehrjährigen Blühpflanzen zu versehen und monokulturartige Rasenflächen mit einseitigen intensiven Gräsermischungen auf diesen Begleitflächen nicht mehr einzusetzen, trägt dem die festgestellte Planung ebenso weit möglichst Rechnung. Auf den Böschungs- und Straßennebenflächen der A 6 ist neben der Wiederetablierung von Wald und der Pflanzung unterschiedlicher Gehölzstrukturen vor allem auch die Entwicklung von artenreichen Altgrasbeständen im Wege der natürlichen Sukzession vorgesehen (siehe dazu das Maßnahmenblatt zur Maßnahme 3 G in Unterlage 9.3 T). Das gezielte Ansäen von Landschaftsrasen ist hauptsächlich nur im Bereich von Entwässerungsmulden und Banketten (dies ist u. a. zur Gewährleistung einer gewissen Vorreinigung des dort versickernden Straßenoberflächenwassers notwendig) sowie dort, wo Böschungsbereiche ansonsten erosionsgefährdet wären, vorgesehen. Auch dort wird aber möglichst gebietseigenes Saatgut verwendet; hinsichtlich der Ansaat von Böschungen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, je nach Standorteignung blütenreiche Wildkräutermischungen zu verwenden.

Die Autobahndirektion Nordbayern beabsichtigt, u.a. Grundstücksflächen vorübergehend in Anspruch zu nehmen, auf welchen bereits von der Gemeinde Rohr Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt worden sind und die in das Ökokonto der Gemeinde eingestellt wurden. Nach Angaben des Bürgermeisters der Gemeinde Rohr handele es sich hierbei um noch nicht verbuchte Vorratsflächen, die aber bereits aufgewertet worden seien. Neben der Frage nach einer finanziellen Entschädigung der Gemeinde, die unstreitig sei, stelle sich jedoch die Frage, ob die

zwischenzeitlich durch die Gemeinde durchgeführte Aufwertung der Fläche nicht auch bei der Bewertung des Eingriffs im Rahmen der Kompensationsverordnung berücksichtigt werden müsse, oder ob der Eingriff in die Fläche bewertet werden können, als hätte die Aufwertung nicht stattgefunden.

Die höhere Naturschutzbehörde hat zu diesem Vorbringen ausgeführt, dass die Gemeinde Rohr beabsichtige, die Fl. –Nr. 286/6 Gemarkung Prünst in nächster Zeit mit autochthonem Saatgut anzusäen. Insoweit ändere sich für die Bewertung dieser Fläche in den gegenständlichen Unterlagen (siehe u.a. Unterlage 19.1.2 T Blatt 2) nichts. Die Fläche sei wie in den Planunterlagen dargestellt, als Acker (A11) mit 2 Wertpunkten pro m<sup>2</sup> zu bewerten und sei auch dahingehend in der Kompensationsberechnung (Unterlage 9.4 T) enthalten. Allein die Absicht der Gemeinde, die Fläche aufzuwerten, könne nach Aussage der höheren Naturschutzbehörde in der Kompensationsberechnung nicht berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Aussage an.

#### 3.4.6.4.10 Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die weiter oben genannten Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung sind in erster Linie für die Bestimmung des notwendigen Umfangs von Kompensationsmaßnahmen maßgeblich. Deren Qualität, d. h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich geeignet, die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional zu kompensieren. Die Maßnahmen und die damit verbundenen Ziele sind in den Planunterlagen nachvollziehbar und umfassend erläutert (siehe Unterlage 9.3 T). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept – bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3 – in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang insbesondere, dass die geplanten Maßnahmen sich an den in Spalte 3 der Anlage 4.1 bzw. der Spalte 2 der Anlage 4.2 der BayKompV genannten Maßnahmen orientieren, welche nach § 8 Abs. 3 Satz 4 BayKompV grundsätzlich geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen darstellen. Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen der erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen kompensiert. Die höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachliche Eignung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes ebenso ausdrücklich bestätigt.

Die geplante Grünbrücke über die A 6 im Bereich der angrenzenden Bestände des Dechenwaldes (Maßnahme 7 A) mindert erheblich die bestehende Zerschneidung von Lebensräumen/ Wanderkorridoren und stellt somit eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Austauschbeziehungen, insbesondere für Großsäuger sowie für den Biotopverbund insgesamt dar. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 10.698 m<sup>2</sup>. Die vorgesehene Bepflanzung sowie der geplante Irritationschutz sollen einen möglichst natürlichen Anschluss an den angrenzenden Waldlebensraum gewährleisten und baldmöglichst Deckungsmöglichkeiten, u. a. für die Wildkatze, bieten. Die höhere Naturschutzbehörde weist jedoch darauf hin, dass die Wirksamkeit der Vernetzungsstruktur maßgeblich davon abhängig ist, dass im Bereich der Querung selbst als auch der Zuführungsbereiche kein jagdlicher Betrieb (Störung) sowie anderweitige Störungen z. B. durch Erholungssuchende stattfinden. Eine Beruhigung dieses Gebietes ist also sowohl im Hinblick auf die stattfindende Erholungsnutzung als auch hinsichtlich der jagdlichen Nutzung unabdingbar, um die bestmögliche Wirksamkeit der Anlage zu gewährleisten. Wei-

terhin sind die Ausgestaltung der Zuführungsbereiche der Brücke, die Bepflanzung und die seitliche Abschirmung der Zuführungsbereiche maßgeblich für die Wirksamkeit der Anlage. Es ist daher zwingend erforderlich, die Ausführungen zur Ausgestaltung zu konkretisieren. Ein entsprechendes Wegekonzept sowie eine verbindliche Vereinbarung über die jagdliche Beruhigung des Bereichs um die Grünbrücke „Dechenwald“ ist noch zu erbringen und den zuständigen Naturschutzbehörden vorzulegen. Weiterhin ist die Ausgestaltung des geplanten 10-jährigen Monitorings zur Wirksamkeit der Anlage noch darzustellen. Insoweit wird auf die unter A. 3.3.1 verfügte Auflage Bezug genommen, in der die Planfeststellungsbehörde auch die Abgrenzung der Jagdruhezone verbindlich festgelegt hat.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ebenso kompensiert. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen (insbesondere Gestaltungsmaßnahmen), die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Ziel der gestalterischen Maßnahmen ist in erster Linie, das Bauvorhaben optisch in den Landschaftsraum einzubinden und das Landschaftsbild durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht wiederherzustellen (siehe Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T). Die entstehenden Veränderungen durch Eingriffe in vorhandene, das Landschaftsbild mit prägende Strukturen, insbesondere durch die baubedingte großflächige Beseitigung autobahnbegleitender Gehölze, können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der ausgebauten Trasse in die umgebende Landschaft (z. B. durch geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung des Autobahnkörpers und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen in einer für den ursprünglichen Naturraum typischen Weise) aufgefangen werden. Dies leisten die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen jedenfalls in ihrer Gesamtheit. Die wesentlichen Funktionen des optischen Beziehungsgefüges des vor Baubeginn vorzufindenden Zustandes wird mit Hilfe dieser Maßnahmen in größtmöglicher Annäherung fortgeführt; es verbleiben auf Dauer keine schwerwiegenden, nicht mehr landschaftsgerechten Veränderungen der Landschaft. Die höhere Naturschutzbehörde hat auch insoweit keine Bedenken gegen die landschaftspflegerische Begleitplanung erhoben.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

#### 3.4.6.5 Abwägung

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

Andererseits ist das landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang funktional zu kompensieren, wobei die plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch nur im notwendigen Umfang land- und forstwirtschaftliche Flächen in An-

spruch nehmen (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Dadurch ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis auch naturschutzrechtlich zulässig.

Insgesamt gesehen 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 / Wasserwirtschaft

Den Anforderungen des Gewässerschutzes wird sowohl im Hinblick auf Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die gegenständliche Planung und die unter A. 3.2 und A.4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen entsprochen.

#### 3.4.7.1 Gewässerschutz allgemein und Wasserschutzgebiete

Das Ausbauvorhaben tangiert von ca. Bau-km 771+730 bis Bau-km 773+800 die durch Rechtsverordnung festgesetzte Wasserschutzgebietszone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ sowie die Wasserschutzgebietszone III des südöstlich der AS Schwabach-West am Bauende gelegenen und ebenfalls amtlich festgesetzten Wasserschutzgebiets „Obermainbach“ (§ 51 Abs. 1 in Verbindung mit § 52 Abs. 1 WHG). Soweit das Bauvorhaben teilweise innerhalb der Zone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ zu liegen kommt, ist als Schutzmaßnahme des Grundwasserleiters gemäß den Maßgaben der RiStWag für die Bereiche, in denen die Versickerung des Fahrbahnniederschlagswassers zu erwarten ist (Böschungen und Mulden), eine Mächtigkeit des Oberbodens von 20 cm sicher zu stellen. Weitergehende Schutzmaßnahmen sind für dieses Wasserschutzgebiet nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg nicht erforderlich. Hingegen sind für das am Bauende tangierte Wasserschutzgebiet „Obermainbach“ (Wasserschutzgebietszone III) gemäß den Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss des östlichen Nachbarausbauabschnittes „AS Schwabach-West bis AS Roth“ an den Fahrbahnrändern als Schutzzeineinrichtung durchgängig Betonschutzwände der Aufhaltestufe  $\geq$  H1 (am Mittelstreifen H2) vorgesehen. Zusätzlich wird das Oberflächenwasser in Rinnen und Rohrleitungen gefasst. In diesem Zusammenhang wird auf die unter A. 3.2.2 dieses Beschlusses verfügbaren Nebenbestimmungen Bezug genommen, die nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg einen wirksamen Schutz für das in diesem Teil des Baubereichs besonders schützenswerte Grundwasservorkommen sicherstellen.

Die Stadtwerke Schwabach GmbH (SWS) bringen beim Erörterungstermin vor (sinngemäß wurde dies bereits im Zuge des Anhörungsverfahrens als schriftlicher Einwand formuliert), dass sich in Oberreichenbach, demnach nördlich der A 6 gelegen, die Quellfassungen Friedrichstollen, Friedrichquelle, Alexanderquelle und Luitpoldquelle befinden, durch welche etwa  $\frac{1}{4}$  des Trinkwassers der Stadt Schwabach gewonnen werde. Es bestehe ein Gefälle von der Autobahn in Richtung dieser Quellen, so dass Verunreinigungen aus dem Ausbaubereich der A 6 sowohl oberirdisch als auch unterirdisch diesen Trinkwasserquellen zufließen könnten. Die Vorhabensträgerin habe mehrere Grundwassermess-Stellen (GWS) im Rahmen von Baugrunduntersuchungen nördlich der A 6 errichtet. Im Ergebnis der Diskussion haben die SWS – wie bereits in ihrer Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange – sinngemäß gefordert, die GWM 6133, die von der Vorhabensträgerin zurückgebaut und verfüllt werde, durch eine neue GWS zu ersetzen, die nur bis zum Basisletten reiche (ca. 15 m Tiefe), sowie die GWS 6130, GWS 6126, GWS 6124 und GWS 6118 (zumindest) bis zum Ende der Baumaßnahme zu erhalten. In die genannten Messstellen seien Sonden einzubauen und zumindest

bauzeitlich ein Monitoring zum Schutz der Quelfassungen durchzuführen. Mess-Stellen, die sich nicht als trocken erwiesen, sollten dauerhaft betrieben werden.

Die Vorhabensträgerin hat zur Beurteilung der Forderungen der SWS die TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH (TÜV GmbH) als Gutachter beauftragt. Aus gutachterlicher Sicht wird hierzu die Auffassung vertreten, dass sich die GWS 6133 und 6118 im Baufeld befänden und deshalb vor Baubeginn zurückgebaut werden müssten. Ein Ersatz dieser Mess-Stellen durch entsprechende Neubohrungen werde jedoch von der Vorhabensträgerin abgelehnt. Zudem ist die Vorhabensträgerin der Meinung, dass der Betrieb der genannten GWS (somit auch das geforderte Monitoring) originäre Aufgabe der SWS sei und nicht in ihrem Verantwortungsbereich liege.

Die Planfeststellungsbehörde konnte dieser Auffassung jedoch im Ergebnis so nicht folgen, da es sehr wohl in den Verantwortungsbereich der Vorhabensträgerin fallen könne, ein bauzeitliches Monitoring im Sinne einer Beweissicherung durchzuführen. Da zwischen Vorhabensträgerin und SWS insoweit keine Einigung beim Erörterungstermin erzielt werden konnte, hat die Planfeststellungsbehörde das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als amtlichen Sachverständigen um fachliche Stellungnahme zu dieser Thematik gebeten.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat hierzu ausgeführt, dass ein Teil des Straßenbauvorhabens in der weiteren Schutzzone IIIB liege, im Norden schließe sich jedoch die Zone IIIA unmittelbar an. Obwohl die Zone IIIA außerhalb des Bauvorhabens liege, könne nicht ausgeschlossen werden, dass im Rahmen der Bauarbeiten auch in dieser Zone Bauaktivitäten erfolgen würden. Die Umsetzung der RiStWag sei auch für die jetzt anstehende Erweiterung einer dritten Fahrspur beabsichtigt und sei bereits durch das Wasserwirtschaftsamt im Zuge der Trägerbeteiligung geprüft worden. Die jetzt in Rede stehenden GWS seien für die mechanischen Baugrunduntersuchungen im Vorfeld des Bauvorhabens erforderlich gewesen und mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg auch abgestimmt worden. Die vorgenannten Bohrungen seien zwar teilweise zu Grundwassermessstellen ausgebaut, hätten aber in erster Linie den Zweck der Baugrunderkundung und als Nebeneffekt die Beobachtung des Wasserstandes während der Baumaßnahme, sofern überhaupt Grund- bzw. Schichtenwasser anzutreffen sei. Für ein – wie von der SWS gefordertes – Monitoring mit labortechnischer Analyse der Grundwasserzusammensetzung seien diese GWS nicht gedacht und aufgrund der geringen Grundwassermächtigkeit auch nur wenig geeignet. Ein darüberhinausgehendes Monitoring hält das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg angesichts des plangegenständlichen Maßnahmenpaketes im Wasserschutzgebiet zum Schutz des Grundwassers während der Baumaßnahmen, als auch beim Bau und Betrieb der dauerhaften geplanten Schutzausrüstungen nach RiStWag nicht für erforderlich. Der Rückbau der Grundwassermessstellen sei jedoch unter fachkundiger Begleitung durchzuführen und zu dokumentieren.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Einschätzung vollinhaltlich an, so dass den erhobenen Forderungen der SWS insoweit nicht entsprochen werden kann. Die unter A. 3.2.2 angeordneten Nebenbestimmungen stellen zudem einen ausreichenden Schutz des naturgegebenen Grundwasservorkommens im Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“ sicher.

Die SWS nehmen auf Ziffer 4.5 Absatz „Wasserschutzgebiet“ der Unterlage 18.1 T Bezug und bringen vor, dass aufgrund fehlender Daten zur Durchlässigkeit des anstehenden Bodens ein Schätzwert von  $k_f < 1 \times 10^{-5}$  m/s angenommen werde. Daraus ergebe sich eine nach RiStWag „mittlere“ Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung. Diese Einschätzung bilde die Basis für die Auflagen und Ausführungen der Entwässerungseinrichtungen, die der Stufe 1 nach RiStWag

zugeordnet werden. Diese Kategorie greife für  $k_f$  Werte  $< 1 \times 10^{-4}$  m/s bis  $1 \times 10^{-6}$  m/s und Grundwasserüberdeckungsmächtigkeiten zwischen 4 – 8 m. Um hier eindeutige Ausführungsrichtlinien zu erhalten, sei es geboten, die Bauausführung der Entwässerungsanlagen in Abhängigkeit von den Pumpversuchsergebnissen aus den GWS zu definieren, zumal die Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung im Bereich des Absatz- und Rückhaltebeckens nach Fertigstellung der Baumaßnahmen nicht nachvollzogen werden könne.

Zur Beurteilung dieses Vorschlages hat die TÜV GmbH im Auftrag der Vorhabens-trägerin eine gutachterliche Stellungnahme abgegeben. In dieser sind zum Thema Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung bzw. der sich daraus ergebenden Einstufung von Entwässerungsmaßnahmen nach Tabelle 3 der RiStWag folgende Kernaussagen enthalten:

Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung bemisst sich gemäß RiStWag nach der Durchlässigkeit sowie der Mächtigkeit der Schichten, die das Grundwasser überlagern. Im Ausbaubereich der BAB A 6 im Wasserschutzgebiet der Quellfassungen Alexander-, Friedrich- und Luitpoldquelle der SWS liegt die Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung überwiegend in einem Bereich von  $> 8$  m, mindestens jedoch zwischen 4 – 8 m. Die Durchlässigkeit des Untergrundes bei Sandstein mit bindigen Zwischenlagern wird mit  $k_f < 1 \times 10^{-4}$  m/s bis  $1 \times 10^{-6}$  m/s beurteilt. Daraus resultierend ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung gemäß Tabelle 2 der RiStWag mindestens als „mittel“, überwiegend wegen der hohen Schichtenmächtigkeit als „groß“ einzustufen. Das Ausbauvorhaben im Bereich der Schutzzone IIIB erfolgt daher unter Zugrundelegung der Entwässerungsmaßnahme der Stufe 1 der RiStWag.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser plausiblen Bewertung an, auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat gegen diese Einstufung keine Bedenken erhoben. Die von der SWS auch in diesem Zusammenhang geforderten Pumpversuche sind daher aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich.

Die SWS bringen unter Bezugnahme auf die Unterlage 18.1 T weiter vor, dass zum Zeitpunkt der Errichtung der GWS 6133 ein Grundwasserstand von 5,72 m unter Messpunkt (01.12.2017) gemessen wurde. In der Unterlage 18.1 T sei unter Kapitel 4.5 jedoch ein Grundwasserstand von 8,30 m unter Messpunkt angegeben. Aus diesem Messwert werde gefolgert, dass die Beckensohle oberhalb des Grundwassers liege. Eine Angabe des Sohl-niveaus der Beckensohle (ASB/RHB 773-1L) sei nicht gegeben. Inwieweit der Rückschluss, dass zusätzliche Entwässerungsmaßnahmen nicht notwendig seien, plausibel sei, könne daher nicht nachvollzogen werden. Zumal die Mächtigkeit der Grundwasserüberdeckung im Bereich des Absatz- und Rückhaltebeckens nach Vollendung der Baumaßnahme nicht nachvollzogen werden könne.

Der Gutachter der Vorhabensträgerin hat hierzu ausgeführt, dass der von der SWS angesprochene Wert ein Messwert im offenen Bohrloch vor dem Ausbau zur GWS sei. Nach dem Ausbau zur GWS zeigten die belastbaren Messwerte Flurabstände von  $> 9$  m an. Die Sohle der Beckenanlage sei mit einer Tiefenlage gegenüber der GOK von rund 4 m so geplant, dass sie deutlich oberhalb des max. Grundwasserspiegels zu liegen kommt und damit keine weiteren Entwässerungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Auftriebssicherheit der Beckenanlage (wie zum Beispiel Ringdrainage, Schwergewichtsbecken in Betonbauweise etc.) erforderlich werden. Die Gestaltung der Beckenanlage erfolgt gemäß den Grundsätzen der Ziffer 8.3 der RiStWag und entspreche somit in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich auch diesen nachvollziehbaren Ausführungen an, gegen die das Wasserwirtschaftsamt Nürn-

berg ebenfalls keine Einwände erhoben hat. Die Bedenken der SWS sind daher insoweit unbegründet.

Die SWS nimmt Bezug auf die Ziffer 6.2.4 RiStWag wonach eine Verringerung der Grundwasserüberdeckung auf eine Restmächtigkeit von  $< 4$  m bei den angesetzten Durchlässigkeiten zu einer Einstufung in die Maßnahmenstufe 3 der Entwässerung führen würde. In diesem Fall wäre u.a. die Dichtheit der Rohrleitungen zu prüfen.

Die Vorhabensträgerin vertritt die Auffassung, dass sich die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung bzw. der sich daraus ergebenden Einstufung von Entwässerungsmaßnahmen nach den örtlichen Gegebenheiten im Bereich des Straßenkörpers richte (siehe hierzu Ziffer 3.6 der RiStWag), nicht jedoch im Bereich der Beckenanlage. Die Ziffer 6.2.6.4 RiStWag sei daher nicht einschlägig, eine Verpflichtung zur Prüfung der Dichtheit der Rohrleitungen im Sinne der Fahrbahnentwässerungsleitungen lasse sich daher nicht ableiten und werde abgelehnt. Unabhängig davon sei mit der vorgenannten Sohltiefe von  $-4$  m und der damit verbleibenden Mächtigkeit von  $> 4$  m eine mittlere Schutzwirkung auch im Bereich der Beckenanlage gegeben. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hält auch insoweit weitergehende Maßnahmen nicht für notwendig; dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die SWS fordern weiterhin die vorhandene Betonrohrleitung DN 400 zur Straßenentwässerung der GVS Kammerstein – Oberreichenbach, durch welche die Autobahnabwässer von dem geplanten Regenrückhaltebecken ASB/RHB 773-1L zur Vorflut geführt werden sollen (Richtung Norden), vorsorglich einem Inliner-Verfahren zu unterziehen. Dies solle unabhängig von den Ergebnissen der schriftlich von der Vorhabensträgerin zugesicherten Kamerabefahrung der Rohrleitung erfolgen.

Die Vorhabensträgerin legt dar, dass an der vorhandenen Betonrohrleitung keine baulichen oder funktionalen Änderungen vorgenommen werden (siehe Unterlage 5 Blatt 5). Sie diene unverändert als Zuführung von gereinigtem und gedrosseltem Oberflächenwasser aus der A 6 und der T+R-Anlage Kammersteiner Land. Demnach sei Ziffer 4.7 der Wasserschutzgebietsverordnung nicht einschlägig. Eine Zustandsfeststellung der Rohrleitung erfolge im Zuge der Bauvorbereitung bzw. Ausschreibung mittels einer Kamerabefahrung. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass für den Fall, dass bei der Kamerabefahrung Schäden festgestellt würden, die Rohrleitung repariert werde. Ein vorsorgliches Inliner-Verfahren der 600 m langen Leitung lehnt die Vorhabensträgerin jedoch ab. Die SWS fordern daher hilfsweise, ein dauerhaftes Monitoring Programm für die Leitung anzuordnen und zwar dahingehend, dass diese in regelmäßigen Abständen untersucht werden müsse.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat auch zu dieser Thematik eine schriftliche Äußerung abgegeben. Der amtliche Sachverständige hat dargelegt, dass der Ableitungskanal entsprechend den Vorgaben der EÜV zu überwachen sei (diese seien der Vorhabensträgerin als unmittelbar bestehende rechtliche Verpflichtungen bekannt). Sollte die zugesagte eingehende Sichtprüfung (Kamerabefahrung) Schäden aufzeigen, seien diese sachgerecht zu beheben. Die von der SWS in diesem Zusammenhang erhobenen weitergehenden Forderungen hält das Wasserwirtschaftsamt aus fachlicher Sicht für unbegründet, da es sich vorliegend um die Ableitung von vorgereinigtem Niederschlagswasser handelt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

Die SWS bringen vor, dass in der Unterlage 18.1 T in Kapitel 4.4 die Aussage enthalten sei, dass die vorhandene Entwässerungseinrichtung (Ableitung nach dem

Durchlaufen des Absetz- und Rückhaltebeckens) der im Einschnitt liegenden GVS Kammerstein – Oberreichenbach an die neuen Verhältnisse angepasst werden sollen. Allerdings fehlten hierzu Ausführungen zur Art bzw. Ausführung der Anpassungen.

Die Vorhabensträgerin stellt hierzu klar, dass die Höhenlage der GVS Kammerstein – Oberreichenbach (Unterlage 6.5 Blatt 6) und die genannte Ableitung (Unterlage 5 Blatt 5) unverändert bleiben. Die Anpassungen an der GVS Kammerstein – Oberreichenbach beschränken sich damit auf Oberbauarbeiten und, falls erforderlich, auf die Wiederherstellung der Entwässerungseinrichtung der GVS im unmittelbaren Baubereich des Unterführungsbauwerks BW 773f.

Die SWS weisen darauf hin, dass sich auch ohne bauliche Veränderungen an den bestehenden Leitungen die Belastungen der abzuleitenden Wässer und deren Menge durch das Bauvorhaben erhöhen, so dass die Auflage der Wasserschutzgebietsverordnung (gemeint sein dürfte wohl die Ziffer 4.7 der Wasserschutzgebietsverordnung) hier greife und berücksichtigt werden müsse.

Hierzu ist festzustellen, dass sich durch den Betrieb des ASB/RHB 773-1L sowie durch den Autobahnausbau gemäß den maßgeblichen Vorgaben der RiStWag die qualitativen und hydraulischen Belastungen im Bereich des Wasserschutzgebietes erheblich reduzieren werden. So wird zukünftig das Fahrbahnoberflächenwasser der A 6 im Absetzbecken gereinigt und im Rückhaltebecken auf eine Abflussmenge von 20 l/s gedrosselt. Wie bereits oben dargelegt, hat das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg unter Beachtung der Vorgaben der EÜV sowie der RiStWag weitergehende Überwachungsmaßnahmen nicht für notwendig erachtet.

Soweit die SWS anregen, dass auch unter Beachtung sämtlicher technischer Schutzvorkehrungen die Wahl einer alternativen Ableitungstrasse außerhalb des Wasserschutzgebietes als wesentlich bessere Lösung umgesetzt werden sollte, kann diese Anregung, wie nachfolgend dargelegt, nicht aufgegriffen werden.

Das Ausbauvorhaben liegt im Bereich des Entwässerungsabschnitts E 5 innerhalb der Wasserschutzgebietszone IIIB, die weiteren Schutzzonen der Quellen Oberreichenbach grenzen nördlich, jedoch außerhalb des Ausbaubereichs daran an. Um bei diesen Gegebenheiten eine Ableitungstrasse außerhalb des Wasserschutzgebietes zu ermöglichen, müsste die Ableitung entweder in Richtung der benachbarten Entwässerungsabschnitte E 4 (westlich gelegen) bzw. E 6 (östlich gelegen) oder in Richtung Süden erfolgen. Diese alternativen Ableitungstrassen außerhalb des Wasserschutzgebietes sind nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Vorhabensträgerin wie folgt zu bewerten:

Eine Ableitung in Richtung Westen und die damit einhergehende Zusammenfassung des Entwässerungsabschnitts E 5 mit dem Entwässerungsabschnitt E4 ist aufgrund des Gefälles der Autobahn in Richtung Osten technisch nicht umsetzbar. Die Einzugsfläche des Entwässerungsabschnittes E 5 sowie die Längsneigung von 0,2 % am östlichen Ende des Entwässerungsabschnittes E 5 erfordert entsprechende große Dimensionen der Entwässerungsleitungen (DN 1000, siehe Unterlage 6.1 Blatt 5). Aufgrund der Höhenlage der unterführten GVS Kammerstein – Oberreichenbach ist es konstruktiv nicht möglich, diese Entwässerungsleitungen DN 1000 über das Unterführungsbauwerk BW 773f zu führen und damit dem Entwässerungsabschnittes 6 zuzuführen, so dass eine Ableitung in Richtung Osten ebenso nicht möglich ist. Auch eine Ableitung in südlicher Richtung außerhalb des Wasserschutzgebiets ist mangels Vorhandensein einer Vorflut bzw. einer Zuführung zu einer solchen ebenfalls nicht realisierbar.

Die SWS bringen vor, dass keine Klarheit darüber bestehe, wie auf mögliche Havariefälle während der Baumaßnahme reagiert werden solle und in welcher Art die Ableitung der Wässer in dieser Zeit vorgesehen sei. Neben den Entwässerungsmaßnahmen sei im Bereich des Wasserschutzgebiets eine provisorische Ertüchtigung des Standstreifens sowie eine provisorische Verbreiterung von 11,5 m auf 12,5 m vorgesehen.

Die Sicherstellung einer funktionstüchtigen Fahrbahntwässerung während der Baumaßnahme liegt aus Gründen der Verkehrssicherheit im Eigeninteresse der Vorhabensträgerin. So dienen während der Verkehrsführung auf der bestehenden sowie auf der provisorisch verbreiterten Richtungsfahrbahn die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen einschließlich der dazugehörigen Beckenanlagen der Ableitung und Behandlung der Wässer. Falls vereinzelt provisorische Entwässerungseinrichtungen erforderlich werden sollten, binden diese an die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen an, so dass für diesen Fall eine Behandlung in gleicher Weise sichergestellt ist. Für die Zeitdauer der Verkehrsführung auf der neu errichteten Richtungsfahrbahn dienen die neuen Entwässerungseinrichtungen einschließlich der dazugehörigen Beckenanlage der Ableitung und Behandlung der Wässer. Auf mögliche Havariefälle kann daher während der Baumaßnahmen in gleicher Weise reagiert werden, wie dies bisher im Regelbetrieb auch geschehen ist. Ein ordnungsgemäßer Betrieb und Unterhaltung ist demnach durch speziell geschultes Betriebspersonal der jeweiligen Autobahnmeisterei zu jeder Zeit gewährleistet. Die Autobahnmeistereien arbeiten, insbesondere bei Unfällen, eng mit den zuständigen Katastrophenschutz- sowie Gewässerschutzbehörden und der Polizei zusammen. Soweit dabei auch wasserwirtschaftliche Belange oder das Trinkwasserschutzgebiet der Quellen Oberreichenbach berührt sind, werden auch das zuständige Wasserwirtschaftsamt und die Stadtwerke Schwabach GmbH eingebunden. Insoweit darf auf die unter A. 3.2.2.6 und A. 3.3.2.12 verfügten Auflagen im Tenor dieses Beschlusses verwiesen werden, die ein koordiniertes Vorgehen im Falle einer Havarie sicherstellen.

Soweit die SWS ergänzend bitten, während der gesamten Baumaßnahme alle Beteiligten über die Sensibilität des Bauabschnitts im Bereich des Wasserschutzgebiets zu informieren sowie Notrufnummern auf der Baustelle zu hinterlegen, hat dies die Vorhabensträgerin explizit zugesichert. Auch den Wunsch der SWS, die Ge- und Verbote in der aktuell geltenden Wasserschutzgebietsverordnung bezüglich der vom Vorhaben tangierten Zone IIIB zu beachten, wird seitens der Vorhabensträgerin entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass eine auf § 52 WHG gestützte Rechtsverordnung ohnehin für die Vorhabensträgerin verpflichtend und insoweit zwingend zu beachten ist.

Die Stadt Windsbach trägt beim Erörterungstermin vor, dass sich im Bereich Kitschendorf vormals sieben Quellen befunden hätten, aktuell seien es (noch) drei Quellen nördlich von Kitschendorf, östlich der geplanten Betriebsumfahrung. Vier Quellen seien durch den ursprünglichen Bau der A 6 bereits versiegt. Nun bestehe die Befürchtung, dass die verbliebenen drei Quellen durch die Autobahnerweiterung auch noch versiegen könnten. Die Quellen seien vor allem wichtig für die Speisung eines Löschteiches in Kitschendorf. Die Stadt Windsbach sei verpflichtet, 96 m<sup>3</sup> Löschwasser pro Stunde in den ersten zwei Stunden eines Brandereignisses vorzuhalten, wovon der Zweckverband zur Wasserversorgung der Reckenberg-Gruppe 48 m<sup>3</sup> zu liefern verpflichtet sei. Weitere 48 m<sup>3</sup> müssten aus dem Löschteich bereitgestellt werden. Ein einzelner Einwendungsführer ergänzt, dass die genannten drei Quellen nicht nur den Löschteich speisten, sondern auch die anderen Karpfenteiche der näheren Umgebung. Es bestehe die Befürchtung, dass die Verdichtung des Bodens zu einer Veränderung der Grundwasserströme führen könne. Es wurde ein Monitoring, alternativ die Aufnahme eines Verfahrensvorberichtes in den Planfeststellungsbeschluss gefordert.

Der Gutachter der Vorhabensträgerin erläutert, dass die Autobahn als „Hochstraße“ verlaufe. Das Gelände nördlich der A 6 falle nach Norden ab, das Gelände südlich der Autobahn nach Süden. Das Grundwasser laufe (jeweils) entsprechend dem Gefälle der Oberfläche, also nördlich der Autobahn nach Norden, südlich der Autobahn nach Süden. Zudem verlaufe die Autobahn in diesem Bereich in Dammlage. Das Grundwasser stehe erst in Tiefen von 5 – 10 Metern unter der Geländeoberfläche an. In Folge dessen könne eine Veränderung der Grundwasserströme durch die Autobahn bzw. deren Ausbau ausgeschlossen werden. Durch den Ausbau werde allerdings eine etwas größere Fläche versiegelt als bisher, so dass diese Fläche der Grundwasserneubildung entzogen werde. Im Vergleich zur Gesamtfläche sei dies aber von untergeordneter Bedeutung. Naturgemäß könne man nicht sicher ausschließen, dass die Schüttung der Quellen in Folge der Mehrversiegelung etwas beeinträchtigt werde, allerdings sei davon auszugehen, dass Variationen der Schüttung wesentlich stärker von klimatischen Einflüssen (Trockenheit, Hitze, Regenhäufigkeit und –menge) bestimmt würden, als von der hier vorliegenden Mehrversiegelung, so dass sich der Nachweis einer Kausalität zwischen Autobahnausbau und Schüttung auch durch ein Monitoring nicht werde führen lassen.

Aufgrund dieser ungeklärten Thematik hat die Planfeststellungsbehörde im Nachgang des Erörterungstermins das zuständige Wasserwirtschaftsamt Ansbach um ergänzende Stellungnahme bezüglich eines möglichen vorhabensbedingten Gefahrenpotentials für die genannten Quellen gebeten. Das Wasserwirtschaftsamt hat hierzu mitgeteilt, dass zu den in Rede stehenden Quellen nach interner Prüfung keine näheren Angaben vorliegen würden. In den Unterlagen des amtlichen Sachverständigen sei für den plangegenständlichen Teilbereich nördlich von Kitschendorf lediglich eine Quelle verzeichnet. Die Autobahn verlaufe entlang eines kleinen Höhenrückens der aus den geologischen Schichten des Unteren Burgsandsteins ausgebildet sei. Der Untere Burgsandstein gelte als grundwasserführend. Der Sandstein werde in den geologischen Karten als sehr mürbe beschrieben und bestehe überwiegend aus mittel-grobkörnigen Sand. Die Bohrungen an der Autobahn zeigen eine Mächtigkeit von rund 10 m. Unterlagert werde der Untere Burgsandstein vom Blasensandstein, der allgemein als Grundwasserleiter gelte. In diesem Bereich könne der Blasensandstein teilweise von Lettenlagen (Grundwasser stauende Schichten) durchzogen sein. Es sei davon auszugehen, dass der Untere Burgsandstein und der Blasensandstein hydraulisch verbunden seien und einen gemeinsamen Grundwasserkörper bilden, wobei durch die einzelt auftretenden Lettenlagen auch zeitweise aufgestautes Sickerwasser auftreten könne. Die einzige in dem Bereich verzeichnete Quelle trete aus dem oberen Bereich des Blasensandsteins aus. Dies sei etwas ungewöhnlich, da die Blasensandstein-Quellen üblicherweise an der Basis des Blasensandsteins austreten, wo sie von den stauenden Lehrbergsschichten unterlagert werden. Insgesamt dürfe die Quelle auch nur ein kleines Einzugsgebiet von rund 5 km<sup>2</sup> haben.

Sowohl der U. Burgsandstein als auch der Blasensandstein seien Festgesteine. Es handele sich um Kluft-Poren-Grundwasserleiter, wobei die Klüfte wesentlicher für die Grundwasserführung seien. Es sei nicht davon auszugehen, dass sich eine oberflächennahe Verdichtung des Bodens durch den Bau und Betrieb der Autobahn auf die wasserwegsameren Klüfte auswirke. Aufgrund des kleinen Einzugsgebietes und dem Austritt am Top des Blasensandsteins dürfte die Quelle insgesamt nur auf ein sehr eingeschränktes Grundwasserreservoir zurückgreifen. Blasensandstein-Quellen reagieren generell stark auf die aktuellen klimatischen Bedingungen, dies zeige sich z. B. daran, dass bei vielen dieser Quellen kurz nach starken Niederschlägen eine erhöhte Schüttung mit Eintrübungen sehr häufig beobachtet werden könne. Es sei davon auszugehen, dass auch diese Quelle aufgrund der genannten Bedingungen stark auf klimatische Einflüsse reagiere. Aus

wasserwirtschaftlicher Sicht sei ein Monitoring bzw. ein Verfahrensvorbehalt nicht erforderlich, da durch den Ausbau der A 6 keine negativen Auswirkungen auf die Quellschüttung zu erwarten seien.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes vollinhaltlich an, so dass die Bedenken der Stadt Windsbach im Ergebnis nicht geteilt werden und den Forderungen des Einwendungsführers nach der Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts bzw. der Durchführung eines Monitorings nicht entsprochen werden kann.

Neben der eingehenden Betrachtung des Grundwasserhaushalts in den tangierten Wasserschutzgebieten ist auch im übrigen Planbereich eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (vgl. § 48 WHG). Die Vorhabensträgerin hat die Möglichkeit einer Versickerung im Zuge der Vorplanungen für den plangegenständlichen Ausbauabschnitt intensiv untersucht. Im Ergebnis war festzustellen, dass eine zielgerichtete Versickerung im vorliegenden Planungsabschnitt aufgrund der hydrogeologischen Verhältnisse nicht in Betracht kommt. Vielfach liegen zu geringe Bodendurchlässigkeiten und/oder zu geringe Grundwasserüberdeckungshöhen vor. Daher wird das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnittes anfallende Wasser in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und zur Minimierung der Gewässerbelastung in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeführt. Auf die Darstellungen in Unterlage 8 T Blätter 1 – 3 sowie auf die Erläuterungen in Unterlage 18.1 T Kapitel 2 wird Bezug genommen. Soweit daneben in den jeweiligen Entwässerungsabschnitten Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Geländewasser beim Durchfließen der Entwässerungsmulden bzw. -gräben in diesen versickert (siehe dazu ebenfalls die Blätter 1 – 3 der Unterlage 8.1 T), ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i. S. d. § 9 WHG dar. Insoweit fehlt es bereits an einer zweckgerichteten Gewässerbenutzung (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019, § 9 WHG Rn. 19). Unabhängig begegnet auch diese Versickerung keinen wasserwirtschaftlichen Bedenken. Insoweit versickert nur ein überschaubarer Teil des Straßenabwassers; die auch dort vorgesehene zumindest 10 cm starke Oberbodenschicht sowie die auf den Böschungflächen vorgesehene Oberbodenschicht von ebenfalls (mindestens) 10 cm Stärke (siehe dazu z. B. Unterlage 14.2 Blätter 1 und 2) sorgt ebenso für eine Reinigung des versickernden Wassers (zur Reinigungswirkung siehe auch Tabelle A.4a des Merkblatts DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, August 2007). Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hält in Abweichung der Planunterlagen eine durchgängige Überdeckung mit einer mindestens 20 cm starken Oberbodenschicht außerhalb der betroffenen Wasserschutzgebiete für notwendig. In einer ergänzenden Stellungnahme hat der amtliche Sachverständige nochmals die Schutzbedürftigkeit des Grundwassers durch eine ausreichende Oberbodenschicht hervorgehoben, die Entscheidung bezüglich der Überdeckungsstärke insoweit jedoch der Planfeststellungsbehörde im Zuge der Abwägung überlassen. Gemäß Ziffer 7.2.1 RAS-Ew sind die in Bereichen der breitflächigen Versickerung sowie im Spritzbereich situierten Ableitungsmulden, Seitenstreifen, Böschungen und Bankette mit einer mindestens 20 cm starken Oberbodenschicht zu bedecken und zu begrünen. Bei Straßenböschungen steiler als 1:2 ist eine Schichtdicke von mindestens 10 cm vorzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Vorgabe nunmehr unter A. 4.3.2.2 vollinhaltlich implementiert und folgt damit den geltenden technischen Richtlinien für den Straßenbau. Dem Vorbringen der Vorhabensträgerin – diese befürchtet im Falle einer durchgängig festgelegten Überdeckung von 20 cm ein Einsinken von abkommenden Fahrzeugen im Bereich der Bankette – wird damit teilweise Rechnung getragen, die Planfeststellungsbehörde sieht vorliegend keinen plausiblen Grund von den Vorgaben der RAS-Ew insoweit abzuweichen.

Der Fahrbahnrandbereich ist aus Standsicherheitsgründen von der genannten Regelung ausgenommen.

Gemäß Tabelle 3 der RiStWag sind im Bereich der Zone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ (Bau-km 771+700 – Bau-km 773+900) Entwässerungsmaßnahmen der Stufe 1 umzusetzen. Dabei ist für eine gesammelte Wasserabführung in Straßengräben und -mulden die Mächtigkeit des Bodens im Versickerungsbereich dieser Entwässerungsanlagen grundsätzlich mit (mindestens) 20 cm auszubilden (siehe hierzu auch Unterlage 14.2 Blätter 1 und 2). Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg fordert jedoch in seiner Stellungnahme eine 30 cm starke Oberbodenschicht in diesem wasserwirtschaftlich sensiblen Bereich. Diese Forderung hat die Vorhabensträgerin unter Bezugnahme auf Tabelle 3 der RiStWag (ebenfalls) abgelehnt und hält insoweit eine 20 cm starke Überdeckung für ausreichend. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat in einer ergänzenden Stellungnahme zu dieser Thematik ausgeführt, dass es richtig sei, dass nach den Vorgaben der RiStWag eine 20 cm starke Oberbodenschicht in der Wasserschutzgebietszone IIIB ausreichend sein könne. Aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit des Grundwassers im plangegegenständlichen Bereich sei es nach Auffassung des amtlichen Sachverständigen aber vorliegend geboten, eine 30 cm starke Oberbodenschicht im Bereich der Böschungen und Ableitungsmulden aufzutragen. Zur Beurteilung von Niederschlagswassereinleitungen bzw. -versickerungen komme in der Bayerischen Wasserwirtschaftsverwaltung standardmäßig das DWA-Merkblatt 153 (Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser) zur Anwendung. Dieses sehe für eine dezentrale Flächen- und Muldenversickerung von Hauptverkehrsstraßen mit überregionaler Bedeutung (siehe vorstehende Ziffer C. 3.3) innerhalb der Schutzzone IIIB genau die geforderte Versickerung durch 30 cm bewachsenen Oberboden als Möglichkeit der Niederschlagswasserbeseitigung vor. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Beurteilung, die das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg – wie oben dargelegt – auf Nachfrage nochmals bekräftigt hat, an und hat daher unter A. 4.3.2.2 eine entsprechende Festlegung getroffen.

Die Versickerung von Geländewasser, das nicht mit den befestigten Autobahnflächen in Berührung kommt und dementsprechend nicht mit Schadstoffen aus dem Straßenbetrieb belastet ist, ist ohnehin unbedenklich. Der Umfang des Wassers, das von Flächen außerhalb des Autobahnkörpers auf diesen zufließt (z.B. Hang- und Bergwasser) wird in der Planung so weit wie möglich vom Straßenentwässerungssystem ferngehalten. Damit möglichst wenig Geländewasser in das Entwässerungssystem hineingelangt, sind in bestimmten Bereichen oberhalb der Autobahnböschungen Abfanggräben vorgesehen (vgl. dazu auch Unterlage 8 T Blätter 1 – 3), die das auf die A 6 zulaufende Oberflächenwasser aufnehmen und ohne Berührung mit den Straßenentwässerungsanlagen den in der Umgebung vorhandenen Vorflutgewässern zuführen. Dabei werden, wie das zuständige Wasserwirtschaftsamt bestätigt hat an bestehenden Gräben keine wesentlichen Änderungen vorgenommen. Der amtliche Sachverständige hat außerdem bestätigt, dass bei plangemäßer Errichtung der Entwässerungsanlagen negative Auswirkungen auf den Wasserabfluss i. S. v. § 37 WHG nicht zu erwarten sind.

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung. Nach der plangegegenständlichen Entwässerungskonzeption wird das Wasser, das auf den Autobahnflächen im Planbereich anfällt und nicht versickert, gesammelt und in Absetzbecken gereinigt. Anschließend wird dieses in Regenrückhaltebecken zwischengespeichert, um eine hydraulische Überlastung der Gewässer, denen das Wasser zugeführt wird, zu verhindern, und erst im Anschluss an die Vorflutgewässer abgegeben. Gegenüber der heutigen Situation entstehen damit in Bezug auf den Gewässerschutz nicht unerhebliche positive Effekte; derzeit wird das im verfahrensgegenständlichen Bereich auf den

Autobahnen Flächen anfallende Abwasser ungereinigt und ungedrosselt in umliegende Gewässer abgeleitet (siehe Kapitel 2.3 der Unterlage 18.1 T).

#### 3.4.7.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden auch die ggf. erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

Die plangegegenständliche Trasse der A 6 kreuzt mehrere Gewässer bzw. Gräben, die mit Hilfe von Durchlässen unter der Autobahn hindurchgeführt werden. Die betroffenen Durchlässe sind u. a. in Kapitel 4.7.2 der Unterlage 1 T sowie in Kapitel 4 der Unterlage 18.1 T aufgelistet bzw. beschrieben. Im Rahmen des Vorhabens werden diese Durchlässe allesamt durch neue Durchlässe ersetzt. Die bereits vorhandenen Durchlässe werden nach Fertigstellung der neuen Durchlassbauwerke aufgelassen.

Diese Durchlasserneuerungen stellen jedoch keine Gewässerausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG dar. Die genannte Vorschrift bestimmt, dass ein Gewässerausbau in der Herstellung, der Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer besteht. Unter einer wesentlichen Änderung wird man Änderungen zu verstehen haben, die rechtlich oder tatsächlich Außenwirkung haben. Eine Umgestaltung ist wesentlich, wenn sie sich auf den Wasserhaushalt, also etwa Wasserstand, Wasserabfluss, Fließgeschwindigkeit, Selbstreinigungsvermögen, ferner auf die Schifffahrt, die Fischerei oder in sonstiger Hinsicht, z. B. für den Naturhaushalt oder das äußere Bild der Landschaft, in bedeutsamer Weise, also merklich auswirkt. Es genügt dabei, wenn sich die Auswirkungen nur am betroffenen Gewässerabschnitt zeigen (Schenk in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019, § 67 WHG Rn. 22 m. w. N.). Die vorgesehene Schaffung neuer Gewässerdurchlässe in unmittelbarer Nähe und Parallellage zu den vorhandenen Durchlässen führt nicht zu derartigen merklichen Auswirkungen. Das Abflussverhalten in den Außeneinzugsgebieten der betroffenen Gewässer verändert sich infolge der Durchlasserneuerungen nicht (vgl. Kapitel 4 der Unterlage 18.1 T). Auf die hydraulische Leistungsfähigkeit der betreffenden Gewässer oder den dortigen Wasserstand und die Fließgeschwindigkeit wirkt sich der Austausch der Durchlässe auch nicht aus, nachdem die neuen Durchlässe mindestens die gleichen Abmessungen wie die vorhandenen erhalten (vgl. lfd. Nr. 3.8 ff der Unterlage 11 T). Auf Grund der unmittelbaren räumlichen Nähe der neuen Durchlässe zu den heute noch vorhandenen Durchlässen (vgl. dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 5) sind auch spürbare sonstige Auswirkungen, etwa auf das äußere Bild der Landschaft, nicht zu erkennen. Die Erneuerung der Durchlässe bedarf daher keiner (wasserrechtlichen) Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 WHG.

Unabhängig davon hat das zuständige Wasserwirtschaftsamt aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Einwendungen gegen die geplanten Durchlasserneuerungen erhoben; es hat vielmehr bestätigt, dass negative Auswirkungen infolge der Erneuerung der Durchlassbauwerke nicht zu befürchten sind.

#### 3.4.7.3 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Sowohl das Einleiten von Straßenoberflächenwasser als auch das Zutage fördern, Zutage leiten bzw. Ableiten von Grundwasser im Rahmen von Bauwasserhaltungen stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG). Dabei stellt das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer ein Einleiten von Abwasser dar, da Abwasser auch das von Niederschlägen aus dem Bereich von

bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) umfasst (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG). Die vorgenannten Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Ein entsprechendes öffentliches Interesse ist in Bezug auf die Ableitung des auf den plangegegenständlichen Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in verschiedene oberirdische Gewässer gegeben. Die Gewässereinleitungen sind für eine schadlose Abführung des auf den planfestgestellten Autobahnflächen niedergehenden Regenwassers erforderlich; letztendlich machen damit Belange der Verkehrssicherheit die Einleitungen auf Dauer notwendig.

Die notwendigen Erlaubnisse werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst. Jedoch wurde unter A. 4.1.1 - 4.1.3 dieses Beschlusses (lediglich) eine gesonderte gehobene Erlaubnis für das Einleiten von Straßenoberflächenwasser ausgesprochen. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen unteren Wasserrechtsbehörden (Landratsämter Ansbach bzw. Roth) liegt hierzu vor.

In der Unterlage 18.1 T ist in Kapitel 4 die Aussage enthalten, dass für die Herstellung der beiden Beckenanlagen ASB/RHB 765-1R und ASB/RHB 775-1R eine bauzeitliche Wasserhaltung (temporäre Grundwasserabsenkung) vorzusehen sei. Entsprechende prüffähige Planunterlagen hat die Vorhabensträgerin jedoch insoweit nicht vorgelegt. Für das während der Bauzeit zur Herstellung der Beckenanlagen ASB/RHB 765-1R, und ASB/RHB 775-1R erforderliche Absenken und Ableiten von Grundwasser kommt auf Grund des nur vorübergehenden Zwecks der Gewässerbenutzung nur eine beschränkte Erlaubnis (Art. 15 Abs. 2 BayWG) in Betracht. Diese Erlaubnis wird auch nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst und muss daher ebenso separat erteilt werden. Die Vorhabensträgerin hat daher rechtzeitig vor Baubeginn beim zuständigen Landratsamt (untere Wasserrechtsbehörde) einen wasserrechtlichen Antrag unter Vorlage prüffähiger Unterlagen zu stellen.

Die Erlaubnis ist zum einen 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 nach § 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 (Verpflichtungen) ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt (siehe BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 471). Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene

ist dann zu entschädigen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 WHG). Ähnliches gilt bzgl. in § 14 Abs. 4 WHG im Einzelnen benannter sonstiger nachteiliger faktischer Wirkungen; lediglich eine Entschädigung des Betroffenen ist insoweit nicht vorgesehen.

Außerdem ist die Erlaubnis zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Hierzu gehören u. a. auch die Vorgaben des § 57 WHG, die für Abwassereinleitungen in Gewässer zusätzliche, über die allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen nach § 12 WHG hinausgehende Anforderungen statuieren.

Gleich, ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG und die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung im Sinne von § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG bewertet, oder sie als Anforderungen betrachtet, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gemäß § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie jedenfalls bei der Vorhabenzulassung als zwingendes Recht zu beachten. Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. Diese Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote, die in Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen wurden, sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Sie müssen deshalb bei der Zulassung eines Projekts – auch im Rahmen der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – strikt beachtet werden (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 50 f.; BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, DVBl. 2016, 1465 Rn. 160).

Im Ergebnis ist festzustellen, dass bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen im Sinne von § 12 Abs. 1 WHG sowie Rechtsbeeinträchtigungen und sonstige Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 WHG in Verbindung mit § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu besorgen sind. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG). Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen gemäß § 9 WHG Folgendes:

#### 3.4.7.3.1 Einleitung gesammelten Niederschlagswassers

a) Die festgestellte Planung teilt die plangegegenständlichen Autobahnflächen in insgesamt sechs verschiedenen Entwässerungsabschnitten auf.

Der Entwässerungsabschnitt 1 umfasst den Abschnitt von Bauanfang bei Bau-km 764+993 bis Bau-km 766+620. Das anfallende Oberflächenwasser der A 6 wird über das vorgesehene Kanalnetz dem kombinierten Absetz- und Rückhaltebecken (ASB/RHB) 765-1R zugeführt. Vom Auslaufbauwerk des Beckens erfolgt die gegenüber dem Bestand von ca. 70 l/s auf 63 l/s gedrosselte Ableitung über einen ca. 60 m langen neu errichteten Graben in einen bestehenden Graben zum Lanzbach (Gewässer III. Ordnung). Die erkundete Grundwasserhöhe (ab 4,4 m unter Gelände) befindet sich in Höhe der Sohle der geplanten Beckenanlage ASB/RHB 765-1R. Die Auftriebssicherheit im Betrieb ist durch den Dauerstau gewährleistet. Für das Becken wird ein fischgrätenförmiges Dränagesystem vorgesehen, welches an einen Kontrollschacht (Pumpenschacht) angeschlossen wird und einen Überlauf oberhalb des Grundwassers besitzt. So ist sichergestellt, dass keine dauerhafte Grundwasserabsenkung vorliegt. Über den Pumpenschacht kann kontrolliert werden, ob Grundwasser über dem Sohlniveau des Beckens ansteht. Für den Wartungsfall kann damit die Auftriebssicherheit überwacht werden. Ist eine Notleerung des Beckens bei hohem Grundwasser notwendig, so kann das Grundwasser über das Dränagesystem und den Pumpenschacht lokal unter dem Becken abgesenkt und so die Auftriebssicherheit gewährleistet werden. Durch die nur kurzen Absenkezeiten reicht der Absenktrichter nicht über das Grundstück des Beckens hinaus. Die dabei anfallenden und abzuführenden Wassermengen sind gering.

Der vorhandene Entwässerungsgraben auf der Nordseite der A 6 bleibt einschließlich der vorhandenen Entwässerungsleitungen in diesem Abschnitt erhalten, da diese Einrichtungen auch der Abführung von seitlich anfallendem Geländewasser dienen. Südlich der A 6 ist das Gelände durchgängig weg von der Autobahn geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich. Die Ableitung des Oberflächenwassers der unterführte GVS Kitschendorf – Gaulnhofen erfolgt über beidseitig der GVS vorhandenen Entwässerungsmulden, welche wiederhergestellt bzw. den neuen Verhältnissen im Querungsbereich angepasst werden (siehe dazu auch Unterlage 8.1 T Blatt 1).

Der Entwässerungsabschnitt 2 erstreckt sich von Bau-km 766+620 bis Bau-km 768+420. Das anfallende Oberflächenwasser der A 6 wird über das vorgesehene Kanalnetz dem ASB/RHB 768-1L zugeführt. Die Ableitung nach dem Regenbecken erfolgt über einen neuen, ca. 35 m langen Graben in einen vorhandenen Graben zum Fließgewässer Volkach (Gewässer III. Ordnung). Durch das geplante Regenbecken erfolgt die Vorreinigung und die gegenüber dem Bestand von ca. 172 l/s auf 75 l/s gedrosselte Ableitung. Am Standort des ASB/RHB 768-1L wird auf der Nordseite der A 6 der vorhandene Straßenentwässerungsgraben, welcher bisher in den Graben zur Volkach mündet, überbaut. Der Grabenbereich wird baulich angepasst und die Durchgängigkeit wiederhergestellt.

Die Querneigung der Richtungsfahrbahn Heilbronn ist über den gesamten Entwässerungsabschnitt zum Mittelstreifen der A 6 gerichtet. Die Wasserabführung ist über Straßenabläufe zu einem im Mittelstreifen liegenden Entwässerungskanal mit Abschlag ins Regenbecken geplant. Die Richtungsfahrbahn Nürnberg besitzt eine durchgängige Querneigung zum äußeren Fahrbahnrand. Über den Regenwasserkanal am südlichen Fahrbahnrand der A 6 wird der Abtransport ins Regenbecken gewährleistet. Am südlichen Fahrbahnrand ist abschnittsweise eine Bordanlage mit Straßenabläufen bzw. der Wasserabfluss über Bankett in die seitliche Entwässerungsmulde mit Muldenablaufschächten vorgesehen.

Die neue Mulde am westlichen Rand des Dammes der Überführung eines öffentlichen Weges wird an die Mulde der A 6 angeschlossen, so dass in diesem Zwickelbereich der Wasserabfluss gewährleistet werden kann. Die Wasserabführung des öffentlichen Feld- und Waldweges im Querungsbereich erfolgt in die seitlichen

Entwässerungsmulden der A 6. Der vorhandene Querdurchlass DN 800 (bei Bau-km 767+863) wird erneuert. An der Ausleitstelle des Durchlasses wird die Anbindung an den vorhandenen Graben angepasst bzw. wiederhergestellt. Der Durchlass befindet sich in einem topografischen Geländetiefpunkt und dient der Ableitung des Wassers aus der südlichen Mulde. In dieser Mulde wird seitliches Geländewasser, welches aufgrund der topografischen Verhältnisse zur Verkehrsanlage fließt, abtransportiert. Das bei Bau-km 768+100 auf der Südseite örtlich eng begrenzt zuströmende Geländewasser wird in der Dammfußmulde in östliche Richtung zu einem Querdurchlass (in den E 3) abgeleitet. Eine Vermischung mit Fahrbahnwasser erfolgt nicht, da die A 6 in diesem Bereich eine Bordanlage mit Straßenabläufen zur Wasserabführung erhält. Der vorhandene Entwässerungsgraben auf der Nordseite der A 6 bleibt in diesem Abschnitt erhalten, da diese Einrichtungen auch der Abführung von seitlichem anfallendem Geländewasser dienen. Im Bereich der geplanten Grünbrücke und des Überführungsbauwerks erfolgt die Überbauung des Entwässerungsgrabens. Über entsprechende Verrohrungen kann die weitere Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit der Entwässerung sichergestellt werden (siehe Unterlage 8.1 T Blätter 1 und 2).

Der Entwässerungsabschnitt 3 erstreckt sich von Bau-km 768+420 bis Bau-km 770+220. Die Wasserableitung erfolgt über das vorgesehene Kanalnetz zum ASB/RHB 770-1L, anschließend in das Fließgewässer Odengraben (Gewässer III. Ordnung) und weiter zur Volkach. Die gedrosselte Ableitung beträgt 76 l/s gegenüber dem Bestand von 362 l/s. Von der A 6 ist zum ASB/RHB 770-1L eine ca. 200m lange neue Entwässerungsleitung vorgesehen, welche an der GVS Albersreuth – Dechendorf liegt.

Der Entwässerungskanal im Mittelstreifen verläuft durchgängig über den gesamten plangegegenständlichen Entwässerungsabschnitt. Infolge der wechselnden Querneigung der A 6 wechselt auch die Lage der äußeren Entwässerungsleitung bei Bau-km 768+840 von der Südseite auf die Nordseite. Die Wasserabführung der Fahrbahn erfolgt über Straßenabläufe oder über das Bankett in die seitlichen Entwässerungsmulden mit Muldeneinlaufschächten in den Entwässerungskanal. Die bestehenden Entwässerungsleitungen im zukünftigen Fahrbahnbereich der A 6 werden rückgebaut. Durch die geplante Herstellung der Lärmschutzwälle auf der Nordseite der Autobahn werden vorhandene Entwässerungseinrichtungen (Gräben, Regenwasserkanäle) überbaut.

Durch die neue Entwässerungskonzeption sowie aufgrund der vorhandenen seitlichen Gelände-Verhältnisse sind keine neuen seitlichen Entwässerungsgräben vorgesehen. Der nördlich bereits bestehende Entwässerungsgraben (ab Bau-km 869+800) bleibt erhalten, da er weiterhin der Abführung von seitlichem Geländewasser dient. Die vorhandenen Querdurchlässe DN 800 bei ca. Bau-km 767+863, Bau-km 769+058 und Bau-km 770+103 werden erneuert. An den Ausleitstellen der Durchlässe wird die Anbindung an den vorhandenen Graben angepasst bzw. wiederhergestellt. Die Durchlässe dienen auch weiterhin der Weiterleitung von auf der Südseite anfallendem Geländewasser. Die geplanten seitlichen Parallelwege erhalten an den Geländetiefpunkten ebenfalls Querdurchlässe DN 400, um eine schadlose Wasserabführung von seitlich zuströmendem Geländewasser zu gewährleisten. Die Entwässerung des Überführungsbauwerkes des BW 769b ist in die nördliche Streckenentwässerung der A 6 vorgesehen (siehe Unterlage 8 T Blatt 2).

Das neu geplante ASB/RHB 771-1R dient der Vorreinigung und Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers des Entwässerungsabschnitts 4 der BAB A 6, welcher sich von Bau-km 770+220 bis Bau-km 771+720 erstreckt. Die Ableitung der gegenüber dem Bestand von 328 l/s auf 34 l/s gedrosselten Wassermenge erfolgt in einen Graben zum Geisbach (Gewässer III. Ordnung).

Über das neue Kanalnetz im Mittelstreifen bzw. im Bereich der nördlichen Entwässerungsmulde der A 6, erfolgt der Wasserabtransport in östliche Richtung zum ASB/RHB 771-1R. Die nördliche Richtungsfahrbahn erhält abschnittsweise eine Bordeinfassung mit Straßenabläufen, ansonsten ist die Wasserabführung über Mulden mit Muldenablaufschächten geplant. Die vorhandenen Entwässerungsanlagen (Kanäle, Gräben) werden bis auf den nördlich der A 6 von Bau-km 770+230 bis Bau-km 770+500 befindlichen Graben rückgebaut. Dieser dient weiterhin der Abführung von anfallendem Geländewasser in die Entwässerungseinrichtung der GVS Albersreuth – Dechendorf (wie im Bestand). Die am südlichen Böschungsfuß bzw. Bankett der A 6 angeordnete Entwässerungsmulde besitzt die Funktion der Ableitung von seitlich zufließendem Geländewasser. Sie wird an die Entwässerungseinrichtung (Entwässerungsmulde) der GVS Albersreuth – Dechendorf bzw. Kammerstein – Volkergau angeschlossen (siehe Unterlage 8 T Blatt 2).

Der Entwässerungsabschnitt 5 als Einzugsgebiet des geplanten ASB/RHB 773-1L umfasst den Bereich von Bau-km 771+720 bis Bau-km 773+890. Er befindet sich vollständig in der Wasserschutzzone IIIB des Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“. Die Grundwasserstände wurden in diesem Bereich mit mind. 4,8 unter GOK erkundet (siehe Tabelle 1 der Unterlage 18.1 T). Eine Ermittlung der Wasserdurchlässigkeit des anstehenden Bodens liegt nicht vor. Bei Annahme einer Durchlässigkeit von  $k_f < 1 \times 10^{-5}$  m/s ergibt sich nach den RiStWag eine „mittlere“ Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung. Daraus resultierend werden die Entwässerungsanlagen hier entsprechend den Maßgaben der RiStWag für die Stufe 1 ausgebildet. Die gegenständliche Planung sieht vor, das ASB/RHB 773-1L nördlich der A 6 zwischen dem vorhandenen Regenbecken der T+R-Anlage Kammersteiner Land und der GVS Kammerstein – Oberreichenbach zu errichten. Die Wasserableitung nach dem Becken erfolgt mit einer gedrosselten Wassermenge von 20 l/s in eine vorhandene Entwässerungsrohrleitung zur geschlossenen Straßenentwässerung der GVS Kammerstein – Oberreichenbach, welche zum Fließgewässer Volkach führt.

Im Istzustand erfolgt die Wasserabführung aller Verkehrsflächen (Fahrbahnflächen der A 6 und der T+R-Anlage Kammersteiner Land) in ein bestehendes Regenbecken östlich der T+R-Anlage. Mit dem neu geplanten ASB/RHB 773-1L wird nunmehr eine systematische Trennung der Wasserabführung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsflächen geschaffen, da das Fahrbahnwasser der Autobahn zukünftig in das neue ASB/RHB 773-1L abgeleitet wird. Lediglich ein geringfügiger Teil der befestigten Flächen der T+R-Anlage Kammersteiner Land wird im Zuge der Umgestaltung der Entwässerungsanlagen mit an die Streckenentwässerung der A 6 angeschlossen (südwestlicher Teilbereich). Die schadlose Abführung des Oberflächenwassers der A 6 erfolgt westlich der T+R-Anlage über das vorgesehene Kanalnetz im Mittelstreifen bzw. im Bereich der nördlichen Entwässerungsmulde. Im Streckenabschnitt der T+R-Anlage werden im Mittelstreifen und beidseitig im äußeren Bankett Entwässerungskanäle angeordnet. Die vorhandenen äußeren der Länge nach verlegten Entwässerungsleitungen können infolge der geplanten Achsabrückung (gemeint ist die Hauptachse der A 6) gegenüber dem Bestand nicht verbleiben bzw. nicht weiter genutzt werden. Die vorhandenen Anschlüsse werden daher umgebunden. Östlich der T+R-Anlage Kammersteiner Land werden infolge der Querneigungsbildung der A 6 im Dachprofil ebenfalls beidseitig Entwässerungskanäle am äußeren Fahrbahnrand eingebaut. Die am östlichen Rand der T+R-Anlage befindliche Leitungsquerung (bei ca. Bau-km 773+560) dient der Weiterleitung des Wassers zum bestehenden Regenbecken. Die Planung sieht eine Erneuerung der Querung im Zuge der Maßnahme vor. Südlich der A 6 ist bei ca. Bau-km 773+840 ein weiteres Regenrückhaltebecken vorhanden. Infolge der aktuellen Entwässerungskonzeption verliert das Becken seine Funktion und wird daher rückgebaut.

Südlich der A 6 ist das Gelände durchgängig weg von der Autobahntrasse geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich. Die neue Entwässerungsmulde am südlichen Böschungsfuß der A 6 im vorgenannten Bereich wird an die Entwässerungseinrichtung der GVS Kammerstein – Oberreichenbach angebunden. Sie dient der Ableitung von anfallendem Geländewasser zwischen der Autobahn und dem vorhandenen Betriebsweg. Ein Eintrag von Oberflächenwasser der Fahrbahn ist aufgrund der vorgesehenen Bordeinfassung der A 6 von ca. Bau-km 773+600 bis zum Brückenbauwerk BW 773f ausgeschlossen. Der vorhandene Durchlass DN 800 in Höhe von Bau-km 772+720 wird erneuert. Er dient der Wasserabführung aus einem topografischen Tiefpunkt auf der Nordseite der A 6 in südlicher Richtung. Ansonsten ist das Gelände nördlich der Autobahn weg von dieser geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der im Einschnitt liegenden GVS Kammerstein – Oberreichenbach werden an die neuen Verhältnisse angepasst (siehe hierzu Unterlage 8 T Blätter 2 und 3).

Der Streckenabschnitt von Bau-km 773+890 bis Bau-km 775+580 bildet den abschließenden Entwässerungsabschnitt 6. Der Standort des geplanten ASB/RHB 775-1R befindet sich auf der Südseite der A 6 im Zwickelbereich mit der Bundesstraße B 466. Die Ableitung aus dem Becken erfolgt über eine neue Entwässerungsleitung in die geschlossene Straßenentwässerung der B 466, welche in den Vorfluter Schildgraben (Gewässer III. Ordnung) mündet. Die gedrosselte Ableitungsmenge beträgt 14 l/s gegenüber dem Bestand von 290 l/s.

Aufgrund der Querneigung der A 6 im Dachprofil werden beidseitig im Muldenbereich Entwässerungskanäle mit Muldenablaufschächten angeordnet. Ab Bau-km 775+210 wird bis zum geplanten Ausbauende eine beidseitige äußere Bordeinfassung der Fahrbahn mit Straßenabläufen vorgesehen. Die vorhandenen Entwässerungsanlagen in diesem Abschnitt werden rückgebaut. Im Zuge des Ausbaus des östlich der Baustrecke gelegenen Abschnitts der A 6 wurde ein provisorisches Regenbecken innerhalb der nördlichen Rampe der AS Schwabach-West errichtet. Nach der Herstellung des Beckens ASB/RHB 775-1R verliert das Provisorium seine Funktion und wird rückgebaut. Die Entwässerung der Verkehrsflächen östlich des Entwässerungsabschnitts 6 bis zum vorgesehene Bauende erfolgt über die bereits vorhandenen Entwässerungseinrichtungen des östlichen – bereits ausgebauten – Nachbarabschnitts der A 6.

Die schadlose Wasserabführung des öffentlichen Feld- und Waldweges im Querschnittsbereich mit der A 6 (bei Bau-km 775+023) erfolgt in die Streckenentwässerung der Autobahn. Das seitliche Gelände ist sowohl nördlich als auch südlich durchgängig weg von der A 6 geneigt. Es sind daher keine weiteren Maßnahmen (zusätzliche Mulden etc.) erforderlich (vgl. Unterlage 8 T Blatt 3).

Der räumliche Umgriff der einzelnen Entwässerungsabschnitte ist in den beiden Blättern der Unterlage 8 T grafisch dargestellt. Hierauf wird ergänzend Bezug genommen. Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen, der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken und weiterer diesbezüglicher Einzelheiten wird auf die Unterlage 18.1 T mit den dazugehörigen Anlagen 1 – 6 Bezug genommen. Die Beckenanlagen ASB/RHB 765-1R, 768-1L, 770-1L, 771-1L, 773-1L sowie 775-1R sind jeweils in Erdbauweise geplant, die Regenrückhaltebecken werden dabei allesamt als naturnahe, trockenfallende Becken ausgebildet. Vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter erfolgt die Reinigung in einem Absetzbecken nach den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS – Ew, Ausgabe 2005) sowie der Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser (Merkblatt DWA – M 153, Ausgabe August 2007). Im Absetzbecken wird für den Havariefall auch eine Ölrückhaltung für bis zu 30 m<sup>3</sup>

Leichtflüssigkeit vorgesehen. In Abhängigkeit von der hydraulischen Belastbarkeit der Vorfluter wird zusätzlich die Einleitungsmenge über ein Rückhaltebecken (RHB) auf einen gewässerverträglichen Wert gedrosselt. Die Rückhaltebecken werden über einen Erddamm mit Tauchrohren vom Absetzbecken getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (Unterlage 18.1 T Anlage 2). Im Auslaufbauwerk der Regenrückhaltebecken wird jeweils ein Absperrschieber eingebaut, der im Havariefall geschlossen werden kann, um zu verhindern, dass verschmutztes Wasser aus den Beckenanlagen in die Vorflutgewässer gelangt (siehe Kapitel 2 der Unterlage 18.1 T mit Anlagen).

b) Die Wasserwirtschaftsämter Ansbach und Nürnberg (das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat insoweit eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben) haben nach Prüfung der nunmehr festgestellten Unterlagen bestätigt, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der von ihm vorgeschlagenen – und im Wesentlichen in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommenen – Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu erwarten ist.

Nur in modifizierter Form wurden die Vorschläge des Wasserwirtschaftsamtes übernommen, die Unterhaltungslast der Einleitungsstellen sowie der Gewässer III. Ordnung und Gräben bis zu einer Entfernung von 10 m (oberhalb und unterhalb, jeder Einleitungsstelle) der Vorhabensträgerin aufzugeben. Für eine derartige Übertragung der Unterhaltungslast findet sich vorliegend keine Grundlage. Nach Art. 22 Abs. 3 BayWG obliegt zwar den Unternehmern von Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen in oder an Gewässern obliegt die Unterhaltung des Gewässers insoweit, als sie durch diese Anlagen bedingt ist. Gleichzeitig legt Art. 26 Abs. 3 BayWG aber fest, dass Baulastträger öffentlicher Verkehrsanlagen und Eigentümer sonstiger Anlagen (nur) die Mehrkosten der Unterhaltung der Gewässer zu tragen haben, die durch die Anlagen verursacht werden, soweit sie nicht nach Art. 22 Abs. 3 und 4 BayWG die Unterhaltung selbst ausführen. Art. 26 Abs. 3 BayWG geht dabei u. a. von dem Gedanken aus, dass im Verhältnis zwischen öffentlichen Baulastträgern derjenige die Maßnahmen zur Unterhaltung ausführen soll, in dessen Aufgabenbereich sie grundsätzlich fallen, selbst wenn sie von einem anderen Baulastträger verursacht werden (vgl. Schwendner in Sieder/Zeitler, BayWG, Art. 26 Rn. 30). Die Pflichten des Anlagenunternehmers werden von dieser Vorschrift auf die Tragung einer Kostenlast beschränkt, um den ordentlichen Unterhaltungslastträgern größtmögliche Wirtschaftlichkeit bei der Ausführung der Unterhaltungsarbeiten zu ermöglichen, z. B. durch einheitlichen Einsatz des Maschinenparks (Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Art. 26 BayWG Rn. 26). Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer verbindlichen Übertragung der Unterhaltungslast in dem vom Wasserwirtschaftsamt gewünschten Umfang ab, sondern eröffnet der Vorhabensträgerin unter A. 4.3.3.1 eine Wahlmöglichkeit, ob sie nur die Unterhaltsmehrkosten übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen sowie die geplanten Gewässerdurchlässe an den angrenzenden Gewässerstrecken entstehen, oder ob sie die betroffenen Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen und Gräben im Umfeld der Gewässerdurchlässe selbst unterhält.

Soweit das Wasserwirtschaftsamt die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts fordert, folgt dem die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht. § 13 Abs. 1 WHG erlaubt es, auch noch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen zu verfügen, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzungen auch ohne einen entsprechenden Vorbehalt besteht. Auf Grund dessen ist ein Auflagenvorbehalt wie gefordert überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken

und wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, 9. Auflage 2018, VwVfG, § 36 Rn. 33).

Die im Anhörungsverfahren von verschiedener Seite geforderte Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nach § 14 WHG in diesen Beschluss ist ebenso abzulehnen. Voraussetzung für einen solchen Verfahrensvorbehalt ist, dass zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung nachteilige Wirkungen einer Gewässerbenutzung nicht bloß theoretisch möglich sind, sondern greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Einwirkungen bestehen (zur inhaltsgleichen Vorgängerregelung siehe BVerwG, Beschluss vom 29.07.1980 – 4 B 218.79 – juris unter II. 1) f)). Der Verfahrensvorbehalt ist in diesem Verfahren aber vielmehr erkennbar als nur vorsorgliche Maßnahme gefordert worden. Ein nur rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre aber rechtswidrig (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019, § 14 WHG, Rn. 144 u. 148). Konkrete Anhaltspunkte für möglicherweise eintretende nachteilige Einwirkungen sind insoweit weder vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt noch von den Einwendern vorgetragen worden; solche sind auch sonst für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Im Übrigen ermöglicht auch im Falle nachteiliger Auswirkungen der schon erwähnte § 13 Abs.1 WHG noch zusätzliche Inhalts- und Nebenbestimmungen nach Beginn der betreffenden Gewässerbenutzung.

Die vom Wasserwirtschaftsamt geforderte Befristung der gehobenen Erlaubnis für eine Dauer von 20 Jahren findet ebenso keine Umsetzung in diesem Beschluss. Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis muss sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier maßgeblich daran orientieren, dass das Vorhaben auf Dauer angelegt ist und ununterbrochen eine ordnungsgemäße Entwässerung der A 6 gewährleistet sein muss. Eine Befristung wäre mit Blick hierauf nicht sachgerecht. Im Zeitverlauf eintretenden Änderungen der Anforderungen aus dem Gewässer- bzw. Umweltschutzrecht kann ebenso gut durch nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen auf der Grundlage von § 13 Abs. 1 WHG ausreichend Rechnung getragen werden; zudem gilt auch hier der Widerrufsvorbehalt aus § 18 Abs. 1 WHG.

Der Bayerische Bauernverband sowie ein Gemeinderatsmitglied der Gemeinde Kammerstein und das Sachgebiet 60 der Regierung von Mittelfranken (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) regen an, das ASB/RHB 775-1R möglichst in den „Ohren“ der Auf- und Abfahrten der AS Schwabach-West zu situieren, um landwirtschaftliche Flächen zu sparen. Die Vorhabensträgerin hat hierzu im Erörterungstermin dargelegt, dass (reine) Regenrückhaltecken nach den Regenerenignissen wieder leerlaufen. Dies gelte aber nicht für Absetzbecken, die einen Dauerstau benötigen. Das kombinierte ASB/RHB 775-1R könne somit nicht innerhalb der Schleifenrampe situiert werden, da die Absetzbecken nach Auffassung der Naturschutzbehörden von Amphibien als Laichgewässer angenommen und dann zur „Amphibienfalle“ werden könnten, wenn die Amphibien über die Fahrbahnen der AS von bzw. zu dem Laichgewässer wandern müssten. Das derzeit vorhandene (reine) RHB 775-1L innerhalb der nördlichen Schleifenrampe der AS Schwabach-West sei lediglich als Provisorium genehmigt worden und werde im Zuge der Baumaßnahmen nach Fertigstellung des ASB/RHB 775-1R aufgelassen. Soweit das vorgenannte Gemeinderatsmitglied ergänzend vorbringt, dass im Falle einer Situierung des ASB/RHB 775-1R innerhalb der Schleifenrampe entsprechende Amphibiendurchlässe errichtet werden könnten, kann diesem Ansinnen nicht gefolgt werden. Die Vorhabensträgerin hat während des Erörterungstermins plausibel dargelegt, dass die Errichtung von Leiteinrichtungen im Bereich von Auf- bzw. Abfahrtsrampen (konkret im Bereich der AS Schwabach-West) aufgrund der ungünstigen Höhenlage sich baulich außerordentlich schwierig gestalten

Die höhere Naturschutzbehörde hat zu dieser Thematik ergänzend ausgeführt, dass die Anlage von Regenrückhaltebecken mit einem Grundstau in der Tat dazu führe, dass sich dort Amphibien ansiedeln können. Nachdem im näheren und weiteren Umfeld der AS-Schwabach West Amphibienvorkommen bekannt seien, sei demnach eine Besiedelung sehr wahrscheinlich. Die entstehende Problematik das zu- und abwandernde Tiere im Straßenbereich überfahren werden, sei ebenfalls hinlänglich bekannt. Aus diesen Gründen werden seit längerer Zeit im Bereich von Auffahrtsschleifen keine Wasserflächen (Regenbecken) oder vergleichbare Strukturen angelegt, welche eine Besiedelung derartiger Flächen mit Amphibien fördern. Die einschlägigen Regelwerke wie die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Entwässerung (RAS – Ew 2005) empfehlen ausdrücklich, dass zum Schutz der Fauna isoliert liegende Bauwerke, z. B. in Anschlussstellen, möglichst zu vermeiden seien. Andernfalls seien Maßnahmen zur Biotopvernetzung (z.B. Amphibiendurchlässe) vorzusehen. Aus den dargelegten Gründen werde die Situierung des ASB/RHB 775-1R innerhalb der Auffahrtsschleife der AS Schwabach-West aus naturschutzfachlichen Sicht nicht für vertretbar gehalten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Aussage sowie den plausiblen Argumenten der Vorhabensträgerin an, so dass der Anregung des Sachgebiets 60 der Regierung, des Bayerischen Bauernverbandes sowie dem genannten Gemeinderatsmitglied nicht entsprochen werden kann.

Soweit der Bayerische Bauernverband fordert, das plangegegenständliche ASB/RHB 765-1R (Fl. –Nr. 403 Gemarkung Kitschendorf) ein Stück nach Osten zu versetzen oder zu „drehen“, um den dortigen Waldbestand zu schonen, kann dieser Forderung ebenso nicht entsprochen werden. Die Vorhabensträgerin hat hierzu ausgeführt, dass eine Verschiebung des Standortes die wasserwirtschaftliche Situation verschlechtern würde. Der Standort des Beckens befinde sich am Tiefpunkt der Autobahn und erlaube den Auslauf in die Vorflut. Dieser Standort verbaue am wenigsten Fläche. Eine Verschiebung nach Westen oder Osten bedeute, gegen das Gefälle der Autobahn zu arbeiten, was zu einem Verlust an Höhe für das Rückhaltevolumen und damit zu dem Erfordernis führen werde, das Becken zu vergrößern und mehr Fläche in Anspruch zu nehmen. Eine Verschiebung sei deshalb aus hydraulischer bzw. topographischer Sicht nicht möglich. Auch ein „Drehen“ des Beckens verbessere die Situation nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den plausiblen Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Standort des Beckens mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abgestimmt worden ist und der amtliche Sachverständige gegen das Gesamtentwässerungskonzept unter Berücksichtigung der eingebrachten Tektur keine Einwände erhoben hat.

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. –Nrn. 641 und 642 Gemarkung Kammerstein fordert ebenfalls, das ASB/RHB 775-1R innerhalb der Schleifenrampe der AS Schwabach-West zu verlegen, damit auf die Abholzung seines Eichenwaldbestandes verzichtet werden könne. Zudem macht der Einwendungsführer geltend, dass er wegen des dauerhaften Flächenentzugs von 5.963 m<sup>2</sup> in seiner Existenz als Vollerwerbslandwirt gefährdet sei. Bereits im Jahr 1970 habe er für den Neubau der BAB A 6 Flächen im Umfang von 2 ha an Ackerland sowie 1 ha an Waldbestand hergeben müssen. Zu dem Einwand der Existenzgefährdung erfolgt eine ausführliche Darstellung in der nachfolgenden Ziffer C. 3.4.11, hierauf wird an dieser Stelle Bezug genommen werden.

Die Vorhabensträgerin hat dem Einwendungsführer angeboten, dass das Becken komplett aus dem Wald heraus in die anliegende Ackerfläche der Fl. –Nr. 641 Gemarkung Kammerstein verlegt werden könnte. Diesem Vorschlag ist der Einwendungsführer jedoch entgegen getreten und hat gefordert, das Becken komplett in den Staatswald zu verlegen. Eine Überprüfung der Vorhabensträgerin, inwieweit

das für den hier relevanten Entwässerungsabschnitt 6 benötigte Rückhaltevolumen sowie die erforderliche Absetzfläche auf dem Grundstück der Bayerischen Staatsforsten, Fl. –Nr. 267/12 Gemarkung Kammerstein untergebracht werden können, ergab folgende Ergebnisse:

Aufgrund der im Bereich der Fl. –Nr. 267/12 Gemarkung Kammerstein deutlich ungünstigeren Standortbedingungen mit dem in Richtung Westen ansteigenden Gelände sowie der erforderlichen Führung der Entwässerungsleitung weg vom Tiefpunkt der Autobahn und somit entgegen dem Gefälle der A 6, erhöht sich der Flächenbedarf für die Beckenanlage erheblich. So beansprucht die Beckenanlage am Vorzugsstandort auf dem Grundstück des Einwendungsführers eine Fläche von 6.500 m<sup>2</sup>. Dem gegenüber würde ein Flächenbedarf für die – wie vom Einwendungsführer gewünschte – verlegte Anlage in Höhe von 11.500 m<sup>2</sup> stehen. Die Flächengröße des Grundstücks der Bayerischen Staatsforsten ist hierfür nicht ausreichend, so dass zusätzlich überwiegend private Grundstücke mit in Anspruch genommen werden müssten und dadurch neue Betroffenheit entstünden. Hinzu kommt, dass wegen der nachteiligen Topographie im Bereich der Fl. –Nr. 267/12 Gemarkung Kammerstein an diesem Standort die Beckenoberkante bzw. der Umfahrungsweg zwischen 2 m bis 9 m tief in das bestehende Gelände einschneiden würde, womit eine Verdreifachung der erforderlichen Erdbewegungen und dementsprechend höheren Herstellungskosten zu rechnen wäre.

Andererseits ist die Anordnung der neuen Grundstücksgrenzen im Bereich der Beckenanlage gezielt so gewählt worden, dass die verbleibenden Restflächen rentabel zu bewirtschaften sind und gleichzeitig, wie im Bestand, an den Grundstücksrändern eine Eingrünung mittels Baum- und Strauchhecken ermöglicht wird, was der besseren Einbindung in das Landschaftsbild der in geringer Dammlage geplanten Beckenanlage dient (siehe hierzu die Unterlage 9.2 Blatt 6).

Die Planfeststellungsbehörde hält die Argumente der Vorhabensträgerin, die für diesen Beckenstandort streiten, für stichhaltig und kommt unter Abwägung der widerstreitenden Gesichtspunkte zu dem Ergebnis, dass die bisherige Planung bezüglich Standort und Ausgestaltung des ASB/RHB 775-1R beizubehalten ist.

Ein Einwender trägt beim Erörterungstermin vor, dass die Gräben, über die das Autobahnwasser in die Vorfluter geleitet würden und die sich in Privateigentum befänden (insbesondere das Grundstück Fl. –Nr. 156 Gemarkung Kammerstein), durch die Regenrückhaltung zu „dauerhaft wasserführenden“ Gräben würden mit der Folge, dass diese nicht mehr gefräst werden dürften, sondern ausgebaggert werden müssten. Die sei wesentlich kostspieliger. Die Eigentümer hätten die Gräben bislang unterhalten, dies werde jetzt aber abgelehnt. Die Vorhabensträgerin entgegnet, dass aus dortiger Sicht nicht befürchtet werde, dass die Gräben durch die Regenrückhaltung dauerhaft wasserführend würden, weil das Regenrückhaltebecken nach einem Regenereignis nur einige Stunden nachlaufe. Die Vorhabensträgerin führt ergänzend aus, dass der Graben im Bereich der Fl. –Nr.156 Gemarkung Kammerstein annähernd das letzte Teilstück des bestehenden Vorflutsystems zum Geisbach sei, in das bereits derzeit das angrenzende Gelände, die GVS Volkersgau – Kammerstein sowie die A 6 entwässern. Um diesen Graben nicht mehr mit Autobahnwasser zu beaufschlagen, wäre es daher erforderlich, das Autobahnwasser vom Gelände- sowie GVS-Wasser zu entkoppeln und hierfür eine eigenständige Zuführung zum Geisbach für das Autobahnwasser als Graben oder Verrohrung mit einer Länge von mindestens 1,7 km herzustellen. Dies sei sowohl im Hinblick auf den Herstellungsaufwand als auch auf die damit verbundenen Eingriffe als unverhältnismäßig anzusehen.

Gleichwohl hat die Vorhabensträgerin beim Erörterungstermin zugesagt, nach einer Alternativlösung zu suchen, dass der Graben auf der Fl. –Nr. 156 Gemarkung

Kammerstein nicht mehr als hydraulische vertretbar mit Oberflächenwasser beaufschlagt werde. Alternativ könne mit dem Grundstückseigentümer auch eine Nutzungsvereinbarung getroffen werden. Im Rahmen der eingebrachten Tektur erfolgt der Ablauf des gereinigten und gedrosselten Oberflächenwassers über einen neu herzustellenden Graben an der Einleitstelle E 4 in bestehende Gräben und den Katzenweiher zum Geisbach. Der Ablauf des vorgereinigten bzw. gedrosselten Oberflächenwassers erfolgt zukünftig jedoch nicht mehr über die Straßenentwässerung (Entwässerungsgraben/ -mulde) der GVS Kammerstein – Volkersgau, welche ebenfalls zum Geisbach führt. Das Recht zur Mitbenutzung dieser Gräben und des Katzenweihers wird über Dienstbarkeiten geregelt. Der Einleitungsbereich wird entsprechend den zukünftigen Gegebenheiten und Erfordernissen ausgebildet bzw. angepasst. Die Erschließung der neu verlegten Beckenanlage ASB/RHB 771-1R erfolgt über einen öffentlichen Feld- und Waldweg von der GVS Kammerstein–Volkersgau aus. Mit dieser Alternativlösung wird zukünftig eine (befürchtete) hydraulische Überlastung des Grabens auf der Fl. –Nr. 156 Gemarkung Kammerstein vermieden, so dass dem Einwand im Ergebnis Rechnung getragen wird.

Ein Einwender hinterfragt beim Erörterungstermin, warum das ASB/RHB 771-1-L zwischen Kammerstein und Volkersgau auf der nördlichen Seite der A 6 positioniert werden solle, obwohl das Wasser doch Richtung Süden abgeleitet werde. Er halte es für günstiger, das Becken auf der südlichen Seite zu situieren, weil im Norden ein vorhandener Weg von dem Becken überbaut werde. Die Vorhabens-trägerin legt dar, dass die Situierung der Beckenanlage mit Rücksicht auf den im Süden vorhandenen Wald gewählt worden sei, im Norden befinde sich dagegen eine Freifläche. Der Einwender erklärt, dass er Eigentümer beider in Frage kom-mender Flächen sei, jedoch eine Situierung im Süden bevorzuge. Es handle sich hier um einen einfachen Kiefernwald auf sandigem Boden. Der Einwendungsführer macht insoweit geltend, dass die nördlich gelegenen Ackerflächen für seinen Be-trieb wertvoller seien als der Kiefernwald. Im Zuge der eingebrachten Tekturen konnte dem Einwand in vollem Umfang Rechnung getragen werden, das neue ASB/RHB 771-1-R wird nunmehr auf der südlichen Seite der A 6 situiert, die Ablei-tung der gegenüber dem Bestand von 328 l/s auf 34 l/s gedrosselten Wassermen-ge erfolgt in einen Graben zum Geisbach. Insoweit wird auf die Ziffer 4.4 der Unterlage 18.1 T Bezug genommen.

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. –Nrn. 714 und 716 Gemarkung Unterreichen-bach trägt beim Erörterungstermin vor, dass das Autobahnwasser auf diese Grundstücke während  $\frac{3}{4}$  des Jahres ablaufe und eigentlich durch Sohlenschalen abgeleitet werden solle. Die Sohlenschalen würden durch die Autobahnmeisterei nicht häufig genug gereinigt, so dass sich das Wasser stau und es zu Über-schwemmungen komme. Er fordere, statt der Sohlenschalen Halbschalen einzu-bauen, die mehr Wasser aufnehmen könnten. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, bei den zuständigen Stellen der Autobahndirektion darauf hinzuwirken, dass ein funktionierender Abfluss sichergestellt werde.

Ein Einwendungsführer trägt beim Erörterungstermin vor, dass das Oberflächen-wasser der A 6 direkt über einen Graben in seinen Karpfenteich (Fl. –Nr. 528 Ge-markung Bertholdsdorf) fließe. Er befürchte, dass der Mönch die Menge des Wassers nicht bewältigen könne und zudem der Salzeintrag den Karpfen schaden könne. Außerdem sei zu befürchten, dass die Löschteiche nach dem Autobahn-ausbau nicht mehr ausreichend von den drei Quellen gespeist werden würden, so dass es sinnvoll wäre, das anfallende Oberflächenwasser der Autobahn direkt in die Löschteiche einzuleiten. Er fordert alternativ, den Graben um den Karpfenteich herum zu führen, um den Zulauf zu dem Teich steuern zu können. Die erforderli-chen Flächen stünden in seinem Eigentum bzw. in demjenigen des Schwiegervaters. Die Steuerung könne er selbst einbauen; wichtig sei ihm die Bereitschaft der Vorhabensträgerin, den Graben um den Teich herumzuführen. Die Vorhabensträ-

gerin hat explizit zugesagt, auf Wunsch und mit Einverständnis des Eigentümers den Graben um den Karpfenteich herum zu legen, wobei der Einbau des Steuerelementes und der Zuleitung zum Teich in der Zuständigkeit des Teichwirts liege. Im Zuge der eingebrachten Tekturen ist nunmehr eine Verrohrung entlang der Fl. – Nr. 528 Gemarkung Bertholdsdorf entlang der Grundstücksgrenze zur Fl. –Nr. 525 Gemarkung Bertholdsdorf vorgesehen. Die Ableitung in Richtung Süden erfolgt dann zukünftig in einen vorhandenen Graben, der entlang des öffentlichen Feld- und Waldweges (Fl. –Nr. 493 Gemarkung Bertholdsdorf) verläuft. Dieser Weg wird mit einer neuen Verrohrung gequert, die Stadt Windsbach hat hierzu ihr Einverständnis erklärt. Die Wasserzufuhr in den Teich erfolgt zukünftig über einen Schacht mit Schieber. Dieser Schacht wird als Bestandteil der Verrohrungsstrecke ebenfalls noch von der Vorhabensträgerin mit hergestellt und an die bestehende Verrohrung angebunden. Die neue Verrohrung auf der Fl. –Nr. 525 Gemarkung Bertholdsdorf (einschließlich des Schachtes) geht nach deren Herstellung in das Eigentum und die Unterhaltungslast des Eigentümers über. Mit dieser Lösungsvariante wird dem Einwand Rechnung getragen.

c) Die Straßenwassereinleitungen stehen auch mit den maßgeblichen Vorgaben der WRRL bzw. den zu ihrer Umsetzung erlassenen nationalen Vorschriften, die bereits weiter oben erwähnt wurden, in Einklang.

aa) Nach der Rechtsprechung des EuGH liegt eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne der WRRL – und mithin ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot – vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar (EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 69 f.).

Das Verschlechterungsverbot gemäß § 27 Abs. 1 und 2 WHG erfasst nach dem Wortlaut der Vorschrift oberirdische Gewässer, d. h. das ständig oder zeitweilig in Betten fließende oder stehende oder aus Quellen wild abfließende Wasser (§ 3 Nr. 1 WHG). Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung ist ebenso wie für die Zustands-/Potenzialbewertung indes grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper in seiner Gesamtheit. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Wasserkörper oder andere Wasserkörper auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 506). Als kleinste Oberflächenwasserkörpertypen für Fließgewässer sieht Anlage 1 Nr. 2.1 Buchst. a der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20.06.2016 (OGewV) solche mit einem Einzugsgebiet ab 10 km<sup>2</sup> vor. Für sog. Kleingewässer, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, kann dem Verschlechterungsverbot u. a. auch dadurch entsprochen werden, dass sie so bewirtschaftet werden, dass der relevante Oberflächenwasserkörper, mit dem sie unmittelbar oder mittelbar verbunden sind, die Bewirtschaftungsziele erreicht (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 104 f.).

Bei der Verschlechterungsprüfung bzgl. des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist hydromorphologischen, chemischen und allgemein chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten nur unterstützende Bedeutung beizumessen und Veränderungen dieser Komponenten sind daraufhin zu prüfen, ob sie sich auf die biologischen Qualitätskomponenten auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 496 ff). Für eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist entscheidend, ob durch die Maßnahme mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der Anlage

8 zur OGewV überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung (a. a. O. Rn 578). Für die Beurteilung einer möglichen Verschlechterung eines Grundwasserkörpers gilt, dass von einer Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sowohl dann auszugehen ist, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der RL 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird (EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-535/18 – juris Rn. 91 ff), wobei die für das Grundwasser maßgeblichen Umweltqualitätsnormen in Anlage 2 zur Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) vom 09.11.2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1044), zu finden sind.

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Wasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 480).

Für einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ist maßgeblich, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen (BVerwG a. a. O. Rn. 582).

Hervorzuheben ist, dass weder die Wasserrahmenrichtlinie noch das Wasserhaushaltsgesetz verlangen, dass bei der Vorhabenzulassung auch die kumulierenden Wirkungen anderer Vorhaben zu berücksichtigen sind. Für eine solche "Summationsbetrachtung" besteht im Genehmigungsverfahren auch weder eine Notwendigkeit, noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden. Vielmehr folgt aus der Vorrangstellung der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung (§§ 82 ff. WHG), dass die vielfältigen aktuellen und zukünftigen (absehbaren) Gewässernutzungen in die Ziel- und Maßnahmenplanung einzustellen sind. Es unterliegt der fachkundigen Einschätzung des Plangebers und der Wasserbehörden, ob die Maßnahmen zur Zielerreichung selbst dann noch geeignet und ausreichend "dimensioniert" sind oder ggf. nachgesteuert werden muss, wenn im Verlaufe des Bewirtschaftungszeitraums Gewässernutzungen intensiviert werden oder neue Nutzungen bzw. Maßnahmen hinzutreten (BVerwG a. a. O. Rn. 594).

Von den dargestellten Maßstäben ausgehend genügt die vorgesehene Einleitung von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer sowohl dem wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot als auch dem Verbesserungsgebot.

Die Einleitung von Straßenoberflächenwasser führt regelmäßig nur zu relevanten Auswirkungen auf den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potential eines Oberflächenwasserkörpers (siehe S. 2/3 der „Vorläufigen Hinweise für die Beurteilung von Einwirkungen auf Oberflächengewässer im Zusammenhang mit Neubau- und Änderungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere zum Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG“ der Bayerischen Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz und des Innern, für Bau und Verkehr vom 15.11.2017, nachfolgend Vorläufige Hinweise genannt). Dass dies im vorliegenden Fall anders zu beurteilen sein könnte, ist nicht ersichtlich.

Namentlich sind keine messtechnisch erfassbaren Auswirkungen auf den chemischen Zustand der von den Einleitungen betroffenen Oberflächenwasserkörper 2\_F023 (Südliche Aurach mit Nebengewässern bis Mündung) sowie 2\_F025 (Südliche Schwabach mit Nebengewässern bis Mündung und Mainbach) zu erkennen. Für den chemischen Zustand sind nach § 6 Satz 1 OGeV die in Anlage 8 Tabelle 2 zu dieser Verordnung aufgeführten Umweltqualitätsnormen maßgebend. In Bezug auf die dort abschließend aufgeführten Stoffe führen Einleitungen von Straßenoberflächenwasser wie plangegenständig in aller Regel – und so auch hier – nicht zu einer feststellbaren nachteiligen Veränderung. Auf Grund dessen ist es hier auch nicht von Belang, dass der chemische Zustand der beiden Oberflächenwasserkörper jeweils als nicht gut eingestuft ist, zumal diese Einstufung maßgeblich darauf basiert, dass die Umweltqualitätsnormen für Quecksilber und Quecksilberverbindungen in der aquatischen Nahrungskette (teilweise) überschritten werden. Straßenabwasser enthält aber kein Quecksilber und kann deshalb auch keine Quecksilbereinträge in den betroffenen Oberflächenwasserkörper verursachen (BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, NVwZ 2020, 788 Rn. 179).

Erfassbare Auswirkungen auf den ökologischen Zustand eines Oberflächenwasserkörpers können durch die Einleitung von Straßenabwasser infolge der Zuführung von Chlorid aus der Anwendung von Tausalz entstehen (siehe Abschnitt 4 der Vorläufigen Hinweise). Die möglichen Auswirkungen von Salzeinträgen in die beiden Oberflächenwasserkörper Aurach und Schwabach werden deshalb nachfolgend näher betrachtet.

Daneben ist es möglich, dass infolge der Einleitungen hydromorphologische Qualitätskomponenten beeinflusst werden. In aller Regel sind jedoch an den Einleitungsstellen allenfalls lokal begrenzte Effekte zu erwarten, so dass für den jeweiligen Oberflächenwasserkörper insgesamt keine relevante Veränderung entsteht (siehe ebenso Abschnitt 4 der Vorläufigen Hinweise). Dies gilt auch vorliegend.

Hinsichtlich des Parameters Chlorid ist in Blick zu nehmen, dass es sich nach Nr. 3.2 der Anlage 3 zur OGeV lediglich um eine allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponente handelt, der – wie bereits dargelegt – nur unterstützende Bedeutung bei der Verschlechterungsprüfung zukommt. D. h. eine nachteilige Beeinflussung dieses Parameters führt nicht gleichsam automatisch zu einer Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers; maßgeblich ist im Ergebnis, ob die Veränderung eine Klassenverschlechterung für zumindest eine biologische Qualitätskomponente mit sich bringt.

Die beiden von den vorgesehenen Straßenwassereinleitungen betroffene Oberflächenwasserkörper 2\_F023 (Südliche Aurach mit Nebengewässern bis Mündung) sowie 2\_F025 (Südliche Schwabach mit Nebengewässern bis Mündung und Mainbach) befinden sich nach dem aktuellen Datenstand jeweils in einem ökologisch unbefriedigenden Zustand. Daraus ergibt sich, dass für den Parameter Chlorid ein Mittelwert aus dem Jahresmittelwert von höchstens drei aufeinander folgenden Kalenderjahren von maximal 200 mg/l nicht überschritten werden soll. In Nr. 2.1.2 der Anlage 7 zur OGeV wird dieser Wert zwar nur in Bezug auf einen guten ökologischen Zustand bzw. das gute ökologische Potential von Fließgewässern genannt, hinsichtlich schlechter bewerteter Oberflächenwasserkörper enthält die Anlage aber keine diesbezüglichen Anforderungen, so dass der genannte Konzentrationswert im Ergebnis jedenfalls unbedenklich auch für Gewässerkörper in einem schlechteren Zustand herangezogen werden kann.

Wie sich aus der Tabelle auf Seite 1 der Unterlage 18.2 ergibt, beträgt die mittlere Chloridkonzentration im Graben zum Lanzenbach oberhalb der dort geplanten Einleitungsstelle während der Winterdienstsaison 62 mg/l, die mittlere Chloridkonzent-

ration im Geisbach oberhalb der plangegegenständlichen Einleitungsstelle beträgt 55 mg/l. Der repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkonzentration oberhalb der Einleitungsstellen beträgt 59 mg/l sowie 48 mg/l. Diesen Daten stammen aus den laufenden Messungen der Wasserwirtschaftsverwaltung. Die derzeitige Chloridbelastung im Jahresmittel liegt damit sehr deutlich unterhalb des zuvor für den Parameter genannten Maximalwerts.

Der Tabelle auf Seite 2 der Unterlage 18.2 ist zu entnehmen, dass die mittlere Chloridkonzentration im Gewässer Volkach oberhalb der dort geplanten Einleitungsstellen während der Wintersaison 66 mg/l beträgt. Die mittlere Chloridkonzentration im Schildgraben oberhalb der plangegegenständlichen Einleitungsstelle beträgt 56 mg/l. Der repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkonzentration oberhalb der Einleitungsstellen beträgt 57 mg/l sowie 56 mg/l. Diesen Daten stammen aus den laufenden Messungen der Wasserwirtschaftsverwaltung. Die derzeitige Chloridbelastung im Jahresmittel liegt damit ebenso sehr deutlich unterhalb des zuvor für den Parameter genannten Maximalwerts.

Die von der Vorhabensträgerin auf den S. 3 ff der Unterlage 18.2 dokumentierte Abschätzung der Auswirkungen der hier vorgesehenen Einleitungen ergibt, dass sich die Chloridkonzentration im Jahresmittel an der repräsentativen Mess-Stelle des betroffenen Oberflächenwasserkörpers 2\_F023 (Südliche Aurach) infolge der plangegegenständlichen Straßenwassereinleitungen nicht signifikant erhöht. Der derzeitige Jahresmittelwert der Chloridkonzentration des Oberflächenwasserkörpers beträgt dort 42 mg/l, auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einleitungen steigt dieser Wert nur sehr geringfügig an. An der repräsentativen Mess-Stelle des betroffenen Oberflächenwasserkörpers 2\_F025 (Südliche Schwabach) zeigt sich praktisch keine Erhöhung dieses Parameters infolge der Straßenwassereinleitungen. Der derzeitige Jahresmittelwert der Chloridkonzentration des Oberflächenwasserkörpers beträgt dort 48 mg/l, auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einleitungen steigt dieser Wert praktisch nicht an.

Die Ermittlung der unter Berücksichtigung der plangegegenständlichen Einleitungen in Zukunft zu erwartenden Chloridkonzentration im betroffenen Oberflächenwasserkörper erfolgte auf Basis des in Abschnitt 5.2 der Vorläufigen Hinweise beschriebenen Prüfverfahrens. Dabei wurde nach Abschnitt 5.2.1.1 (zunächst) die Chloridkonzentration direkt an den Einleitungsstellen (nach vollständiger Durchmischung mit dem Abfluss des Gewässers) betrachtet. Dies spiegelt die vorhabensbedingt lokal zu erwartende Spitzenbelastung wider. Dieser Spitzenbelastung liegt ein Tag mit Tausalzausbringung zu Grunde; dabei wird davon ausgegangen, dass der Chloridanteil der ausgebrachten Tausalzmenge (61 % des Trockenstoffs) zu 80 % in das aufnehmende Gewässer gelangt. Die insoweit anzusetzende Tausalzmenge wird anhand der befestigten Straßenfläche mit Tausalzausbringung und der regional pro Tag und Quadratmeter typischerweise zum Einsatz kommende Tausalzmenge errechnet. Die regional maßgebliche Tausalzmenge ergibt sich dabei aus dem in den Vorläufigen Hinweisen beigefügten Berechnungsblatt, dass Bayern in dieser Hinsicht in sechs verschiedene Klimaregionen einteilt; die entsprechende Einteilung sowie die regional anzusetzenden Tausalzmengen sind auf den Seiten 3 ff, insbesondere in den dort enthaltenen Anlagen (Prüfungsbögen) enthalten. Danach ist die vorliegend angesetzte Tausalzmenge von 34 g/m<sup>2</sup> pro Tag, wie sie für die Klimaregion BY 4 auf Autobahnen typisch ist, zutreffend gewählt; der vorhabensbetreffene Raum liegt vollständig innerhalb dieser Klimaregion. Den durchgeführten Berechnungen liegt des Weiteren die Annahme zugrunde, dass die einleitungswirksame Chloridfracht über 24 Stunden verteilt eingeleitet wird und sich dort mit dem mittleren Abfluss des Gewässers im Winter vermischt. Zusätzlich wird die mittlere Chloridfracht im Gewässer oberhalb der Einleitungsstelle während der Winterdienstperiode als Vorbelastung herangezogen. Auf Grundlage dieser Eingangsdaten wurde dann die Spitzenbelastung im betroffenen

Gewässer an der Einleitungsstelle rechnerisch ermittelt. Diese Ermittlung hat ergeben, dass die lokale Spitzenbelastung an der Einleitungsstelle in den Graben zum Lanzenbach bei 110 mg/l, an der Einleitungsstelle in den Geisbach bei 98 mg/l, an der Einleitungsstelle in den Graben zur Volkach bei 118 mg/l, an der Einleitungsstelle in den Odengraben zur Volkach bei 118 mg/l, an der Einleitungsstelle Straßenentwässerung GVS Kammerstein – Oberreichenbach in die Volkach bei 102 mg/l sowie bei der Einleitungsstelle Straßenentwässerung der B 466 in den Schildgraben bei 121 mg/l liegt.

Anschließend wurde auf Grund dieser Ergebnisse eine vertiefte Prüfung nach Nr. 5.2.1.2 der Vorläufigen Hinweise vorgenommen. Im Rahmen dieser Prüfung wird die Chloridkonzentration an den Einleitungsstellen im Jahresmittel ermittelt. Die vertiefte Prüfung ergibt, dass vorliegend die Chloridkonzentration an der Einleitungsstelle in den Lanzenbach im Jahresmittel 64 mg/l unter Berücksichtigung der plangegegenständlichen Straßenwassereinleitungen beträgt. An der Einleitungsstelle in den Geisbach beträgt die Konzentration im Jahresmittel 52 mg/l. An der Einleitungsstelle in den Graben zur Volkach liegt der Jahresmittelwert der Chloridkonzentration bei 62 mg/l. Ebenso ergibt sich an der Einleitungsstelle in den Odengraben zur Volkach ein Jahresmittelwert von 62 mg/l. Bezüglich der Einleitungsstelle der Straßenentwässerung der GVS Kammerstein – Oberreichenbach in die Volkach liegt die mittlere Jahreskonzentration bei 59 mg/l. An der Einleitungsstelle der Straßenentwässerung der B 466 in den Schildgraben beträgt die Konzentration im Jahresmittel 61 mg/l. Damit liegt die Chloridkonzentration bereits im unmittelbaren Umfeld aller Einleitungsstellen weit unterhalb der für den gegebenen ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers heranzuziehenden Anforderung an die mittlere Chloridbelastung.

Die zusätzlich durchgeführte Überprüfung der Auswirkungen der plangegegenständlichen Straßenwassereinleitungen auf den betroffenen Oberflächenwasserkörper nach Nr. 5.2.2 der Vorläufigen Hinweise in der Unterlage 18.2 zeigt ergänzend, dass sich der bislang repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkonzentration des Oberflächenwasserkörpers 2\_F023 von 42 mg/l sowie des Oberflächenwasserkörpers 2\_F025 von 48 mg/l auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Wassereinleitungen praktisch nicht erhöht. Die Chloridkonzentration im Jahresmittel beträgt danach an der repräsentativen Messstelle für den Flusswasserkörper Südliche Aurach unter Berücksichtigung der gegenständlichen Einleitungen 43 mg/l. An der repräsentativen Messstelle für den Flusswasserkörper Südliche Schwabach beträgt die Chloridkonzentration im Jahresmittel auch unter Berücksichtigung der gegenständlichen Einleitungen weiterhin 48 mg/l und erhöht sich vorhabensbedingt somit nicht. Die in Bezug auf die genannten Oberflächenwasserkörper ermittelten Chloridkonzentrationen liegen damit ebenso weit unterhalb der für den gegebenen ökologischen Zustand des jeweiligen Oberflächenwasserkörpers heranzuziehenden Anforderung an die mittlere Chloridbelastung; es wird sogar die nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 zur OGewV für Fließgewässer in einem sehr guten ökologischen Zustand maßgebliche Jahresmittelwert von 50 mg/l weiterhin nicht überschritten. Eine Verschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente nach Nr. 1 der Anlage 3 zur OGewV infolge der Einleitungen ist damit auszuschließen.

Das angewandte Bewertungsverfahren bzgl. der einleitungsbedingten Veränderungen der Chloridkonzentration im Gewässer ist sachgerecht und steht im Einklang mit den verfügbaren fachlichen Erkenntnissen. Eine anerkannte Standardmethode für die Beantwortung der Frage, ob es vorhabensbedingt zu einer Beeinträchtigung des Zustands bzw. Potentials von Qualitätskomponenten kommt, gibt es bislang nicht. Den Behörden kommt daher bei der Entwicklung eigener, fallbezogener Methoden ein erweiterter Spielraum zu. Sie müssen hierbei jedoch eine Methode anwenden, die transparent, funktionsgerecht und schlüssig

ausgestaltet ist. Unverzichtbar ist dabei, dass die angewandten Kriterien definiert werden und ihr sachlich untersetzter Sinngehalt nachvollziehbar dargelegt wird (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 112 m. w. N.). Dem wird die hier angewandte Methodik gerecht; hinsichtlich näherer Einzelheiten zum fachlichen Hintergrund sowie der Anknüpfungspunkte der gewählten Bewertungskriterien und -methoden wird auf die entsprechenden Darlegungen in den Vorläufigen Hinweisen Bezug genommen. Substantiierte Einwendungen wurden hinsichtlich der Methodik im Übrigen im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Die für die einzelnen Einleitungsstellen ermittelten Chloridspitzenbelastungen liegen auch deutlich unterhalb der Schwelle von 400 mg/l, die nach gesichertem Kenntnisstand auch bei akuten Stoßbelastungen nicht überschritten werden soll, da sonst eine Schädigung von Gewässerorganismen nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. z. B. Schriftenreihe der Thüringischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie Nr. 34, Auswirkungen der Ableitung von Auftausalzen an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen auf Flora und Fauna in Regenbecken und Gewässern, welche auch in den Vorläufigen Hinweisen zitiert wird; siehe auch BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, NVwZ 2020, 788 Rn. 192). Auch wenn u. U. in kurzen Zeiträumen einzelner Tage bei bestimmten Witterungssituationen eine höhere Chloridbelastung als insoweit berechnet auftreten sollte, ist angesichts den jeweils dennoch großen Spannen zum zuvor genannten Schwellenwert eine Schädigung von Gewässerlebewesen auch durch kurzzeitige Belastungsspitzen nicht zu befürchten.

Das jeweils zuständige Wasserwirtschaftsamt, dessen amtlichen Auskünften nach der ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. etwa BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, BayVBI 2012, 47, 48 m. w. N.), hat das dargestellte Ergebnis der Verschlechterungsprüfung bestätigt. Es hat explizit konstatiert, dass keine Verschlechterung des Gewässerzustandes zu erwarten ist.

In Anbetracht des ermittelten, sehr geringen Einflusses der Einleitungen auf die Chloridkonzentration im jeweiligen Flusswasserkörper, des wegen seiner nur unterstützenden Bedeutung ohnehin nicht hervorgehobenen Einflusses dieses Parameters auf den ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers sowie die Größe des betroffenen Oberflächenwasserkörpers insgesamt (der Flusswasserkörper 2\_F023 ist gut 45 km lang, der Flusswasserkörper 2\_F025 weist eine Länge von gut 43 km auf), ist außerdem festzustellen, dass die Einleitungen keinen nachteiligen Einfluss auf die zukünftige Erreichung der Bewirtschaftungsziele haben. Folglich wird das Vorhaben auch dem sich aus der WRRL ergebenden Verbesserungsgebot gerecht. Dies gilt auch hinsichtlich des chemischen Zustandes der beiden Oberflächenwasserkörper; mangels insoweit feststellbarer nachteiliger Veränderungen behindern die Einleitungen auch in dieser Hinsicht nicht die Erreichung eines guten Zustandes.

bb) Die Berücksichtigung der Auswirkungen der unter C.3.4.7.2 beschriebenen Erneuerung der Gewässerdurchlässe unter der A 6 führt zu keiner anderen Beurteilung. Die davon betroffenen Gewässerstrecken liegen allesamt nicht innerhalb eines Oberflächenwasserkörpers. Insoweit gilt, dass dem Verschlechterungsverbot dadurch entsprochen werden kann, dass solche Gewässerstrecken so bewirtschaftet werden, dass der festgelegte Oberflächenwasserkörper die Bewirtschaftungsziele erreicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2.18 – juris Rn. 141 m. w. N.). Die Durchlässe werden nach der festgestellten Planung allesamt unmittelbar neben den vorhandenen Durchlässen mit (zumindest) gleichen Abmessungen wiederhergestellt. Die alten Durchlässe werden erst nach Fertigstellung der neuen außer Betrieb genommen. Mit Blick darauf sind keine nachteiligen Auswirkungen der Durchlasserneuerungen auf den ökologischen Zustand des in der Ge-

wässerabfolge folgenden Oberflächenwasserkörpers erkennbar. Insbesondere verändert sich weder die Gewässerdurchgängigkeit noch das Abflussverhalten. Nachteilige Auswirkungen auf die Gewässermorphologie sind ebenso nicht zu erkennen. Dafür, dass sich infolge der Erneuerungen der Durchlässe negative Auswirkungen auf die Gewässerflora und -fauna ergeben könnten, gibt es erst recht keinerlei Anhaltspunkte. Möglichen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers wird insbesondere mit den Nebenbestimmungen A. 3.2.1 wirksam vorgebeugt. In Bezug auf das Verbesserungsgebot sind keinerlei Anhaltspunkte für nachteilige Auswirkungen der Durchlasserneuerungen ersichtlich.

cc) Auch soweit eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser auf Damm- und Böschungflächen bzw. in Mulden/Gräben vorgesehen ist oder zumindest durch die konkrete Ausgestaltung der Planung in Kauf genommen wird, steht das Vorhaben mit den Vorgaben der WRRL bzw. der diese umsetzenden nationalen Vorschriften zur Bewirtschaftung des Grundwassers in Einklang.

Die vorgesehene Ausbildung der Straßenbankette, Böschungflächen sowie der entlang der plangegegenständlichen Autobahnteilstücke vorgesehenen Mulden bzw. Gräben entspricht den diesbezüglichen Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005 (RAS-Ew), und damit den insoweit anerkannten Regeln der Technik. Die plangegegenständlichen Böschungflächen und Entwässerungsmulden/-gräben werden u. a. entsprechend Nr. 7.2.1 der RAS-Ew mit einer Oberbodenschicht versehen (siehe u. a. die einzelnen Blätter der Unterlage 14.2). Das in den Mulden/Gräben gefasste Wasser kann auf Grund der konkreten Ausgestaltung der Planung zu einem erheblichen Teil ohnehin nicht in den Untergrund versickern, da die insbesondere im Bereich von Einschnittslagen unterhalb der Mulden/Gräben vorgesehenen Huckepackleitungen das den Oberboden dort durchsickernde Wasser auffangen und den geplanten Beckenanlagen zuführt. Lediglich in den Mulden/Gräben, die sich an Dammlagen anschließen, ist in größeren Teilbereichen ein Versickern in den Untergrund möglich (vgl. auch dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 14.2).

Es darf davon ausgegangen werden, dass bei Beachtung der Vorgaben der RAS-Ew bei der Versickerung von Straßenoberflächenwasser insbesondere im Oberboden ein ausreichender Rückhalt von Schadstoffen aus dem Straßenablaufwasser stattfindet; insoweit belegen verschiedene Untersuchungen aus der Vergangenheit, dass sich die dennoch in den Boden gelangenden Schadstoffkonzentrationen im ungefährlichen Bereich bewegen (vgl. Nr. 1.2.1 sowie Nr. 7.2.1 der RAS-Ew i. V. m. Nr. 3.1.2 des Arbeitsblatts DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“; zur indiziellen Bedeutung der Beachtung der Vorgaben der RAS-Ew vgl. auch BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 114). Die Versickerung von Straßenabwasser führt dabei in der Regel auch allenfalls zu einer geringfügigen lokalen Erhöhung des Schadstoffparameters Chlorid im Grundwasser, für den nach § 5 Abs. 1 i. V. m. Anlage 2 zur GrwV ein Schwellenwert von 250 mg/l gilt.

Der geologische Untergrund und damit der Grundwasserkörper 2\_G007 im Ausbaubereich ist hauptsächlich von Gesteinen des Oberen Bunten Keupers geprägt. Der überwiegend dort vorkommende Blasensandstein, wird von seinen Verwitterungs- und Umlagerungsprodukten überlagert. Nach den zugänglichen Informationen der Wasserwirtschaftsverwaltung (Gewässerkundlicher Dienst Bayern, abrufbar unter <https://www.gkd.bayern.de>) wird der oben genannte Schwellenwert des Schadstoffparameters Chlorid jedoch bei weitem unterschritten. An einer entsprechenden WRRL-Messstelle zwischen den Ortsteilen Laubenhaid und Volkergau wurden Belastungen von höchstens 22 mg/l im Jahr 2016 festgestellt, die

letzten Messungen im Jahr 2018 ergaben lediglich Konzentrationen von rund 17 mg/l an Chlorid.

Im Hinblick auf diese Ausgangslage, sowie den Umstand, dass bereits derzeit zahlreiche Straßenflächen im Bereich dieses Grundwasserkörpers ihm zumindest teilweise Straßenabwasser samt der von diesem mitgeführten Tausalzfrachten zuführen, kann – ohne dass es noch tiefer gehender Untersuchungen in diese Richtung bedürfte – festgestellt werden, dass vorliegend die Versickerung von Straßenoberflächenwasser jedenfalls keinen messbaren nachteiligen Effekt auf die Grundwasserkörper als solchen zeitigen wird (vgl. zu einem ähnlichen Fall BVerwG, Vorlagebeschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16.16 – juris Rn. 50). Das Verschlechterungsverbot wird damit auch bzgl. des Grundwassers eingehalten. Hinsichtlich des wasserrechtlichen Trendumkehrgebots sowie des Verbesserungsgebots sind – soweit für diese Gebote in Anbetracht des konkreten Zustandes der Grundwasserkörper überhaupt Raum verbleibt – ebenso keine ihnen widersprechenden Auswirkungen zu erkennen.

Da die dargestellte Bewertung der Auswirkungen der Versickerung von Straßenabwasser in das Grundwasser ohne die Anwendung einer komplexen Methodik sowie spezieller, nicht allgemein verfügbarer Daten möglich ist und dementsprechend auch durchgeführt wurde, bedurfte es auch nicht der Erstellung einer spezifischen Unterlage zur Dokumentation dieser Betrachtung und deren öffentlicher Auslegung. Es wurde hier keine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue bzw. über die zuvor erfolgten Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung von Umweltbetroffenheiten vorgenommen. Sie beschränkt sich im Endeffekt auf die Betrachtung der mit dem Bau bzw. Ausbau von Bundesfernstraßen üblicherweise verbundenen Entwässerungsproblemen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 27).

d) Da Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG und bzgl. der Abwassereinleitungen mit Blick auf die vorgesehenen Abwasserbehandlungsanlagen auch nach § 57 Abs. 1 WHG somit nicht gegeben sind und die vorgesehenen Abwasserbehandlungsanlagen ausweislich den Unterlagen 18.1 T sowie 18.2 den Anforderungen von § 60 Abs. 1 WHG genügen, erteilt die Planfeststellungsbehörde in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für die vorgesehenen Gewässereinleitungen notwendige Erlaubnis. Wasserwirtschaftliche Planungserwägungen oder sonstige Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Abwassereinleitungen als angezeigt erscheinen lassen könnten, sind im Anhörungsverfahren nicht zutage getreten. Insbesondere hat das zuständige Wasserwirtschaftsamt als auch das zuständige Landratsamt als Wasserbehörde auch unter diesem Blickwinkel keine Bedenken vorgebracht.

#### 3.4.7.3.2 Bauzeitliche Grundwasserabsenkung und –ableitung

In der Unterlage 18.1 T ist in Kapitel 4 die Aussage enthalten, dass für die Herstellung der beiden Beckenanlagen ASB/RHB 765-1R und ASB/RHB 775-1R eine bauzeitliche Wasserhaltung (temporäre Grundwasserabsenkung) vorzusehen sei. Entsprechende prüffähige Planunterlagen hat die Vorhabensträgerin jedoch insoweit nicht vorgelegt. Für das während der Bauzeit zur Herstellung der Beckenanlagen ASB/RHB 765-1R, und ASB/RHB 775-1R erforderliche Absenken und Ableiten von Grundwasser kommt auf Grund des nur vorübergehenden Zwecks der Gewässerbenutzung nur eine beschränkte Erlaubnis (Art. 15 Abs. 2 BayWG) in Betracht. Diese Erlaubnis wird auch nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst und muss daher ebenso separat erteilt werden. Die Vorhabensträgerin hat daher rechtzeitig vor Baubeginn beim zuständigen Landratsamt

(untere Wasserrechtsbehörde) einen entsprechenden Antrag unter Vorlage prüffähiger Unterlagen zu stellen.

### 3.4.8 Wald / Forstwirtschaft

Von dem gegenständlichen Vorhaben werden auch Belange der Forstwirtschaft und des Waldes berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch sind die Überbauung und Versiegelung von Waldflächen im Rahmen des Vorhabens unvermeidbar. Insgesamt werden 11,02 ha Wald im Sinne von Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet. Davon ist eine Fläche von insgesamt 0,55 ha als Bannwald im Sinne von Art. 11 BayWaldG mit besonderer Bedeutung für den regionalen Klimaschutz, den Lärmschutz sowie für die Erholung eingestuft. Insofern wird auf den gültigen Waldfunktionsplan Bezug genommen. Schutz- oder Erholungswald (Art. 10 und 12 BayWaldG) oder ein Naturwaldreservat (Art. 12a BayWaldG) sind von der Rodung dagegen nicht betroffen.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen widersprechen oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden, bedürfen keiner gesonderten Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch oben genannte materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Vorliegend wird die plangegegenständliche Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. In Bezug auf die vorgesehene Rodung von Bannwald liegen die Voraussetzungen des Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG vor. Die in der festgestellten Planung beinhalteten Kompensationsmaßnahmen, die Waldneugründungen beinhalten, umfassen Erstaufforstungen im Umfang von insgesamt rund 14,44 ha. Die insoweit geplanten Aufforstungsmaßnahmen sind in Kapitel 7.2 der Unterlage 19.1.1 T sowie in den einzelnen Blättern der Unterlage 9.3 T beschrieben. Die festgestellte Planung stellt damit sicher, dass für die Bannwaldflächen, die im Rahmen des Vorhabens gerodet werden, Waldflächen neu begründet werden, die insgesamt in ihrem Flächenumfang dem zu beseitigenden Wald vollständig entsprechen. Die Maßnahme 9 A T Bannwald-Ersatz „Winkelhaid“ in der Gemarkung Winkelhaid umfasst eine Ökokontofläche der Bayerischen Staatsforsten von 0,55 ha (47.385 Wertpunkte) und beinhaltet den Aufbau von Eichen-Hainbuchenwald (L113 sowie L233) im Anschluss an den bestehenden Bannwald zur Verbesserung des Lebensraumangebotes für Wald- und Gehölz bewohnende Pflanzen- und Tierarten. Hinsichtlich der detaillierten Ausgestaltung dieser Fläche wird auf die textliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen in Unterlage 9.3 T sowie dem Maßnahmenplan in Unterlage 9.2 T Blatt 8 verwiesen. Wie die Maßnahme in räumlichem Bezug zur gegenständlichen Straßenbaumaßnahme sowie den vorhandenen Bannwaldflächen stehen, ist ebenfalls in Unterlage 9.2 T Blatt 8 dargestellt. Aus dieser Unterlage ergibt sich auch, dass die aufgelisteten Maßnahmenflächen allesamt eine direkte Verbindung zu vorhandenen Bannwaldflächen haben. Darüber hinaus besteht nach Auffassung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie der Bayerischen Staatsforsten Allersberg (Staatsforstverwaltung) keine Forderung nach weitergehenden Ersatzaufforstungen, nachdem auch nach Abschluss der Ausbaumaßnahme die genannten Waldgebiete ihre Waldfunktionen erfüllen können. Insbesondere mit Blick auf die in der Waldfunktionskarte für den Land-

kreis Roth dokumentierte konkrete Lage und die Ausdehnung der betroffenen Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den regionalen Klimaschutz, den Lärmschutz und die Erholung, die nur in Randbereichen aus Anlass des Vorhabens gerodet werden müssen, gefährdet das gegenständliche Vorhaben weder die einschlägigen Ziele des Waldaktionsplans noch widerspricht die Rodung gar unmittelbar diesem Plan. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie die Staatsforstverwaltung haben insoweit aus forstfachlicher Sicht keine Bedenken geäußert, wenn sichergestellt wird, dass durch bauliche Vorkehrungen Bodenverdichtung verhindert wird. Dies gewährleistet die festgestellte Planung in hinreichendem Maß.

Im Zuge des plangegenständlichen Ausbauvorhabens werden außerhalb des dargelegten Bannwaldausgleichs die aufgelassenen Kleinparkplätze „Dechenwald“ als zusätzliche Ausgleichsflächen (rund 0,2 ha mit 13.170 Wertpunkten) angelegt. Diese Kompensationsmaßnahme erfolgt für den Verlust bzw. die vorübergehende und mittelbare Beeinträchtigung von Waldflächen entlang des Ausbauvorhabens. Zielkonzeption der Maßnahme ist auch insoweit der Aufbau von Laubmischwald (L63) im Anschluss an bestehende Waldflächen zur Verbesserung des Lebensraumangebotes für Wald- und Gehölz bewohnende Pflanzen- und Tierarten. Eine exakte Maßnahmenbeschreibung findet sich in Unterlage 9.3 T sowie in Unterlage 9.2 T Blatt 3, worauf Bezug genommen wird. Innerhalb des autobahnbegleitenden Vernetzungsbiotops (Maßnahme 6 A) – welches primär als zukünftiger Lebensraum für Zauneidechsen geschaffen werden soll – ergeben sich eine auch nach Waldrecht anrechenbare Flächen von rund 0,74 ha. Auf diesen Teilflächen sieht die gegenständliche Planung die Vornahme von Gehölz- bzw. Waldrandpflanzung mit 10 % Baumarten sowie 90 % Straucharten gebietseigener Herkunft vor sowie die Pflanzung von Einzelbäumen gebietseigener Herkunft. Insoweit wird ebenso auf die Beschreibung in Unterlage 9.3 T sowie auf die Darstellungen in Unterlage 9.2 T Blätter 1 – 4 Bezug genommen.

Zudem werden durch die im Rahmen der eingebrachten Tektur vorgesehenen Maßnahmen 10 E T Waldumbau Ökokontofläche „Geiersberg“ (636.092 Wertpunkte) bzw. 11 E T Waldumbau Ökokontofläche „Rohrlach“ (99.109 Wertpunkte) neue Laubwaldflächen mit rund 9,12 ha sowie rund 2,14 ha entwickelt. Es handelt sich hierbei jeweils um Ökokontoflächen der Staatsforstverwaltung. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat deren Eignung für den Ausgleich von Waldflächen außerhalb des vorgenannten Bannwaldausgleichs bestätigt. Auf die Beschreibung in Unterlage 9.3 T sowie auf die Darstellungen in Unterlage 9.2 T Blätter

Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht bezüglich der insoweit relevanten Autobahnnebenflächen eine Ansaat von Landschaftsrasen in straßennahen Bereichen wie Banketten und Mulden, die Begründung von naturnahem Laub- und Mischwald einschl. Entwicklung eines ca. 5 - 10 m breiten Waldmantels im Übergang zur offenen Landschaft, die Anpflanzung von Hecken- und Gebüschriegeln sowie von Einzelbäumen und die Entwicklung von artenreichen Altgrasbeständen vor (siehe hierzu die Beschreibung der landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen 3 G in dem entsprechenden Maßnahmenblatt in Unterlage 9.3 T, die räumliche Ausdehnung und Verteilung der Maßnahmen ist aus den einzelnen Blättern der Unterlage 9.2 T ersichtlich). Dadurch ist ein hinreichender Erosionsschutz der betreffenden Flächen – der letztlich auch im Interesse der Vorhabensträgerin ist – gewährleistet. Die Vorhabensträgerin hat zudem schriftlich zugesichert, durch geeignete Vorkehrungen eine Bodenverdichtung zu verhindern. Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den unter C. 3.3 und C. 3.4.6.2.2.3 aufgeführten, für das Vorhaben sprechenden Gründen. Vielmehr kommt hier den für die Umsetzung des Vorhabens streitenden Belangen unter Einstellung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ein deutlich höheres Gewicht zu. Dabei ist auch zu

berücksichtigen, dass die Stabilität des verbleibenden Bestands von der Rodungsmaßnahme nicht beeinträchtigt wird. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie die Staatsforstverwaltung haben gegen die plangegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen 3 G keine Bedenken erhoben und deren Eignung aus fachlicher Sicht bestätigt.

Im Rahmen des Baubetriebs müssen außerdem etwa weitere 7,63 ha Wald für Zwecke des Baubetriebs in Anspruch genommen werden, 0,57 ha hiervon kommt als Bannwald besondere Bedeutung für den Klimaschutz, den Lärmschutz und der Erholung zu. Die betroffenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 9.2 T und die dort mit der Signatur „Rekultivierung“ gekennzeichneten Areale). Insoweit handelt es sich mangels auf Dauer angelegter Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart nicht um eine Waldrodung im Rechtssinn (vgl. Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Im Übrigen erfüllen die wieder aufgeforsteten Flächen zumindest nach einer gewissen Anwuchszeit die den Waldflächen mit besonderer Bedeutung (hier Bannwaldanteil) zugeordneten Funktionen in gleicher Weise wie dies der derzeitige Waldbestand tut. Soweit das AELF hinsichtlich der vorübergehenden Beanspruchung von Waldflächen in der Bauzeit bittet, die einschlägigen Vorgaben des Bodenschutzes zu beachten und gegebenenfalls Maßnahmen zur Vermeidung von Bodenverdichtungen zu ergreifen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, zur Verringerung von Bodenverdichtungen entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen und etwa in Bereichen mit häufiger Überfahrt Baustraßen anzulegen, sowie nach Abschluss der Bauarbeiten stark verdichtete Bereiche mittels Tiefenlockerung wieder aufzulockern.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen – und damit auch für die im Bereich der Trasse gelegenen Waldgebiete – dargestellt und bewertet. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang noch einmal, dass eine Beeinträchtigung der an den plangegenständlichen Autobahnabschnitt angrenzenden Waldflächen durch Streusalz im Winter nicht zu erwarten ist, da das im Straßenoberflächenwasser gelöste Salz mit dem Spritz- bzw. Schmelzwasser in die straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gelangt und über diese abgeführt wird.

Für die im Rahmen der festgestellten Planung vorgesehene Erstaufforstung von Flächen im Umfang von ca. 0,20 ha, die derzeit noch versiegelt sind (dies betrifft insbesondere den Parkplatz Dechenwald), bedarf es keiner gesonderten Aufforstungserlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG; die Erlaubnis wird ebenso von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG sind gegeben. Die Aufforstung widerspricht nicht Plänen i. S. v. Art. 3 BayNatSchG a. F. (jetzt Art. 4 BayNatSchG); die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben insoweit keine Einwände geltend gemacht. Wesentlichen Belange der Landeskultur, des Naturschutzes oder der Landschaftspflege werden ebenso nicht gefährdet. Es werden ausschließlich Areale aufgeforstet, die auf der einen Seite von der A 6 und im Übrigen von schon vorhandenen Waldflächen eingerahmt werden; die Charakteristik des betroffenen Landschaftsraumes verändert sich dadurch nicht. Flächen, die das Naturschutzrecht unter besonderen Schutz stellt, sind von den Aufforstungsmaßnahmen nicht betroffen, ebenso keine naturschutzfachlich hochwertigen Flächen. Merkliche Veränderungen des Landschaftsbildes gehen mit der Aufforstung bedingt durch die

beschriebene Lage der betreffenden Flächen gleichfalls nicht einher. Auch insoweit haben die im Verfahren beteiligten Behörden keinerlei Bedenken geltend gemacht. Der Erholungswert der Landschaft wird infolge der Aufforstung ebenso wenig beeinträchtigt. Die aufzuforstenden Flächen befinden sich im unmittelbaren Nahbereich der A 6 und sind – außer an der Grenzlinie zur Autobahn – von Waldflächen umgeben. Die Aufforstung führt daher mangels optischer Wahrnehmbarkeit von außerhalb der Verkehrsflächen der A 6 zu keinem nachteiligen Einfluss auf den landschaftlichen Erholungswert. Schließlich sind keine erheblichen Nachteile für die umliegenden Grundstücke zu erwarten. Die zur Aufforstung vorgesehenen Flächen wahren einen unter Verkehrssicherheitsaspekten hinreichenden Abstand zu den Autobahnverkehrsflächen. Dass für die umliegenden Waldbestände Nachteile durch eine Minderung des Bodenertrags (vgl. dazu BayVGH, Beschluss vom 06.02.2007 – 19 ZB 06.1972 – juris m. w. N.) von Gewicht entstehen könnten, ist ebenso nicht ersichtlich (vgl. insoweit auch den vom Gesetzgeber abstrakt-generell gegenüber von Waldgrundstücken für ausreichend erachteten Grenzabstand von Anpflanzungen von 0,5 m in Art. 47 Abs. 2 AGBGB). Derartiges wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht, insbesondere auch nicht vom AELF und der Staatsforstverwaltung.

Zur Bitte des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, die Wiederaufforstung der betroffenen Flächen mit dem Bereich Forsten des Amtes abzusprechen, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert, dass mit den durch die Baumaßnahme betroffenen Waldbesitzern Kontakt aufgenommen werden und sichergestellt werden sollte, dass diese keine Bewirtschaftungserschwernisse erleiden, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit die Eigentümer/ Besitzer zu informieren. Sofern Privatgrund für den Ausbau benötigt werde, werde die Vorhabensträgerin mit dem jeweiligen Eigentümer Kontakt aufnehmen. Allerdings werden sich, so die Vorhabensträgerin, während der Baumaßnahmen Bewirtschaftungserschwernisse nicht vollständig vermeiden lassen.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach außerdem fordert, sämtliche Zufahrtswege in Waldbestände in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen und Forstwege, die von Schwerlastfahrzeugen benutzt werden könnten, wieder dementsprechend herzustellen, trägt dem die festgestellte Planung Rechnung (siehe u. a. Vorbemerkung 1 der Unterlage 11 T sowie oben unter C. 3.4.3.6).

Zur Bitte des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, dass Zufahrten während der Bauphase passierbar sein müssen, hat die Vorhabensträgerin dargelegt, dass die Ausbaumaßnahme auch die Überbauung parallel zur A 6 verlaufender Wegebeziehungen bedinge. Diese seien während der Zeitdauer ihrer Wiederherstellung von maximal einer Bausaison nicht passierbar. Jedoch hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dass während dieses Zeitraums eine (jeweilige) Zufahrt über bestehende alternative Wegebeziehungen gewährleistet sei.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert, im Zuge der Umsetzung der Maßnahme 7 A „Grünbrücke Dechenwald“ einen jagdberuhigten Bereich einzurichten und hierüber eine entsprechende Vereinbarung (bezüglich dessen Ausgestaltung) vorzulegen. Da Jagdrecht betroffen sei, bittet das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach die untere Jagdbehörde zu beteiligen. Zudem sei es erforderlich, im Zuge der Ausarbeitung dieser Vereinbarung für den nördlichen Teilbereich im Umfeld der Grünbrücke die betroffene Jagdgenossenschaft sowie den zuständigen Jagdpächter zu beteiligen. Zudem dürfe die Vereinbarung eines jagdberuhigten Bereichs im Umfeld der Grünbrücke der Exis-

tenz eines waldverträglichen Wildbestandes nicht zuwiderlaufen. Das Amt empfiehlt daher, für notwendige Bewegungsjagden die Beruhigungszone temporär aufzuheben.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die im Bereich der Grünbrücke notwendige Jagdruhe entsprechend dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen (MA Q, Stand 2018) um die Grünbrücke herum mit den Jagdberechtigten zu vereinbaren. Südseitig müsse jedoch ein Wirtschaftsweg im Nahbereich der Grünbrücke wieder angebunden werden. Dieser Weg sei allerdings nur für die forstwirtschaftliche Nutzung freigegeben, so dass eine Störwirkung auf die Grünbrücke nicht zu besorgen sei. Zudem sicherte die Vorhabensträgerin die Vorlage der Ausgestaltung eines 10-jährigen Foto-Monitorings, welches insoweit die höhere Naturschutzbehörde fordert, zu. Im Hinblick auf die hohe Investitionssumme für die Maßnahme, dem hohen öffentlichen Interesse sowie dem Interesse der staatlichen Fachbehörden an der Funktionsfähigkeit einer solchen Ausgleichsmaßnahme schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Forderungen der höheren Naturschutzbehörde sowie des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach an und hat insoweit die Auflage A. 3.3.1 im Tenor dieses Beschlusses verfügt. Darin wurde zudem die räumliche Abgrenzung des Jagdruhebereiches gemäß den Vorgaben der höheren Naturschutzbehörde verbindlich festgelegt. Im Ergebnis wird den Belangen der genannten Fachdienststellen ausreichend Rechnung getragen.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach bezüglich der Umsetzung der Maßnahme 8 A (Waldausgleich Parkplatz Dechenwald) die Aufstellung eines Wildschutzzaunes in diesem Bereich fordert, hat dies die Vorhabensträgerin zugesichert. Gleiches gilt im Zuge der Umsetzung der Maßnahme 9 A (Bannwaldersatz „Laubenhaid“). Die Vorhabensträgerin hat zu der Thematik „Wildschutzzäune“ beim Erörterungstermin auf Nachfrage bestätigt, dass diese auch für Schwarzwild geeignet seien.

Der Bayerische Bauernverband hegt beim Erörterungstermin die Befürchtung, dass die durch Rodungen entstehenden neuen Waldsäume besonders anfällig für Umwelteinflüsse sein könnten, so dass zusätzlich zu den maßnahmenbedingt eingeschlagenen Bäumen weiterer Waldverlust entstehen könnte. Die Vorhabensträgerin hat dazu ausgeführt, dass es grundsätzlich für möglich gehalten werde, dass Randbäume in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Soweit vorhabensbedingt, werde dieser mögliche zusätzliche Waldverlust auch entschädigt. Dies ist jedoch in einem der Planfeststellung nachgelagertem Entschädigungsverfahren zu klären. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt die neuen Waldränder im Sinne einer Waldrandgestaltung zu rekultivieren. Soweit erforderlich, werde ein neuer Waldrand vorgepflanzt. Diese Bepflanzungen werden mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten abgestimmt.

Die Staatsforstverwaltung bringt vor, dass die Zufahrten offenbleiben sollten. Es stelle sich die Frage, was mit der Brücke im Südteil der Laubenhaid während der Bauzeit geschehe, die Hauptzufahrt erfolge über eine Autobahnbrücke. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass die Zufahrten so weit wie möglich offenbleiben. Die wiederherzustellende Brücke im Südteil der Laubenhaid (BW 775a) werde nicht in gleicher Lage wie die bestehende Brücke, sondern um ca. 15 m versetzt in Richtung Osten errichtet. Damit könne die vorhandene Brücke unter Zuhilfenahme einzelner temporärer Sperrungen nahezu während der gesamten Bauzeit genutzt werden. Soweit auch die Staatsforstverwaltung den Bau eines Wildschutzzaunes entlang des Ausbauabschnitts der A 6 fordert, wird dies von der Vorhabensträgerin zugesichert.

Aus der Mitte der Einwendungsführer wird beim Erörterungstermin hinterfragt, was mit einem Wildschutzzaun geschehe, der von privat gerade erst errichtet worden

sei, wegen teilweiser Inanspruchnahme der Aufforstungsflächen durch die Vorhabensträgerin aber beseitigt werden müsse. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, den Zaun auf ihre Kosten zu verlegen.

Ein einzelner Einwendungsführer wirft während des Erörterungstermins die Frage auf, ob der Ausfall von Fördermitteln, der sich aus einer vorhabensbedingten Verkleinerung der Aufforstungsfläche ergeben könnte, entschädigt werde. Hierzu ist festzustellen, dass über die Entschädigung von Fördermitteln, die auf Grund einer Maßnahme zurückgezahlt werden müssen oder entfallen, im Rahmen eines der Planfeststellung nachgelagerten Entschädigungsverfahrens zu entscheiden ist und nicht in der Kompetenz der Planfeststellungsbehörde liegt.

Die aufgezeigten Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Forstwirtschaft und des Waldes entfalten insgesamt kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Auf Grund der geplanten Aufforstungs- und sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald und damit in dessen unterschiedliche Funktionen für den Natur- und Klimahaushalt jedenfalls mittel- bzw. langfristig kompensiert werden.

#### 3.4.9 Fischerei

Belange der Fischerei werden durch das Vorhaben dadurch berührt, dass das auf den Verkehrsflächen der A 6 sowie auf Rampen an der AS Schwabach-West anfallende Straßenoberflächenwasser in mehrere Fließgewässer III. Ordnung eingeleitet wird (siehe dazu im Einzelnen unter C.3.4.7.3).

Der Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fischereilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Hinsichtlich der Forderung, während, aber auch nach der Bauzeit dürfe das in Fließgewässer eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten und somit die biologischen, chemischen und physikalischen Eigenschaften der Vorfluter nicht dahingehend verändern, dass Fischfauna und Fischnährtiere geschädigt werden, hat die Vorhabensträgerin eine Zusage erteilt. Die unter A. 3.2.1.6 und A. 3.2.1.7 verfügten Nebenbestimmungen stellen zudem einen ausreichenden Schutz der Vorfluter sowie der sich darin befindenden Fischfauna sicher.

Der Bezirk bringt vor, dass bei kleinräumigen Verlegungen betroffener Vorflutgewässer Elektroabfischungen notwendig seien und diese auch von ihm durchgeführt werden können. Die Kostentragung obliege insoweit der Vorhabensträgerin. Die Vorhabensträgerin hat auch insoweit eine Zusage erteilt.

Soweit der Bezirk fordert, dass im Falle von direkten Eingriffen in Gewässern der jeweilige Fischereiberechtigte im Vorfeld zu beteiligen sei, hat die Vorhabensträgerin ebenfalls eine Zusage erteilt. Zudem wird auf die unter A. 3.1.5 verfügte Unterrichtungspflicht hingewiesen.

Der Forderung des Bezirks, dass im Zuge der Zwischenlagerung von Erdaushub darauf zu achten sei, dass bei Niederschlägen abgeschwemmtes Aushubmaterial nicht in Gräben bzw. in Vorfluter oder den nahegelegenen Teichen gelangen kann, kommt die Vorhabensträgerin ebenfalls nach (eine schriftliche Zusage liegt diesbezüglich vor). Die unter A. 3.2.1 verfügten Nebenbestimmungen stellen einen ausreichenden Schutz der Gewässer im Planbereich sicher. Im Hinblick darauf sowie die übrigen verfügten Nebenbestimmungen ist eine vorhabensbedingte Schädigung der Fischfauna nicht zu besorgen.

### 3.4.10 Denkmalpflege

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt; das hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt.

Aus der vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abgegebenen Stellungnahme ergibt sich außerdem, dass im Trassenbereich der A 6 sowie dessen unmittelbaren Umfeld keine Bodendenkmäler bekannt sind. Das Landesamt hat aber darauf hingewiesen, dass innerhalb des Waldes im Planungsraum archäologische Befunde liegen. Im digitalen Geländemodell der Bayerischen Vermessungsverwaltung befinden sich innerhalb der als Vermutungs- bzw. Verdachtsfläche eingetragenen Bereiche runde Anomalien, die vorgeschichtliche Grabhügel oder mittelalterliche bzw. frühneuzeitliche Kohlemeiler sein könnten (Inv. Nr. V-5-6631-0002 innerhalb der Gemarkungen Prünst, Seitendorf und Bertholdsdorf). Nach Auffassung des Landesamtes ist es erforderlich, vor dem Baumeinschlag eine Begehung durch die beauftragte Grabungsfirma durchzuführen. In den dann festzulegenden Abschnitten innerhalb der Vermutungs- bzw. Verdachtsflächen, so die Forderung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, hat keine Stubbenrodung vor der archäologischen Untersuchung zu erfolgen.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Diese denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird auch durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 4). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 6).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.3) gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes im Ergebnis hier vor. Da auch dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege selbst keine Bodendenkmäler im Vorhabensbereich bekannt sind und solche dort lediglich vermutet werden, wobei keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass dort Hinterlassenschaften menschlicher Tätigkeit von herausgehobener Bedeutung vorzufinden sein könnten, kommt diesen Belangen unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, als dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als Auflage kommt in diesem Zusammenhang vor allem in Betracht, dass die Vorhabensträgerin eine auf ihre Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung eines Bodendenkmals zu dulden hat oder dass sie selbst eine solche Grabung durch ein geeignetes privates Fachunternehmen durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung

und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn – wie hier – durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 8).

Auf Grund dessen wurde der Vorhabensträgerin nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege den Zeitpunkt des Baubeginns frühzeitig bekanntzugeben, spätestens aber fünf Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (Nebenbestimmung A. 3.1.3). Daneben wurde im Beschlusstenor verfügt, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (Nebenbestimmung A. 3.5.1). 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 dabei nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. Nebenbestimmung A. 3.5.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleisten Schutz von Bodendenkmälern vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Bodendenkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer (zukünftigen) einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass – wider Erwarten – keine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzel-

ne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben – auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen – nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage, § 74 Rn. 138). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung hinreichend Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch vom Landesamt für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die abzuschließende Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde 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 benannten Verdachtsflächen als auch evtl. Zufallsfunde unter Beachtung der durch die verfügten Nebenbestimmungen vorgesehenen Maßgaben.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung A. 3.1.3 überdies die bauausführenden Firmen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A. 3.5.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.1.4.7 und C 2.2.7 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

#### 3.4.11 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 Flächenan- und durchschneidungen sowie das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen.

##### 3.4.11.1 Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche

Für das gegenständliche Vorhaben werden nach Angabe des Sachgebiets 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – an der Regierung von Mittelfranken in Zusammenarbeit mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und

Forsten Roth für den 6-streifigen Ausbau der A 6 landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer Größenordnung von in etwa 4,62 ha auf Dauer in Anspruch genommen. Dies betrifft neben dem Straßenkörper der ausgebauten Autobahn im Rahmen des Vorhabens anzupassende bzw. neu zu schaffende Teilstücke von nachgeordneten Straßen bzw. Wegen sowie Entwässerungseinrichtungen. Die genannten landwirtschaftlichen Fachdienststellen äußern deshalb auch explizit den Wunsch nach einer möglichst flächenverbrauchsschonenden Planung. Gleiches bringt auch sinngemäß der Bayerische Bauernverband vor.

Eine (weitere) Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist aber wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die einzelnen Querschnitte und die Fahrbahnbreiten sind insbesondere – wie sich aus den Ausführungen unter C. 3.4.3.2 ergibt – im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil bzw. zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich.

Der Landverbrauch für das Straßenbauvorhaben kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder auf sonstige landschaftspflegerische Maßnahmen verringert werden, wie im Einzelnen aus den betreffenden Ausführungen unter C. 3.4.6 dieses Beschlusses folgt.

Der Bayerische Bauernverband weist darauf hin, dass bei An- oder Durchschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen erhebliche wirtschaftliche Einschränkungen in Bezug auf die effiziente und zeitgemäße Bewirtschaftung der betroffenen Flächen entstünden. Diese wirtschaftlichen Nachteile seien den Betroffenen in vollem Umfang auszugleichen. Des Weiteren fordert der Bayerische Bauernverband, bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen und bei vorzeitiger Auflösung oder bei Entzug der Flächen durch entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen zu entschädigen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach weist parallel dazu darauf hin, dass die dauerhafte sowie die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken, die Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Bauarbeiten sowie Anschneidungs- und Durchschneidungseffekte von Grundstücken zu entschädigen seien.

Zu dieser Thematik ist festzustellen, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Hier ist dann Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8, Art. 11 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

#### 3.4.11.2 Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwegen

Schon jetzt trennt die Trasse der A 6 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 vorhandenen Straßen- und Wegequerungen in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich mit der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens nichts von Belang ändern. Die Erschließung der nicht dauerhaft beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens insoweit auch explizit die Erreichbarkeit dieser Flächen zugesagt. Sie hat ebenso zugesagt, Umwege,

sollten sie baubedingt notwendig werden, auf das notwendige Maß zu beschränken. Lediglich die Sperrung der Überführungsbauwerke von zwei kreuzenden öffentlichen Feld- und Waldwegen ist unvermeidbar. Aufgrund der vom Baubeginn bis in Höhe des Wasserschutzgebietes „Schwabacher Quellen“ (Bau-km 764+993 bis Bau-km 771+730) zu Grunde liegenden Ausbauweise mit einer einseitigen Verbreiterung in Richtung Süden, liegen in diesem Teilabschnitt die bestehenden Überführungsbauwerke im Baufeld der zukünftigen Richtungsfahrbahn Nürnberg und müssen deswegen zu Beginn des Ausbaus abgebrochen werden. Dies betrifft die Überführungen der öffentlichen Feld- und Waldwege bei Bau-km 767+731 (BW 767a) sowie bei Bau-km 769+414 (BW 769b). Im Bereich des höher klassifizierten Straßennetzes sind keine Sperrungen längerer Dauer vorgesehen, so dass für die Ab- und Zufahrt von und nach Waikersreuth keine Umwege entstehen. Dem Vorbringen zahlreicher privater Einwendungsführer, welche die bauzeitbedingten Mehrwege als erheblichen Nachteil ins Feld führen, wird daher weitestgehend Rechnung getragen. Nach Fertigstellung des Ausbauvorhabens sind für den Regelbetrieb keine Umleitungen vorgesehen.

In diesem Zusammenhang ist zudem hervorzuheben, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinaus gehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165). § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar.

Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, NVwZ 1999, 1341, 1342). Im Hinblick darauf muss festgestellt werden – soweit Interessen der Eigentümer bzw. Bewirtschafter von landwirtschaftlichen Flächen insoweit durch die gegenständliche Planung beeinträchtigt werden –, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen (siehe insbesondere unter C. 3.3) insgesamt ein erheblich größeres Gewicht zukommt als den Interessen der Betroffenen, von den evtl. entstehenden Erschwernissen verschont zu werden. Mit der konkreten Ausgestaltung der festgestellten Planung ist den Belangen des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Ergebnis hinreichend Rechnung getragen; eine (weitergehende) Minderung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Betroffenen ist in Ansehung aller relevanten Gesichtspunkte nicht möglich.

Im Hinblick auf das zuvor Gesagte ist unter Berücksichtigung der von der Vorhabensträgerin abgegebenen Zusagen mit der festgestellten Planung auch dem Vorbringen des Bayerischen Bauerverbandes, die Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Flächen könne durch die Verlegung bzw. Unterbrechung von Straßen und Wegen behindert werden und die Vorhabensträgerin sei deshalb zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden, vor allem in den Hauptbewirtschaftungszeiten (Bestellung, Getreideernte, Holzernte im Winter), insgesamt auch hinreichend Rechnung getragen.

Soweit in diesem Zusammenhang die Festsetzung einer Entschädigung in Geld gefordert wird, ist dies zurückzuweisen. Ein Fall des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, unter dessen Voraussetzungen (ausnahmsweise) dem Grunde nach bereits im Planfeststellungsbeschluss eine Geldentschädigung festgesetzt werden kann, liegt nicht vor. Die Festsetzung einer Geldentschädigung nach dieser Vorschrift setzt voraus, dass zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger vorhabensbedingter Wirkungen auf Rechte anderer an sich Schutzvorkehrungen oder Anlagen erforderlich sind, die aber untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die – auf die Bauzeit begrenzten – vorhabensbedingten Umwege jedoch hinsichtlich ihrer Länge und ihrer Zeitdauer entschädigungslos zumutbar, so dass es insoweit keiner (weitergehenden) Schutzvorkehrungen oder Anlagen zur Verkürzung oder Vermeidung der Umwege bedarf. Folglich ist auch für eine Entschädigung wegen des Verzichts auf derartige Schutzvorkehrungen oder Anlagen kein Raum.

Der Forderung des Bauernverbandes, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, wird mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen ebenso hinreichend entsprochen, zumal die Vorhabensträgerin auch insoweit eine entsprechende Zusage abgegeben hat. Auch dem Vorbringen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie des Sachgebiets 60 der Regierung von Mittelfranken, die landwirtschaftliche Nutzung dürfe während und nach den Bauarbeiten nicht eingeschränkt sein, ist damit Genüge getan. Soweit diese Fachdienststellen außerdem fordern, die betroffenen Flächeneigentümer und Bewirtschafter frühzeitig über den Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende frühzeitige Information zugesagt.

Soweit der Bayerische Bauernverband fordert, über den Ersatz, die Verlegung oder Änderung von Zufahrten seien vorab die betroffenen Eigentümer und Bewirtschafter zu informieren und diese auf Grund ihrer Ortskenntnisse mit einzubeziehen sowie unzumutbare Erschwernisse oder Nachteile zu verhindern und durch einen rechtzeitigen Dialog zu vermeiden, hat die Vorhabensträgerin ebenso eine entsprechende Zusage abgegeben.

#### 3.4.11.3 Vorhandene Grenzzeichen

Der Bayerische Bauerverband fordert, vor Beginn der Baumaßnahmen sei der Vorhabensträgerin aufzuerlegen, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebenern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzzeichen durchzuführen. Soweit Grenzsteine infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt würden, sei die Wiederherstellung auf Kosten der Vorhabensträgerin sicherzustellen. Dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt; der Forderung wird damit entsprochen.

#### 3.4.11.4 Beweissicherung an vorhandenen Straßen und Wegen

Der Bayerische Bauernverband fordert daneben, der Vorhabensträgerin eine Beweissicherung an den bestehenden Straßen und Wegen aufzuerlegen, da durch den Baustellenverkehr Schäden daran zu erwarten seien und die Schadensbehebung zu Lasten der Vorhabensträgerin zu erfolgen habe.

Die Vorhabensträgerin hat diesbezüglich zugesagt, nach Beendigung der Bauarbeiten die im Rahmen des Vorhabens beanspruchten Flächen – zu denen auch verschiedene Straßen- bzw. Wegeflächen abseits der Autobahn gehören (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 10.1 T) – zu begehen, eventuell verbliebene Schäden festzuhalten und diese im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den

bauausführenden Firmen geltend zu machen und sachgerecht beseitigen zu lassen.

#### 3.4.11.5 Vorübergehend beanspruchte Flächen

Bzgl. der nach den Planunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragt der Bayerische Bauernverband, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch die Vorhabensträgerin in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten der Vorhabensträgerin durchzuführen.

Die Vorhabensträgerin hat 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. Die Dokumentation wird sie nach ihrer Zusage den Grundstückseigentümern vor Baubeginn überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird sie bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzuziehen sowie die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher unterrichten, um diesen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat sie zugesagt, die vorübergehend beanspruchten Flächen zusammen mit den betroffenen Landwirten zu begehen, evtl. verbliebene Schäden festzuhalten und im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und anschließend sachgerecht beseitigen zu lassen. Der Forderung wird damit zu einem großen Teil Rechnung getragen. Soweit die Vorhabensträgerin danach gewisse Tätigkeiten nicht selbst übernimmt, sondern von den bauausführenden Firmen durchführen lässt, wird der Forderung zwar insoweit nicht entsprochen. Dieses Vorgehen erweist sich gleichwohl als sachgerecht. Ein vernünftiger Grund, warum zwingend die Vorhabensträgerin etwa selbst die notwendigen Rekultivierungsarbeiten übernehmen sollte, ist – zumal auch ihre personellen Ressourcen begrenzt sind – nicht erkennbar. Für die Betroffenen sind hiermit keine rechtserheblichen Nachteile verbunden; bei evtl. nicht vollständig beseitigten Schäden/Verunreinigungen oder dgl. können sie in jedem Fall den Rechtsweg beschreiten.

Der Bayerische Bauernverband beantragt für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen außerdem, den betroffenen Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen zu gewähren.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Eine derartige Haftungsfreistellung würde im Endeffekt zu einer weitreichenden schadensurheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehafnung" der Vorhabensträgerin führen, für welche die straßenrechtliche Planfeststellung keinen Raum bzw. keine rechtliche Grundlage bietet und u. U. – etwa bei bislang nicht bekannten Altlasten – auch zu einer nicht gerechtfertigten Belastung der Vorhabensträgerin mit Sanierungskosten führen würde. Die Frage der Haftung und Kostentragung für die Beseitigung möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen muss sich daher auch im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einzelfallbezogen nach den allgemeinen Vorschriften richten. Es ist nicht erkennbar, dass die betroffenen Eigentümer bzw. Bewirtschafter hierdurch unverhältnismäßig benachteiligt werden. Dem berechtigten Interesse der Grundstückseigentümer bzw. -nutzer, vor Bodenverunreinigungen u. ä. infolge der Straßenbauarbeiten bzw. den Kosten für die Beseitigung solcher Verunreinigungen verschont zu werden, ist mit der bzgl. der vorübergehend in Anspruch zu

nehmenden Flächen zugesagten Beweissicherung, die verhindert, dass den Betroffenen der Nachweis der Ursächlichkeit der Straßenbauarbeiten für mögliche Schäden/Verschmutzungen nicht gelingt, auch ohne die gewünschte Haftungsfreistellung in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

Der Bayerische Bauernverband fordert darüber hinaus, sollten vorübergehende Ablagerungen von Aushub, Baumaterial oder Baufahrzeugen auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig werden, seien die Eigentümer und Bewirtschafter rechtzeitig vorher zu informieren und die entstandenen Flur- und Aufwuchsschäden nach den Schätzungsrichtlinien und Entschädigungssätzen des Bayerischen Bauernverbandes zu ersetzen. Nach Maßnahmenende solle eine gemeinsame Abschlussbegehung erfolgen.

Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt; die Zusage bzgl. der gewünschten Begehung nach Ende der Bauarbeiten wurde bereits weiter oben erwähnt. Im Übrigen gilt hier, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind (siehe die vorstehenden Ausführungen unter C. 3.4.11.1). Hier ist dann von der Vorhabensträgerin Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8, Art. 11 BayEG).

#### 3.4.11.6 Drainageanlagen und Straßendurchlässe

Der Bayerische Bauernverband fordert, durch die Straßenbaumaßnahme dürften weder Drainagen noch Straßendurchlässe nachhaltig beeinträchtigt werden. Sollten Veränderungen notwendig sein, seien entsprechende Ersatzmaßnahmen vorzunehmen. Berührte Drainageanlagen seien unter Mitwirkung des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes einvernehmlich mit den Grundstückseigentümern bzw. -bewirtschaftern funktionsfähig zu erhalten oder umzugestalten. Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung dieser Forderung im Rahmen der weiteren Planungen zugesagt.

#### 3.4.11.7 Schadloze Entwässerung

Vom Bayerischen Bauernverband wird gefordert, soweit Oberflächenwasser in bestehende Wassergräben eingeleitet wird, diese so auszubauen, dass das Wasser schadlos abfließen könne. Inwieweit über die im Plan festgelegten Entwässerungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen notwendig seien, sei noch vor Baubeginn zu regeln.

Die Planfeststellungsbehörde kann auf der Grundlage der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse keine Notwendigkeit für die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen bzw. weiterer Entwässerungseinrichtungen erkennen. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt hat die festgestellte Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen die dieser zu Grunde liegende Entwässerungskonzeption vorgebracht (siehe die Ausführungen unter C. 3.4.7.3). Insbesondere hat es keine Zweifel an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie der zur Wasserableitung herangezogene Vorfluter geäußert; solche liegen unter Berücksichtigung der unter A. 4.1.1 zugelassenen Einleitungsmengen auch fern. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen.

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Forderung im Rahmen der weiteren Planungen zu beachten.

#### 3.4.11.8 Abstände von Pflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen

Der Bayerische Bauernverband fordert, bei notwendigen Eingrünungs- und Pflanzmaßnahmen die gesetzlich vorgeschriebenen Abstände zu landwirtschaftlichen Nutzflächen einzuhalten.

Damit spricht der Bayerische Bauernverband im Wesentlichen die Vorschriften der Art. 47 und 48 AGBGB an. Die Vorhabensträgerin hat unabhängig davon, dass nach Art. 50 Abs. 1 AGBGB die beiden vorgenannten Vorschriften nicht für Bepflanzungen längs einer öffentlichen Straße gelten, zugesagt, die Forderung im Zuge der weiteren Planung zu beachten. Gleiches gilt in Bezug auf die Forderung, bei Pflanzmaßnahmen darauf zu achten, dass genügend Platz für die Zu- und Einfahrt auch mit großen Arbeitsmaschinen verbleibt. Dem Ansinnen des Bayerischen Bauernverbandes wird damit Rechnung getragen.

#### 3.4.11.9 Inanspruchnahme von Seitenentnahmeflächen

Die Inanspruchnahme von Seitenentnahmeflächen (betroffen sind insoweit die Fl.-Nrn. 507, 507/2, 507/7, 506/2, 509 und 510/3 Gemarkung Dechendorf) über welche ein Massenbedarf in Höhe von 100.000 m<sup>3</sup> gedeckt werden soll, wird sowohl vom Bayerischen Bauernverband als auch Sachgebiet 60 der Regierung von Mittelfranken kritisiert. Im Raum Nürnberg fielen bei einer Reihe von Bauvorhaben Überschussmassen an, die für das plangegenständliche Vorhaben verwendet werden könnten. Der Massenbedarf könne somit durch Zulieferung mittels Transportfahrzeugen (LKW) gedeckt werden, was zudem auch wirtschaftlich sei. Ein Verweis auf den von der Vorhabensträgerin als Argument angeführten Umweltschutzaspekt, sei hier nicht überzeugend, da auch durch den Abbau der Erdmassen aus landwirtschaftlichen Flächen ein Eingriff in die Umwelt stattfindet und schweres Gerät aufgefahren werden müsse um die Erdmassen zu mobilisieren. Die Zerstörung des gewachsenen Bodens sowie der Bodenstruktur im Unterboden wiege nach Auffassung der Fachdienststellen somit schwerer als die möglichen Umwelteinflüsse durch (externe) Zulieferung der Erdmassen von Baumaßnahmen mit Bodenüberschuss.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu entgegnet, dass im Zuge der Ausschreibung zwar auf die Materialeigenschaften, nicht aber unmittelbar auf deren Herkunft Einfluss genommen werden könne. Somit bedinge eine Zulieferung gegebenenfalls die gleichen Auswirkungen auf die Bodenstruktur wie eine Gewinnung vor Ort, wobei bei einer Zulieferung naturgemäß zusätzlich noch die erforderlichen Lkw-Fahrten vom Gewinnungsort zur Baustelle anfielen. Somit sei der Verweis auf den Umweltschutz durchaus stichhaltig und eine Seitenentnahme als zu bevorzugende Lösung anzusehen. Zumal das genannte schwere Gerät unabhängig von einer Seitenentnahme auch für den Autobahnerdbau benötigt werde und damit bereits vor Ort zur Verfügung stehe. Die Vorhabensträgerin hat zudem dargelegt, dass aufgrund des nahezu vollständig den Trassenverlauf der A 6 begleitenden Waldes im Planungsabschnitt nur äußerst begrenzt unbewaldete Flächen zur Verfügung stünden, die gleichzeitig direkt an die mit südlicher Abrückung herzustellende Richtungsfahrbahn Nürnberg angrenzen würden.

Als geeignete Flächen gemäß den vorgenannten Kriterien hätten sich somit nur die südlich der A 6, beidseits entlang des öffentlichen Feld- und Waldweges (Bau-km 769+414) gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen bei Bau-km 769+300 bzw. Bau-km 769+500 sowie die südlich der A 6, westlich an die Gemeindeverbindungsstraße Albersreuth – Dechendorf (Bau-km 770+224) angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen bei Bau-km 770+150 erwiesen. Beide Standorte befänden sich zusätzlich auch noch zentral im Bereich mit dem größten Massenbedarf.

Die Flächen bei Bau-km 770+150 seien gegenüber den Flächen bei Bau-km 769+414, insbesondere im Hinblick auf die die Möglichkeiten zur Geländemodellierung, nachteiliger. Aufgrund der verschiedenen topographischen Gegebenheiten befinde sich die A 6 bei Dechendorf derzeit und zukünftig in einer Einschnittslage mit leicht in Richtung Autobahn fallendem südseitigem Gelände. Bei Albersreuth liege die A 6 derzeit und zukünftig auf einem Damm, das betreffende Gelände falle etwas stärker zur Autobahn hin. Diese Gegebenheiten und insbesondere die Einschnittslage bedingten, dass die mit der Seitenentnahme einhergehende Geländeabsenkung bei Dechendorf sehr gut verträglich für das Landschaftsbild hergestellt werden könne. Bei Albersreuth wäre die Seitenentnahme auf Grund der dortigen Dammlage der A 6 weniger verträglich mit dem angrenzenden landschaftlichen Umfeld. Dort würde eine beckenartige Geländeeintiefung entstehen. Aus den vorgenannten Gründen werde die erforderliche Seitenentnahme auf den beiderseits entlang des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 769+414 gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen vorgesehen. Die maximale Tiefe der Geländeabsenkung betrage 4,00 m, die Böschungsfelder zum Ursprungsgelände hin würden flach mit einer Neigung von i.d.R. 1:3 ausgebildet.

Hierzu ist festzustellen, dass dem von der Vorhabensträgerin für die Vorzugswürdigkeit von Seitenentnahmen angeführten Umweltargument kein nennenswertes Gewicht zukommt, da sich die Zahl der LKW-Bewegungen für das Anliefern der Massen in der Größenordnung des LKW-Verkehrs eines halben Tages auf dem plangegenständlichen Ausbauabschnitt bewegt. Somit verbleibt lediglich das Kostenargument, das für eine streitige Anordnung der Seitenentnahmen sprechen könnte. Dieses Argument relativiert sich aber deutlich dadurch, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei der Bemessung der Entschädigung für die Seitenentnahmen auf die Marktpreise der im Zuge der Seitenentnahmen ausgebeuteten Rohstoffe abzustellen wäre, so dass sich die mit den Seitenentnahmen verbundene Ersparnis der Vorhabensträgerin – cum granosalis - auf die Transportkosten des anzuliefernden Materials beschränken dürfte. Die Höhe der Transportkosten wiederum schätzt die Planfeststellungsbehörde, gemessen an den Gesamtbaukosten, als vergleichsweise so gering ein, dass deren Ersparnis im Ergebnis der durchgeführten Abwägung den hohen Rang des Eigentumsschutzes nicht zu überwinden vermag. Daher wurde unter A. 3.7 die Nebenbestimmung verfügt, dass die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat sich die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf/ Zulieferung) zu verschaffen. Somit wird dem Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes sowie dem Sachgebiet 60 der Regierung von Mittelfranken im Ergebnis Rechnung getragen, die jeweiligen Grundstückseigentümer haben es selbst in der Hand, ob Sie einer Entnahme zustimmen.

#### 3.4.11.10 Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes bzw. sonstige Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe

Der Eigentümer der Grundstücke Fl. –Nrn. 641 und 642 Gemarkung Kammerstein macht geltend, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb durch jede Form des Flächenentzuges, gleich ob Wald- oder Ackerfläche, in seiner Existenz gefährdet sei. Durch den plangegenständlichen Ausbau der A 6 werden dauerhaft 5.963 m<sup>2</sup> für den Bau des ASB/RHB 775-1R benötigt. Bereits im Jahr 1970 habe er für den Neubau der A 6 Flächen im Umfang von 2 ha an Ackerland sowie 1 ha an Waldbestand hergeben müssen. Es könne nicht sinnvoll sein, einen landwirtschaftlichen Betrieb durch unnötigen Flächenentzug zu zerstören.

Von mehreren Einwendungsführern wird überdies eine Beeinträchtigung ihres landwirtschaftlichen Betriebs infolge der Inanspruchnahme von Flächen durch die Baumaßnahme selbst bzw. durch die vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Flächen während der Bauphase geltend gemacht, nicht jedoch eine Existenzgefährdung befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat der geltend gemachten Existenzgefährdung sowie den geltend gemachten Beeinträchtigungen nachzugehen. Insbesondere der Gesichtspunkt der Existenzgefährdung berührt nicht nur die privaten Belange der betroffenen Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern auch den öffentlichen Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 1 LwG ergibt.

### Existenzgefährdung

Die Prüfung, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb ursächlich durch einen vorhabensbedingten Landentzug in seiner Existenz gefährdet wird, setzt zuvörderst die Feststellung voraus, dass überhaupt ein landwirtschaftlicher Betrieb in Rede steht und dass dieser ohne die Auswirkungen des Vorhabens existenzfähig ist. Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene – langfristige – Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für die Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990 – 4 C 25.90, 4 ER 302.90 – juris). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge eines Planvorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit kein eigenständiger Rechtseingriff (vgl. Rundschreiben der OBB im Ba-StMI vom 11.01.1994, Gz. IIB2-43540-001/94).

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte bzw. 1.800 bis 2.300 Arbeitskräftestunden pro Jahr rationell eingesetzt werden. Fehlen bei einem Betrieb (z. B. einem Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb) diese Voraussetzungen bereits vor dem Flächenverlust durch den Straßenbau, stellt dieser keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden grundsätzlich – jedenfalls bei kurzfristiger Anpachtung der bewirtschafteten Flächen – als Existenzgrundlage aus. Anders ist es in der Regel bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig gepachteten Flächen, da das Pachtrecht im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit den Eigentumsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG genießt (vgl. BVerfG, Urteil vom 08.04.1997, BVerfGE 95, 267; BayVG, Beschluss vom 14.08.2002, UPR 2003, 80).

Eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass kurzfristiges Pachtland bei der Frage der Existenzgefährdungen von landwirtschaftlichen Betrieben außer Betracht bleiben muss, gilt jedoch dann, wenn der betroffene Landwirt die mündlich oder schriftlich kurzfristig gepachteten Flächen schon seit langem bewirtschaftet. Sofern die Eigentümer der betreffenden Grundstücke keine Landwirtschaft betreiben, kann der Pächter darauf vertrauen, dass ihm die Flächen auch langfristig zur Verfügung stehen. Wenn die Pachtverhältnisse rechtlich auch nicht langfristig abgesichert sind, stehen sie den Landwirten doch faktisch langfristig zur Verfügung.

Diese Überlegung wird dadurch gestützt, dass das Bundesverwaltungsgericht die Stellung des Pächters im auf das Planfeststellungsverfahren folgenden Klageverfahren gestärkt hat und ihm eigene, von der Eigentümerstellung unabhängige Rechte zubilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.09.1997, DVBl. 1998, 44).

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295; BayVGh, Urteil vom 24.05.2005, VGHE 58, 155/164; BayVGh, Urteil vom 24.11.2010 – 8 A 10.40011 – juris). Nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z. B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z. B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, a.a.O.).

Bei der Prüfung der Existenzgefährdung ist zu unterscheiden zwischen der Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes einerseits und der wirtschaftlichen Existenz seiner Bewirtschafter andererseits. Es kann z. B. bei der Gefährdung der Existenz des Betriebes in einem Haupterwerbsbetrieb auch die wirtschaftliche Existenz seiner Bewirtschafter gefährdet sein. Bei einem Nebenerwerbsbetrieb ist dies dagegen meist nicht der Fall, da dessen Einkommenschwerpunkt in der Regel aus anderen Quellen stammt.

Eine Gefährdung der betrieblichen Existenz kommt demnach für folgende Betriebe bzw. Betriebsarten regelmäßig nicht in Betracht:

- Nebenerwerbsbetriebe, die für sich allein nicht die Voraussetzungen einer gesicherten Existenzgrundlage aufweisen,
- Haupterwerbsbetriebe, bei denen der Flächenentzug unterhalb der Bagatellgrenze von 0,5 ha der "anrechenbaren" landwirtschaftlichen Nutzfläche oder unterhalb von 5 % dieser Fläche liegt,
- Inzwischen aufgegebene Betriebe und
- Betriebe, die nur von einem vorübergehenden Flächenentzug betroffen sind.

Überschreitet der vorhabensbedingte Flächenverlust die Grenze von 5 %, ist in der Regel genauer zu überprüfen, ob der jeweilige Betrieb die o. g. Anforderungen, die die höchstrichterliche Rechtsprechung an die Beurteilung der – langfristigen – Existenzfähigkeit stellt, vor bzw. auch nach der Flächeninanspruchnahme (noch) erfüllt. Anhaltspunkt für die Überprüfung der Existenzfähigkeit ist der Betriebsgewinn.

Die Grenze für die Existenz eines Haupterwerbsbetriebes wird dort anzusetzen sein, wo

- die Lebenshaltungskosten der Bewirtschafterfamilie bzw.
- der Lohnansatz des Betriebsleiters sowie

- die Untergrenze der erforderlichen Eigenkapitalbildung nicht mehr erwirtschaftet werden.

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte eine Eigenkapitalbildung von 5.000 – 8.000 €/ Jahr verbleiben. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich, sie ist unter anderem von der Betriebsgröße abhängig. Von einem existenzfähigen Betrieb kann man ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 – 35.000 € ausgehen (Quelle: Buchführungsergebnisse landwirtschaftlicher Betriebe 2009/2010).

Betriebe, die bereits vor der straßenbaubedingten Flächeninanspruchnahme deutlich unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen gemessen an den objektiven Kriterien der Rechtsprechung keine gesicherte Existenz dar. Die Planfeststellungsbehörde darf aber – ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung – nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine – immerhin – eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295).

Die Planfeststellungsbehörde darf sich bei der Würdigung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die betroffenen betrieblichen Existenzen nicht gleichsam mit einer Momentaufnahme begnügen. Wird durch die Zulassung des Planvorhabens eine Grundstücksnutzung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert, die zwar im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht ausgeübt wird, sich aber nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbietet und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden soll, so handelt es sich um einen Umstand, der für den Grad der Betroffenheit bedeutsam ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629).

Die Frage der Ersatzlandgestellung für von der Straßenbaumaßnahme betroffene Landwirte spielt insbesondere im Zusammenhang mit der Prüfung der Existenzgefährdung eine wichtige Rolle (vgl. dazu im Übrigen C. 2.4.1.3 nachfolgend). Zu der in diesem Zusammenhang gestellten Forderung, Landwirten, die ihren Betrieb im ursprünglichen Umfang an Fläche weiterbewirtschaften wollen, generell Ersatzland zu verschaffen, ist zu bemerken, dass es einen Anspruch der Betroffenen, bereits im Planfeststellungsbeschluss die Notwendigkeit einer Entschädigung in Ersatzland verbindlich festzustellen, nicht gibt. Wird die betriebliche Existenz eines landwirtschaftlichen Unternehmens weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, dem betroffenen Grundeigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629). Aber auch im Hinblick auf eine mögliche Existenzgefährdung ist für die Frage der Ersatzlandgestellung eine Verweisung auf das Entschädigungsverfahren zulässig. Entscheidet die Planfeststellungsbehörde nämlich mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, dass die bei der Realisierung des Projekts eintretende Bedrohung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes unvermeidlich und wegen vorrangig anderer Interessen hinzunehmen ist, so kann die Regelung eines Ausgleichs für diesen Eingriff – insbesondere auch in Bezug auf die Frage, ob eine Entschädigung in Land oder Geld zu erfolgen hat – einem sich anschließenden Entschädigungsverfahren überlassen bleiben (BVerwG, Urteile vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, und vom 05.11.1997, UPR 1998, 149).

Dem Grundsatz der Problembewältigung ist dabei hinreichend Rechnung getragen. Die Planfeststellung bedeutet noch nicht unmittelbar den Grundverlust. Das

Problem entsteht also erst im Entschädigungsverfahren und ist dort zu lösen. Im Rahmen der Abwägung haben gegebene Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung und werden mit entsprechend hohem Gewicht in die Prüfung eigestellt. Die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland durch den Vorhabensträger lässt u. U. allerdings die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen oder kann diese sogar komplett abwenden.

Die Frage der Existenzgefährdung wurde vorliegend anhand der vorstehend aufgezeigten Kriterien unter Mitwirkung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie des Sachgebiet 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) der Regierung von Mittelfranken auf Grund der von den Betroffenen im Anhörungsverfahren geltend gemachten Einwendungen näher überprüft.

Wegen der vom Eigentümer der Grundstücke Fl. –Nrn. 641 und 642 Gemarkung Kammerstein geltend gemachten Existenzgefährdung fand am 24.08.2020 eine Datenerhebung auf dessen Betriebsgelände statt. Das Sachgebiet 60 der Regierung von Mittelfranken hat dabei festgestellt, dass der Einwendungsführer einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb bewirtschaftet, die Betriebsschwerpunkte liegen im Ackerbau und der Rindermast. Der Betrieb umfasst eine Bewirtschaftungsfläche von 17,97 ha, davon befinden sich 16,56 ha im Eigentum des Einwendungsführers. Durch das plangegegenständliche Vorhaben werden dauerhaft 5.963 m<sup>2</sup> für den Bau des ASB/RHB 775-1R benötigt. Dadurch verliert der Betrieb 3,6% seiner landwirtschaftlichen Eigentumsfläche. Es fanden in den letzten Jahren keine Flächenverluste durch andere Maßnahmen statt. Aufgrund dessen kommt das Sachgebiet 60 der Regierung von Mittelfranken zu dem Ergebnis, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers nicht in seiner Existenz gefährdet ist. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach – Abteilung Forsten – hat hierzu ergänzend mitgeteilt, dass der vorhabensbedingte dauerhafte Waldverlust von 2,5 % sich ebenso nicht als existenzgefährdend auswirkt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der amtlichen Sachverständigen an, so dass diese Einwendung zurückgewiesen wird. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Einwendungsführer hinsichtlich einer möglichen wirtschaftlichen Existenzgefährdung durch ein Unterschreiten der Untergrenze der erforderlichen Eigenkapitalbildung keinerlei Angaben gemacht hat, so dass eine vertiefte Prüfung insoweit nicht möglich war. Dies geht zu Lasten des Einwendungsführers, der insoweit einer Mitwirkungspflicht unterliegt.

Die Besorgnis weiterer Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, deren Inhaber keine Einwendungen erhoben haben, besteht nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nicht.

#### Sonstige wirtschaftliche Beeinträchtigung

Jedoch wurde von mehreren Einwendungsführern eine wirtschaftliche Beeinträchtigung ihrer jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebe infolge vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahmen unterhalb der Schwelle der Existenzgefährdung geltend gemacht. Die Planfeststellungsbehörde stellt die Aspekte der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft der angesprochenen landwirtschaftlichen Betriebe in die Abwägung mit ein. In der Summe kommt diesen Belangen aber weder als öffentlicher Belang noch als privater Belang entscheidendes Gewicht gegen die Planung der Vorhabensträgerin zu.

#### 3.4.11.11 Abwägung

Im Ergebnis sind die privaten Belange der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe, insbesondere in Bezug auf den grundrechtlich verbürgten Eigentumsschutz (Art.

14 GG), der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird – mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne dass diese jedoch angesichts der überwiegenden, für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen vermöchten. Gleiches gilt bezüglich 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 überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke, ist das öffentliche Interesse an dem planfestgestellten Ausbau der A 6 als gewichtiger zu bewerten. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohles zuzumuten. Eine annehmbare Alternativlösung, die die land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer, schonenderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu erkennen (vgl. bereits die Ausführungen unter C. 3.4.2).

#### 3.4.12 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nrn. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Im Rahmen der festgestellten Planung werden für den Ausbau der Autobahntrasse, der AS Schwabach-West sowie der kreuzenden Straßen und Wege unter Einbeziehung des vorhandenen ungebundenen Straßenoberbaus ca. 370.000 m<sup>3</sup> an Erdmaterial abgetragen. An Auftragsmengen werden für die durchgehende Strecke sowie für die kreuzenden Straßen und Wege einschließlich der AS Schwabach-West und der geplanten Lärmschutzwälle ca. 470.000 m<sup>3</sup> an Erdmaterial benötigt. Somit besteht im plangegegenständlichen Ausbauabschnitt ein Massenbedarf von ca. 100.000 m<sup>3</sup>, der über zwei unmittelbar südlich der A 6 bei Bau-km 769+414 gelegene Seitenentnahmeflächen ausgeglichen werden soll. Zu dieser Thematik darf auf die vorstehende Ziffer C. 3.4.11.9 Bezug genommen werden, wonach die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Seitenentnahmen von Erdmassen nur mit ausdrücklichem Einverständnis der jeweiligen Grundstückseigentümer vorgenommen werden dürfen. Soweit sich die Grundstückseigentümer nicht einverstanden erklären, hat sich die Vorhabensträgerin die zur Entnahme vorgesehenen Erdmassen jeweils auf anderem Weg (z. B. durch Zukauf/ Zulieferung) zu verschaffen.

Geeignetes Abtragsmaterial aus dem Ausbaubereich wird in Abhängigkeit vom Bauablauf wieder eingebaut, nicht zum Einbau geeignetes Material wird von der Baustelle entfernt. Um die Materialeignung feststellen zu können, werden die Ausbaumassen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in Mieten zwischengelagert und beprobt. Dies erfolgt in Abhängigkeit vom Bauablauf so weit wie möglich auf den Grundstücksflächen der Vorhabensträgerin und ergänzend dazu auf den zur vorübergehenden Inanspruchnahme ausgewiesenen Flächen im Planbereich. Der abgeschobene Oberboden wird sachgerecht gelagert und anschließend wieder eingebaut. Nicht zum Einbau geeignete Erdmassen werden von der Baustelle entfernt und entsprechend den Vorgaben des KrWG beseitigt. (siehe hierzu Ziffer 4.11 der Unterlage 1 T).

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i. S. d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall, FStrG, § 1 Rn. 57). Daran, dass hier auch über die (Ab-)Lagerung von Erdmassen zu entscheiden ist, ändert auch der Umstand nichts, dass diese Ablagerung möglicherweise einen Vorgang der Abfallbeseitigung darstellt. Bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens fällt unbelastetes Erdmaterial an, das als Abfall i. S. d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen ist. Werden die abzutragenden Erdmengen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z. B. für Lärmschutzwälle, Straßendämme oder die Hinterfüllung von Brückenwiderlagern, handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund (wie z. B. bei Seitenablagerungen), wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 KrWG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i. S. v. § 3 Abs. 27 Satz 1 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG). Auf Grund der aus Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung wäre eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung hier aber nicht erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.12.1994, NuR 1996, 297).

Im gegenständlichen Verfahren ist die Errichtung einer Deponie in diesem Sinn jedoch nicht vorgesehen. Der gewonnene Erdabtrag wird im Rahmen der Bauarbeiten vielmehr zur Verringerung des bestehenden Massendefizits wiederverwertet. Überschüssige Massen verbleiben nach Umsetzung des Vorhabens nicht. Nicht zum Einbau geeignete Erdmassen werden von der Baustelle entfernt und entsprechend den Vorgaben des § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG beseitigt. Es bedarf demnach keiner Entscheidung darüber, ob nach § 28 Abs. 2 KrWG eine Ausnahme von der aus § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG resultierenden Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen abzulagern, erteilt werden könnte. Die unter A. 3.2.1.1 – A. 3.2.1.5 insoweit verfügten Nebenbestimmungen stellen die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen bzw. –rechtlichen Belange sicher und tragen auch den Forderungen des zuständigen Landratsamtes/Sachgebiet Abfallrecht ausreichend Rechnung.

Im Übrigen gewährleisten die bestehenden rechtlichen Regelungen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts den ordnungsgemäßen Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen. Die Beachtung dieser Regelungen und Regeln obliegt der Vorhabensträgerin wegen § 4 Satz 1 FStrG ohnehin (vgl. Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10). Die Einhaltung der vom zuständigen Landratsamt in Bezug auf anfallende Abfälle festgelegten Maßgaben ist damit in ausreichendem Maß sichergestellt. Spezielle abfallrechtliche Probleme, die mit diesem Instrumentarium nicht ohne weiteres bewältigt werden könnten, sind vorliegend nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb davon ab, neben den genannten Auflagen, weitere Nebenbestimmungen insoweit festzulegen.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen; dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

Das Landratsamt Ansbach verweist darauf, dass die im Zuge der Bau- bzw. Ausubarbeiten für das Vorhaben entstehenden gefährlichen und nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle sowie Baumischabfälle nach den einzelnen Fraktionen (Abfallschlüsseln) zu trennen und durch zugelassene Firmen einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung oder Beseitigung zuzuführen sind. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dies zu beachten; sie ist ohnehin nach den Vorgaben des KrWG hierzu verpflichtet (siehe etwa § 7 Abs. 2 und 3, § 9 Abs. 1, Abs. 2 Satz 3, § 15 Abs. 2 und 3 KrWG, § 8 GewAbfV). Soweit das Landratsamt fordert, Bauschutt ebenfalls zu verwerten, hat die Vorhabensträgerin dies ebenso zugesagt.

Das Landratsamt Ansbach fordert, Bodenmaterial mit den Richtwerten von Z 0 bis Z 2 nach LAGA M 20 müsse vor dem Einbau an anderen Standorten auf seine Schadstofffreiheit hin überprüft werden, sofern nicht die Ausnahmetatbestände der Nr. 4.1 des LfU-Merkblatts „Beprobung vom Boden und Bauschutt“ vorlägen, insbesondere müsse es frei von Bauschutt, Baustellenabfällen, Ziegelbruch, Mineralölrückständen, Chemikalien oder sonstigen Abfällen oder Schadstoffen sein. Zur Bestimmung der Schadstofffreiheit des Materials seien die einschlägigen Analyseverfahren durchzuführen. Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt zu beachten.

Soweit das Landratsamt Ansbach meint, dass die Zwischenlagerung von Abfällen, etwa Boden und Bauschutt, auf den in Nr. 9.4 der Unterlage 1 T genannten Flächen erst nach vorheriger Zustimmung des Landratsamtes sowie des Wasserwirtschaftsamtes zulässig sei, trifft dies allerdings vorliegend nicht zu. Der gegenständliche Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) auch eine evtl. nach § 1 Abs. 1 i. V. m. Nr. 8.12 des Anhangs 1 der 4. BImSchV erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die durch die festgestellte Planung umfasste Zwischenlagerung von Aushubmassen. Soweit dabei besondere Anforderungen zu beachten sind, sind diese in den Nebenbestimmungen unter A. 3.2 niedergelegt, die auf der Stellungnahme des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes beruhen.

Das Landratsamt Ansbach bittet darauf zu achten, dass im Falle räumlicher Beschränkungen von Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen, Schadstoff- und Sedimenteinträge in das Grundwasser vermieden werden. Zudem habe die Lagerung der Bauabfälle während der Baumaßnahme entweder in Containern/Mulden oder auf befestigter Fläche zu erfolgen. Das Abbruchmaterial sei mit Folie abzudecken, um Auswaschungen von Schadstoffen durch Niederschläge zu vermeiden. Vor der Entsorgung sei das Material nach den einschlägigen Vorgaben zu untersuchen und je nach Belastungsgrad einer ordnungsgemäßen sowie schadlosen Verwertung bzw. Beseitigung zuzuführen. Asbesthaltige und stark teerhaltige Bauabfälle (gefährlicher Abfall) seien in zugelassene Behältnisse zu verbringen und umgehend über eine zugelassene Anlage zu entsorgen. Die Vorhabensträgerin hat auch diesbezüglich Zusagen erteilt. Zudem darf insoweit auf die unter A. 3.2.1.3 verfügte Nebenbestimmung verwiesen werden.

Das Landratsamt Ansbach fordert darüber hinaus, zum Schutz vor unerlaubten Ablagerungen das Gelände außerhalb der Betriebszeiten für Dritte unzugänglich zu machen. An den Zufahrtswegen seien Hinweistafeln anzubringen, die das Betreten für Unbefugte und das unerlaubte Ablagern bzw. Verfüllen von Materialien auf dem Gelände verbieten. Unberechtigte Ablagerungen von Dritten im Betriebsgelände seien zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Das Landratsamt sei hierüber zu unterrichten; bei Verdacht auf Umweltdelikten sei bei der zuständigen Polizeidienststelle Anzeige zu erstatten.

Dieser Forderung gibt die Planfeststellungsbehörde keine Folge. Sie vermag einen hinreichenden Anlass für eine Einzäunung der Lagerflächen oder dgl. während der

Arbeitsruhe sowie für eine Beschilderung in der geforderten Form zu erkennen. Derartiges ist im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen bislang kein Standard; dass vorliegend insoweit besondere Umstände gegeben sein könnten, ist nicht ansatzweise ersichtlich. Unabhängig davon steht es der Vorhabensträgerin jederzeit frei, dem Ansinnen des Landratsamtes dennoch zu folgen. Dass Abfallablagerungen durch Dritte auf der Lagerfläche durch die Vorhabensträgerin ordnungsgemäß zu entsorgen sind, ergibt sich unmittelbar aus der geltenden Rechtslage (vgl. § 3 Abs. 9 i. V. m. § 7 Abs. 2 und § 15 Abs. 1 KrWG). Die Planfeststellungsbehörde geht auch davon aus, dass in dem Fall, dass derartige Ablagerungen auftreten, die Vorhabensträgerin ohnehin das Landratsamt sowie ggf. auch die Polizei hierüber unterrichtet, wie es der üblichen Praxis entsprechen dürfte. Die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung sieht die Planfeststellungsbehörde deshalb als entbehrlich an.

Hinsichtlich der Forderung des Landratsamtes, Bodenaushub, der ggf. mit Altlasten kontaminiert sei, müsse vor einer Entsorgung nach bodenschutzrechtlichen Bestimmungen untersucht werden, wobei Aushubmaßnahmen in diesem Fall durch einen geeigneten Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu begleiten seien, und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse über Menge, Belastung etc. seien diese dem Landratsamt und dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt in Berichtsform vorzulegen und eine Verwertung oder Beseitigung des Materials sei erst nach Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes und des Landratsamtes zulässig, hat die Vorhabensträgerin ebenso die Einhaltung dieser Vorgaben zugesagt.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben demnach nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen; dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen, nachdem – auch mittels der Nebenbestimmungen unter A. 3.6 – sichergestellt wird, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und auch keine nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind.

### 3.4.13 Kommunale Belange

#### 3.4.13.1 Gemeinde Kammerstein

Soweit die Gemeinde Kammerstein für ihre Ortsteile Schattenhof, Albersreuth, Volkersgau und Waikersreuth eine Optimierung der plangegegenständlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen für notwendig erachtet, darf auf die Ausführungen unter den vorstehenden Ziffern C. 3.4.4.1.3 sowie C. 3.4.4.1.4 verwiesen werden. Dort wurde dargelegt, dass die plangegegenständlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen in vollem Umfang den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und daher für weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen keine (rechtliche) Veranlassung besteht. Soweit die Gemeinde Kammerstein zusätzliche als die planfestgestellten Maßnahmen fordert, ist diese Forderung zurück zu weisen.

Die Gemeinde Kammerstein bittet die von der Baumaßnahme tangierten Versorgungsleitungen des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Heidenberg-Gruppe, einschließlich der Wasserleitung im Bereich der Unterführung der GVS Albersreuth – Dechendorf zu sichern bzw. anzupassen. Die Vorhabensträgerin hat dies unter Bezugnahme auf die Ziffer 4.6 und 4.13 der Unterlage 11 T zugesagt.

Die Gemeinde Kammerstein würde es begrüßen, wenn das provisorische Becken RHB 775-1L im Nord-West-Quadranten der AS Schwabach-West zur Nutzung als Feuerlöschteich verbleiben könnte und bittet um entsprechende Prüfung. Die Vorhabensträgerin hat hierzu dargelegt, dass es sich bei dem provisorischen Becken um ein Rückhaltebecken handle, welches das dort gesammelte Wasser vor der

Einleitung in die Vorflut auf eine verträgliche Wassermenge drosselt. Entsprechend seiner Zweckbestimmung bzw. seiner Funktionsweise laufe das Rückhaltebecken mehrere Stunden nach den Regenereignissen vollständig leer und besitze somit keinen dauerhaften Wasserstand. Ein Umbau des Beckens mit dem Ziel, darin eine dauerhafte Wasserfläche, z. B. als Löschteich, zu erzeugen, sei aus natur- und artenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich. Diese dauerhaften Wasserflächen entwickeln sich erfahrungsgemäß nach einer gewissen Zeitdauer zu Lebensräumen mit Biotopcharakter, insbesondere für Amphibien. Aufgrund seiner Lage im AS-Quadranten sei diese Wasserfläche naturgemäß vollständig von Verkehrsflächen umgeben. Dies führe dazu, dass die Amphibien bei ihren jährlich einsetzenden Wanderungen die verkehrlich hoch belasteten AS-Rampen queren müssen und überfahren werden können. Aus diesem Grund sei die Errichtung von offenen Wasserflächen in Anschlussstellenquadranten in natur- und artenschutzrechtlicher Hinsicht nicht gestattungsfähig. Die höhere Naturschutzbehörde hat zu dieser Thematik ergänzend auf die einschlägigen Regelwerke wie die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Entwässerung (RAS – Ew 2005) verwiesen. Diese Richtlinien empfehlen ausdrücklich, dass zum Schutz der Fauna isoliert liegende Bauwerke, beispielsweise in Anschluss-Stellen, möglichst zu vermeiden seien. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Bewertung an, so dass dem Wunsch der Gemeinde Kammerstein insoweit nicht entsprochen werden kann. Im Übrigen darf auf die vorstehende Ziffer C. 3.4.7.3.1 Bezug genommen werden, die sich mit dieser Problematik auseinandersetzt.

Die Gemeinde Kammerstein weist ferner darauf hin, dass die für die flächengleiche Ersatzaufforstung vorgesehene gemeindliche Fläche mit der Fl. –Nr. 314/17 Gemarkung Laubenhaid als ökologische Ausgleichsfläche für eine andere Maßnahme (Errichtung einer Kindertagesstätte) vorgesehen sei. Somit stehe dieses Grundstück wegen Eigenbedarf nicht als Ausgleichsfläche für das Straßenbauvorhaben zur Verfügung. Die Vorhabensträgerin hat im Zuge der eingebrachten Tektur nunmehr auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl. –Nr. 324/17 Gemarkung Laubenhaid verzichtet und weicht nunmehr auf Flächen der Bayerischen Staatsforsten aus.

Die Gemeinde Kammerstein fordert, dass während der Baudurchführung sichergestellt werden müsse, dass Einschränkungen an den Gemeindeverbindungsstraßen sowie an öffentlichen Feld- und Waldwegen auf ein Minimum reduziert werden. Die Erschließung der parallel zur Autobahn verlaufenden Wege zu land- und forstwirtschaftlichen Flächen müsse zudem gewährleistet sein. Die Vorhabensträgerin hat hierzu ausgeführt, dass es durch die gewählte Lage- und Höhentrassierung gelinge, den Verkehr auf den kreuzenden Straßen und Wegen unter Zuhilfenahme vereinzelter – kurzzeitiger – Sperrungen aufrecht zu erhalten. Für die Wiederherstellung zu überbauender parallel verlaufender öffentlicher Feld- und Waldwege bzw. Forstwege sei mit einer Zeitdauer von maximal einer Bausaison zu rechnen. Damit trage die gegenständliche Planung der Forderung nach Minimierung der Einschränkungen während der Bauarbeiten in bauablauftechnisch größtmöglichem Umfang Rechnung. Lediglich die Sperrung der Überführungsbauwerke von zwei kreuzenden öffentlichen Feld- und Waldwegen sei unvermeidbar. Aufgrund der vom Baubeginn bis ca. zum Wasserschutzgebiet „Schwabacher Quellen“ (Bau -km 764+993 bis Bau-km 771+730) zu Grunde liegenden Ausbaumaße mit einer einseitigen Verbreiterung in Richtung Süden, liegen in diesem Teilabschnitt die bestehenden Überführungsbauwerke im Baufeld der zukünftigen Richtungsfahrbahn Nürnberg und müssen deswegen zu Beginn des Ausbaus abgebrochen werden. Dies betreffe die Überführungen der öffentlichen Feld- und Waldwege bei Bau-km 767+731 (BW 767a) und 769+414 (BW 769b). Im Bereich des höher klassifizierten Straßennetzes seien jedoch keine Sperrungen längerer Dauer vorgesehen. Somit wird der Forderung der Gemeinde Kammerstein sowie

den dort ansässigen Grundeigentümern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

Die Gemeinde Kammerstein meint, dass die Sicherung der Privatgrundstücke im Bereich der Autobahnraststätten Kammersteiner Land Süd und Nord u. a. wegen Müllablagerungen nicht ausreichend sei. Diese seien daher mit einer stabilen und sicheren Zaunanlage zu umfrieden. Die T+R-Anlage Kammersteiner Land ist indessen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, so dass diesem Anliegen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht abgeholfen werden kann.

#### 3.4.13.2 Gemeinde Rohr

Die Gemeinde Rohr verlangt die Wiederherstellung der vorübergehend genutzten Grundstücksflächen in den im Beweissicherungsverfahren festgestellten Zustand. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass nach Fertigstellung der Maßnahmen die beanspruchten Flächen zusammen mit den Landwirten begangen und – soweit vorhanden – verbliebene Schäden festgehalten werden. Im Rahmen der Bauabnahme werden diese Mängel gegenüber den bauausführenden Firmen geltend gemacht und anschließend sachgerecht beseitigt. Vor Baubeginn werde die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten eine Beweissicherung der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehenden in Anspruch zu nehmenden Flächen in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustands veranlassen. Diese Dokumentation werde den Grundstückseigentümern vor Baubeginn überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach werde bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzugezogen. Die jeweiligen Grundstückseigentümer werden rechtzeitig vorher unterrichtet, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Somit wird dem Verlangen der Gemeinde Rohr entsprochen.

Die Gemeinde Rohr wünscht, dass aufgrund größerer Ableitungsmengen keine Verschlechterung der Oberflächenwasserentwässerung unter Berücksichtigung von verstärkt auftretenden Starkregenereignissen eintrete. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, keine Verschlechterung der Oberflächenwasserentwässerung vorzunehmen und vorhandene Oberflächenwasserentwässerungseinrichtungen gemäß den anerkannten Regeln der Technik wiederherzustellen.

Die Gemeinde Rohr fordert zudem (vorübergehend) in Anspruch genommene Forstflächen gegebenenfalls wieder aufzuforsten bzw. diese zu Mischwald umzugestalten. Hierzu ist festzustellen, dass die Festlegung der Vorgehensweise bezüglich vorübergehend in Anspruch zu nehmender Waldflächen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen gemäß den naturschutz- bzw. waldrechtlichen Bestimmungen erfolgt. Grunderwerbsverhandlungen sowie Entschädigungsfragen sind aber einem gesonderten Verfahren vorbehalten und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Gemeinde Rohr regt an, bei forst- und landwirtschaftlich genutzten Flächen, die bedingt durch den Brückenrückbau nicht oder nur unter erheblichem Aufwand angefahren bzw. bewirtschaftet werden können, Entschädigungszahlungen zu leisten. Dieser Anregung kann nicht entsprochen werden. Ein Fall des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, unter dessen Voraussetzungen (ausnahmsweise) dem Grunde nach bereits im Planfeststellungsbeschluss eine Geldentschädigung festgesetzt werden kann, liegt nicht vor. Die Festsetzung einer Geldentschädigung nach dieser Vorschrift setzt voraus, dass zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger vorhabensbedingter Wirkungen auf Rechte anderer an sich Schutzvorkehrungen oder Anlagen erforderlich sind, die aber untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die –

auf die Bauzeit begrenzten – vorhabensbedingten Umwege jedoch hinsichtlich ihrer Länge und ihrer Zeitdauer entschädigungslos zumutbar, so dass es insoweit keiner (weitergehenden) Schutzvorkehrungen oder Anlagen zur Verkürzung oder Vermeidung der Umwege bedarf. Folglich ist auch für eine Entschädigung wegen des Verzichts auf derartige Schutzvorkehrungen oder Anlagen kein Raum.

Soweit die Gemeinde Rohr die ordnungsgemäße Anbindung von neu gebauten Wegen, Zufahrten und Straßen an das bestehende Wegenetz fordert, hat die Vorhabensträgerin dies ebenfalls zugesichert.

Zudem verlangt die Gemeinde Rohr, dass Grundstücke, für die eine Seitenentnahme vorgesehen sei, nach den Eingriffsmaßnahmen wieder in den originären Gelände- und Qualitätszustand zu versetzen seien. Zunächst wird auf die vorstehende Ziffer C. 3.4.11.9 verwiesen, wonach Seitenentnahmen nur mit der Zustimmung des jeweiligen Eigentümers erfolgen dürfen. Sollte dieser im Einzelfall einer Seitenentnahme zustimmen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, nach Beendigung der Massentnahme das betroffene Grundstück wieder vollständig zu rekultivieren und so zu gestalten, dass die ursprüngliche Nutzung fortgesetzt werden kann. Da eine Massentnahme dauerhaft erfolgt, kann der originäre Geländezustand naturgemäß nicht wiederhergestellt werden.

Soweit die Gemeinde Rohr eine rechtzeitige Information der betroffenen Anlieger oder Hinterlieger im Falle einer vorübergehenden bzw. dauerhaften Einschränkung oder Nutzungsverhinderung öffentlich gewidmeter Wege oder Straßen wünscht, hat die Vorhabensträgerin insoweit ebenso eine Zusage erteilt. Ergänzend ist anzumerken, dass weitere Informationen dazu, insbesondere über den Baubeginn, über die örtliche Tagespresse erfolgen werden.

Die Gemeinde Rohr bringt vor, dass Regressansprüche jeglicher Art an die Gemeinde, welche durch die Bauarbeiten verursacht und von Dritten geltend gemacht werden, an die Vorhabensträgerin zu richten seien. Die Planfeststellungsbehörde verweist zu dieser Thematik auf die vorstehenden Ziffern C. 3.4.11.4 sowie C. 3.4.11.5. Ergänzend wird nochmals darauf hingewiesen, dass Grunderwerbsverhandlungen sowie Entschädigungsfragen in einem gesonderten (der Planfeststellung nachgelagerten) Verfahren zu klären sind. Haftungsfragen richten sich nach der geltenden Rechtslage.

Die Gemeinde Rohr weist darauf hin, dass sich ausbaubedingt keine Verschlechterung hinsichtlich der Behandlung von Oberflächenwasser, das durch direkte und indirekte Beeinträchtigungen durch den Autobahnverkehr (Abrieb, Emissionen etc.) beeinflusst werde, ergeben dürfe. Der Oberflächenwasserabfluss in vorhandene oder neu angelegte Gräben, Vorfluter bzw. Regenrückhaltebecken bedürfe mit Blick auf die Abflussmengen in die Wassereinzugsgebiete der Ortschaften Dechendorf, Gaulnhofen, Prünst und Unterprünst einer hydraulischen Regulierung. Vernässung oder Staunässe benachbarter land- und forstwirtschaftlicher Flächen sei zu vermeiden. Hierzu ist festzustellen, dass das im Bereich der A 6 anfallende Fahrbahnoberflächen- und Geländewasser derzeit unbehandelt den Vorflutern zugeführt wird. Zukünftig wird das Fahrbahnoberflächenwasser in den neuen Beckenanlagen ASB/RHB 768-1L sowie ASB/RHB 770-1L gereinigt und gedrosselt. Die Ausbildung der Beckenanlagen erfolgt dabei gemäß den Vorgaben des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes. Die plangegenständlichen Beckenanlagen erfüllen die wasserwirtschaftlichen Vorgaben, insbesondere die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie, in vollem Umfang. Eine durch das plangegenständliche Vorhaben bedingte Verschlechterung der Wasserqualität in den Vorflutern ist damit nicht zu befürchten. Die Höhe der Drosselung sowie der zulässigen Abflussmenge aus dem jeweiligen Becken bestimmt sich dabei nach der vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt ermittelten Leistungsfähigkeit der Vorfluter (siehe hierzu

auch A. 4.1 des Beschlusstextes). Eine durch den Autobahnausbau bedingte Verschlechterung der hydrologischen Verhältnisse, insbesondere im Hinblick auf die Wassermengen, ist in den vorgenannten Wassereinzugsgebieten ebenso nicht zu besorgen. Eventuell überbaute Gräben, Mulden etc., die der Ableitung des Geländewassers dienen, werden nach Zusage der Vorhabensträgerin wiederhergestellt und analog dem Bestand wieder angebunden. Eine ausbaubedingte Vernässung oder Staunässe benachbarter land- oder forstwirtschaftlicher Flächen ist somit nicht zu befürchten.

Soweit die Gemeinde Rohr bittet, im Zuge der Erdbauarbeiten entsprechende (notwendige) Erosionsschutzmaßnahmen zu ergreifen, hat dies die Vorhabensträgerin ausdrücklich zugesichert. Zudem werden die Erdbauarbeiten gemäß den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt.

Die Gemeinde Rohr trägt ergänzend vor, dass zukünftig zu erwartende Starkregenereignisse bei der Bemessung von Regenrückhalteanlagen zu berücksichtigen seien. Die Ausbildung der Beckenanlagen erfolgt gemäß den Vorgaben des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes. Die plangegegenständlichen ASB/RHB erfüllen die wasserwirtschaftlichen Anforderungen insbesondere im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Hochwasserereignisse in vollem Umfang. Die Besorgnis der Gemeinde Rohr ist insoweit unbegründet.

Soweit die Gemeinde Rohr eine Optimierung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wünscht, wird auf die Ausführungen unter vorstehender Ziffer C. 3.4.4 dieses Beschlusses Bezug genommen. Zusammengefasst ist nochmals festzustellen, dass die plangegegenständlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben genügen. Darüberhinausgehende (aktive) Schallschutzmaßnahmen zu Lasten der Bundesstraßenverwaltung, wie die von der Gemeinde Rohr geforderte Verlängerung der Lärmschutzwälle oder der Einbau von Flüsterasphalt, können daher nicht gewährt werden.

### 3.4.13.3 Stadt Schwabach

Die Stadt Schwabach fragt bezüglich der geplanten Verbreiterung des Bauwerks BW 775b (Brücke A 6/ B 466) nach, ob sich dadurch der Querschnitt der Fahrbahnen und des Geh- und Radweges verändern würden. Die Vorhabensträgerin legt dar, dass die Querschnitte der Fahrbahnen und des Geh- und Radweges unverändert bleiben, da der Baulastträger der B 466 bzw. des Geh- und Radweges kein Änderungsverlangen geäußert hat.

Soweit die Stadt Schwabach fordert, alle erdenklichen Maßnahmen zum Schutz des vom Vorhaben tangierten Wasserschutzgebiets „Schwabacher Quellen“ (Zone IIIB) während der Bauphase und im Betrieb (z.B. bei Havarien von Gefahrguttransporten) zu beachten, hat die Vorhabensträgerin dies zugesagt. Insoweit darf auf die vorstehende Ziffer C. 3.4.7.1 dieses Beschlusses verwiesen werden.

Die Stadt Schwabach regt an, auf den Grün- bzw. Mittelstreifen der A 6 im plangegegenständlichen Abschnitt geeignete Pflanzmischungen zu säen, welche die Biodiversität erhöhen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die Förderung der Biodiversität auch bei der Anlage von Autobahnbegleitgrün durch die Verwendung von gebietseigenem Saatgut sowie gebietseigenen Gehölzen angestrebt werde, soweit nicht gewichtige Gründe (z. B. Erosionsschutz) entgegenstehen.

Die Stadt Schwabach bringt vor, dass in der Unterlage 17.1 (Tabellen S. 30 und 31) die untersuchten Lärmwerte für den Gewerbepark West aufgeführt seien. In Unterlage 7 Blatt 3 (Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen) seien diese je-

doch nicht dargestellt. Die Stadt Schwabach regt daher an, für alle betroffenen Bauflächen im Stadtgebiet darzustellen, ob die Grenzwerte eingehalten werden.

Die Vorhabensträgerin hat dargelegt, dass in der Unterlage 7 nur die Immissionsorte dargestellt werden, an denen im lärmtechnischen Planungsnullfall Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auftreten und damit Ansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge ausgelöst werden. Alle weiteren berechneten Immissionsorte, an denen kein Anspruch auf Lärmschutz besteht, wie zum Beispiel die berechneten Immissionsorte in Kitschendorf, Albersreuth, Waikersreuth usw. werden daher in der Unterlage 7 nicht dargestellt. Aus Gründen der einheitlichen Darstellung werde der Vorschlag nicht aufgegriffen. Das Sachgebiet 50 bei der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) hat die immissionsrechtlichen Planunterlagen geprüft und deren Plausibilität bestätigt. Die Vorgehensweise der Vorhabensträgerin ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Stadt Schwabach fragt weiter nach, ob über die Frischluftschneise Siechweihergraben zusätzlicher Lärm in das Stadtgebiet getragen werden könne. Zudem stelle sich die Frage, ob (auch) mit zusätzlichem Lärm durch Veränderungen des Verkehrsaufkommens auf der B 466 in Richtung Schwabach zu rechnen sei und gegebenenfalls in welchem Umfang diese Veränderung auftreten werde. Die Vorhabensträgerin hat zu dieser Thematik ausgeführt, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 im Rahmen der prognostisch möglichen Genauigkeit keine ausbaubedingte dauerhafte Verkehrszunahme durch Verkehrsverlagerungen auf dem nachgeordneten Straßennetz innerhalb bebauter Bereiche zu erwarten sei. Naturgemäß gehe mit der prognostizierten Verkehrszunahme (siehe hierzu Unterlage 21) auch eine Erhöhung des Verkehrslärms einher. Die Auswirkungen dieser Erhöhung bewegen seien jedoch unkritisch für das Stadtgebiet von Schwabach. Die Planfeststellungsbehörde weist zu diesem Themenkomplex ergänzend auf die detaillierten Ausführungen unter vorstehender Ziffer C. 3.4.4.1 hin und schließt sich den Aussagen der Vorhabensträgerin an.

Die Stadt Schwabach regt die Erteilung einer Auflage an, dass die Verkehrsauswirkungen auf das Stadtgebiet durch die Baustelle im Planbereich soweit wie möglich minimiert werden. Hierzu ist festzustellen, dass der plangegenständliche Ausbauabschnitt das Gebiet der Stadt Schwabach lediglich durch Teile der Lärmschutzwände 8.13 und 8.14 (siehe hierzu Unterlage 7 Blatt 3) tangiert. Der Ausbau der A 6 im Abschnitt östlich Triebendorf bis AS Schwabach-West erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Autobahn. Zusätzlich dazu wurde das BW 775b bereits im Zuge des A 6 – Ausbaus im Abschnitt AS Schwabach-West bis zur AS Roth mit hergestellt. Damit sind die Verkehrsauswirkungen auf das Stadtgebiet von Schwabach durch die Baustelle in dem geplanten Abschnitt soweit wie möglich minimiert. Die Planfeststellungsbehörde hält damit die Erteilung einer entsprechenden Auflage nicht für erforderlich.

#### 3.4.13.4 Stadt Windsbach

Die Stadt Windsbach regt an, das ASB/RHB 765-1R nach Westen auf eine Wiese zu verschieben, um den Verlust von ca. 11.000 m<sup>2</sup> gesunden Kiefernwaldes mit einem darunter stehenden Buchenbestand (8-10 m hoch) aus Naturverjüngung zu vermeiden.

Um die grundsätzliche Funktionsfähigkeit von Beckenanlagen im Freispiegelgefälle zu gewährleisten und dabei gleichzeitig deren Größe bzw. die erforderliche Flächeninanspruchnahme zu minimieren, ist es nach Aussage der Vorhabensträgerin erforderlich, diese so nah wie möglich an den Tiefpunkten der Autobahn sowie der jeweiligen Vorflut anzuordnen. Im Fall des ASB/RHB 765-1R konnten bei der ge-

troffenen Standortwahl diese Kriterien optimal berücksichtigen werden, so dass sich eine Verschiebung des Beckenstandortes zwangsläufig nachteilig auswirken würde. Zudem befindet sich ein Teil des für die Beckenanlage erforderlichen Flächenbedarfs bereits im Eigentum der Vorhabensträgerin, so dass am gewählten Standort gleichzeitig die Inanspruchnahme von Privateigentum minimiert sei. Den vorgeschlagenen Alternativstandort auf den Fl. –Nrn. 678/5, 680/4 und 678/2 Gemarkung Kitschendorf bewertet die Vorhabensträgerin wie folgt:

Die Funktionsfähigkeit der Beckenanlagen im Freispiegelgefälle wäre auch hier grundsätzlich möglich. Die mit diesem Standort einhergehende Abrückung vom Tiefpunkt der A 6 und der Vorflut würde allerdings eine Oberflächenwasserzuführung mittels Rohrleitung entgegen des Gefälles der A 6 auf einer Länge von ca. 150 m erfordern. Dies hätte wiederum einen Höhenverlust von ca. 50 cm zur Folge. Die daraus resultierende geringere mögliche Beckentiefe bei gleichbleibendem erforderlichen Beckenvolumen würde eine Vergrößerung der erforderlichen Flächeninanspruchnahme um (mindestens) ein Drittel zur Folge haben. Die Größe des vorgeschlagenen Standortes mit den Fl. –Nrn. 678/5, 680/4 und 678/2 Gemarkung Kitschendorf sei nicht ausreichend, um nur dort die Beckenanlage unterzubringen. Es wäre zusätzlich eine Inanspruchnahme der gleichfalls bewaldeten Fl. –Nrn. 516, 517 Gemarkung Kitschendorf und weiterhin der Fl. –Nr. 403/4 Gemarkung Kitschendorf notwendig. Aufgrund des Höhenverlustes von 50 cm sei es zudem nicht mehr möglich, wie bisher geplant, das behandelte Wasser in einem Graben über die Einleitstelle E 1 der Vorflut zuzuführen. Stattdessen müsste hier eine ca. 200 m lange Rohrleitung ca. DN 700 zur Einleitstelle E 1 hergestellt werden. Dies hätte ebenso entsprechende Eingriffe in den Wald der Fl. –Nr. 403/4 Gemarkung Kitschendorf und entsprechende Mehrkosten zur Folge. Als Alternative zu dieser Verrohrung DN 700 könnte die Einleitstelle E 1 um ca. 80 m in Richtung Süden verlegt werden, um damit die Höhenverhältnisse so zu verbessern, dass wieder eine Ableitung mit einem Graben möglich sei. Der Graben hätte eine Länge von ca. 250 m und würde die Fl. –Nr. 517 Gemarkung Kitschendorf vollständig durchschneiden. Somit ließe sich mit der vorgeschlagenen Verschiebung zwar die Inanspruchnahme von bewaldeten Flächen etwas reduzieren, gleichzeitig würden sich aber die Gesamtflächeninanspruchnahme, insbesondere von Privateigentum, sowie die Kosten der Beckenanlage erhöhen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den plausiblen Darlegungen der Vorhabensträgerin an und weist die Anregung, das Becken zu verschieben, zurück.

Die Stadt Windsbach kritisiert, dass die Betriebsumfahrung im Bereich der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen augenscheinlich sehr großzügig geplant worden sei. Für den winterlichen Räumdienst bzw. Betriebsdienst sollte weit weniger Platzbedarf notwendig sein. Nach Ansicht der Stadt Windsbach sollte der Einfahrtsbereich zur Umfahrung näher an die Autobahn geschoben werden (von ca. 200 m auf 100 m), um auch hier die Holzung zu minimieren. Bezüglich des Sichtfeldes sollte dies nach dortiger Auffassung realisierbar sein.

Die Vorhabensträgerin legt hierzu dar, dass die derzeitige Trassierung der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen im Kreuzungsbereich mit der A 6 nicht den Anforderungen an die Verkehrssicherheit genüge. Im Einmündungsbereich des öffentlichen Feld- und Waldweges, der gleichzeitig als Zuwegung für die genannte Betriebsumfahrung diene, sei die Anfahrtsicht gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) nicht gegeben. Daher sei im Rahmen der rechtlichen Vorgaben die Gemeindeverbindungsstraße im Anpassungsbereich richtlinienkonform trassiert worden. Um dabei die vorgegebene Anfahrtsicht ohne Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mit einer Schenkellänge von  $L = 200$  m einzuhalten, sei es erforderlich gewesen, die Einmündung entsprechend den Darstellungen in den Planfeststellungsunterlagen in Richtung Süden zu ver-

schieben. Bei einer Rückverschiebung der Einmündung in Richtung Norden wären im Anpassungsbereich der GVS die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr erfüllt. Im Zuge der eingebrachten Tekturen konnte diesem Einwand jedoch entsprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat im Einvernehmen mit der Stadt Windsbach zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Anfahrtsicht im Bereich der Wirtschaftswegeinmündung) auf der GVS Kitschendorf – Gaulnhofen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h angeordnet (siehe vorstehende Ziffer A. 3.7.2 des Beschlusstextes). Dadurch konnte die Länge der Zufahrt/Umfahrung entsprechend verkürzt und somit flächensparender ausgeführt werden, ohne dass insoweit Defizite bei der Verkehrssicherheit zu besorgen wären. Insoweit darf auf die Erläuterungen in den Ziffern 1.5 sowie 1.16 der Unterlage 11 T verwiesen werden.

#### 3.4.14 Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, hat im Rahmen seiner Anhörung mitgeteilt, dass seine Belange durch den plangegenständlichen Ausbau der A 6 im Abschnitt östlich Triebendorf – AS Schwabach-West nicht berührt werden, so dass keine Bedenken bestehen.

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin der Bahnlinie 5320 Treuchtlingen – Nürnberg hat gegen die festgestellte Planung bei Beachtung bzw. Einhaltung von ihr im Einzelnen näher bezeichneter Maßgaben keine Bedenken geäußert. Der Planbereich befindet sich innerhalb des Schutzstreifes der 110- kV-Bahnstromleitung Nr. 418 Grönhart-Nürnberg, Mast-Nrn. 7618 und 7619 der DB Energie GmbH, deren Bestand und Betrieb zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein müsse. Die Vorhabensträgerin hat explizit zugesagt, die in der Stellungnahme der DB Energie GmbH insoweit enthaltenen Schutzauflagen zu beachten.

Des Weiteren erhebt die Deutsche Bahn AG eine Reihe von Forderungen bezüglich ihrer infrastrukturellen Belange. Im Wesentlichen weist die Deutsche Bahn AG darauf hin, dass Bauarbeiten in der Nähe von Bahnbetriebsanlagen umfangreiche Vorarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der Kabel, Leitungen und sonstigen Anlagen erfordern. Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Zudem werden weitere Forderungen bei Baudurchführungen unter Einsatz von Bau- bzw. Hubgeräten (z. B. Kran, Bagger etc.) geltend gemacht. Die einzelnen von der Deutschen Bahn AG detailliert erhobenen Forderungen sind ihrer Stellungnahme vom 14.05.2019 zu entnehmen, worauf Bezug genommen werden darf.

Die festgestellte Planung greift nicht unmittelbar in Gleis- oder sonstige Bahnanlagen ein, auch vom Baubetrieb zur Umsetzung der Planung sind diese Anlagen nicht betroffen (siehe insbesondere Unterlage 5 T Blatt 1 – 6). Im Hinblick auf die in den Planunterlagen eingezeichneten Baufeldgrenzen sind daneben auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für die vorhandenen Bahnanlagen und den dort stattfindenden Verkehr während der Bauphase zu erkennen. Die Vorhabensträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde eine schriftliche Stellungnahme abgegeben und explizit zugesichert, dass sie sämtlichen Forderungen der Deutschen Bahn AG nachkommen werde. Die notwendigen technischen Details werden im Zuge der Ausführungsplanung mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass zur Beachtung aller einschlägigen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung, die insbesondere auch die anerkannten Regeln der Technik umfassen (Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10), die Vorhabensträgerin durch § 4 Satz 1 FStrG ohnehin verpflichtet ist.

Den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelangen ist damit, ebenso wie den sonstigen Belangen der Deutschen Bahn, ausreichend Rechnung getragen.

#### 3.4.15 Belange anderer Straßenbaulastträger

Das Staatliche Bauamt Nürnberg nimmt auf Nr. 3.26 der Unterlage 11 T Bezug und verlangt, dass im Zuge der Auflassung des provisorischen RHB 775-1L im Nord-West-Quadranten der AS Schwabach-West, vorhandene Zufahrten zur B 466 zu beseitigen seien. Die Vorhabensträgerin hat dies zugesagt.

Das Staatliche Bauamt Nürnberg stimmt der Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 6 (ASB/RHB 775-1R) in die Straßenentwässerung der B 466 grundsätzlich zu. Jedoch weist das Staatliche Bauamt Nürnberg darauf hin, dass die plangegenständliche Ablaufleitung DN 400 (Nr. 3.25 der Unterlage 11) die Bundesstraße kreuzen und in den östlich der B 466 gelegenen Straßengraben entwässern soll. Für die Verlegung dieser Leitung sowie für die Einleitung des Oberflächenwassers sei eine Verwaltungsvereinbarung abzuschließen. Die Vorhabensträgerin hat den Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zugesagt, zudem werde die Nr. 3.2 der Unterlage 11 berichtigt, da die Entwässerung östlich der B 466, in der die neue DN 400 einleitet, nicht in einen Straßengraben, sondern in die geschlossene Straßenentwässerung der B 466 (Rohrleitung) erfolge.

Das Staatliche Bauamt Nürnberg hinterfragt, ob die vorgenannte Einleitung aufgrund der bestehenden Höhenverhältnisse (Grabentiefe) tatsächlich möglich sei und bittet diesen Punkt im Zuge der Ausführungsplanung noch einmal zu überprüfen. Dem ist die Vorhabensträgerin bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens nachgekommen. Die Vorhabensträgerin legt dar, dass die neue DN 400 unmittelbar mit einem Schacht an die bestehende Entwässerungsleitung der B 466 angebunden werde. Vor der Einleitung in die Entwässerungsleitung der B 466 erfolge in der Beckenanlage 775-1R eine Drosselung auf 14 l/s. Damit ist die vorgesehene Einleitung höhen- und mengenmäßig problemlos möglich.

Soweit das Staatliche Bauamt Nürnberg bittet, notwendige Änderungen an der Straßenentwässerung der B 466 vorab mit ihm abzustimmen, erteilt die Vorhabensträgerin auch insoweit eine Zusage. Sofern bauzeitbedingt eine Baustellenzufahrt zur B 466 notwendig werden sollte, sichert die Vorhabensträgerin die rechtzeitige Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis beim Staatlichen Bauamt Nürnberg zu.

Das Staatliche Bauamt Nürnberg weist darauf hin, dass durch die Baumaßnahme die Entwässerung der B 466 nicht negativ beeinflusst werden dürfe; dies gelte auch für die Dauer der Bauzeit. Beides ist nach den überzeugenden Darlegungen der Vorhabensträgerin gewährleistet. Die Vorhabensträgerin verweist auch insoweit auf die zukünftige Drosselung der Einleitungsmengen auf 14 l/s und meint, dass eine negative Beeinflussung für den Endzustand nicht zu befürchten sei. Da auch bisher die bestehende A 6 die Entwässerung der B 466 als Zuführung zur Vorflut nutze und gleichzeitig eine Drosselung durch das provisorische Rückhaltebecken erfolge, sei auch für die Dauer der Bauzeit eine negative Beeinflussung nicht zu besorgen.

#### 3.4.16 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich einer Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o. ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzu-

gehen, 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.

#### 3.4.16.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH verweist darauf, dass mehrere ihrer Leitungen im Baufeld des Vorhabens verliefen, die im Zuge der Bauarbeiten gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Sie bittet daher, mindestens 6 Monate vor der Ausschreibung um Übersendung der Ausbaupläne sowie der Ausschreibungs- und Ausführungstermine. Die Vorhabensträgerin hat hierzu eine schriftliche Zusage erteilt, zudem wird auf die Auflage A. 3.1.1 verwiesen, die eine rechtzeitige Einbindung der Deutschen Telekom Technik GmbH sicherstellt.

Soweit die Deutsche Telekom Technik GmbH darauf hinweist, dass auch während der Bauarbeiten der Bestand und der Betrieb ihrer Telekommunikationslinien gewährleistet sein müsse, geht die Planfeststellungsbehörde mangels dem widersprechenden Vortrags der Vorhabensträgerin davon aus, dass dies im Rahmen der Bauausführung von ihr – wie bei zahlreichen anderen Vorhaben von ihr auch praktiziert – sichergestellt wird. Anhaltspunkte dafür, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten nicht möglich sein sollte, haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht ergeben.

Den Belangen der Deutsche Telekom Technik GmbH, soweit sie in die planerische Abwägung einzustellen sind, ist damit in hinreichendem Maß Rechnung getragen.

#### 3.4.16.2 Main-Donau Netzgesellschaft

Die Main-Donau Netzgesellschaft verweist unter Vorlage entsprechender Bestandspläne auf die im Bereich der Baumaßnahme vorhandenen 20-kV-Freileitungen auf den Gemarkungen Untersteinbach, Kammerstein und Prünst. Sie bittet daher um Terminabsprachen bezüglich notwendiger Umbau- und Ersatzmaßnahmen. Damit die Main-Donau Netzgesellschaft die erforderlichen Arbeiten an ihren Leitungsnetzen und Anlagen ausführen könne, sei eine Vorlaufzeit von mindestens 12 Wochen zu berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin hat schriftlich zugesichert, den erbetenen Termin zur Absprache eventuell notwendiger Umbau- und Ersatzmaßnahmen zeitgerecht zu vereinbaren. Insoweit wird ergänzend auf die Ziffer A. 3.1.2 des Beschlusstexts Bezug genommen.

#### 3.4.17 Belange der Autobahn Tank & Rast GmbH

Die Autobahn Tank & Rast GmbH bringt vor, dass die Ver- und Entsorgung ihrer neugebauten Servicebetriebe der T+R-Anlagen Kammersteiner Land Nord und Süd auch während der Bauzeit uneingeschränkt sowie ohne Unterbrechung vorhanden und möglich sein müsse. Die Vorhabensträgerin hat hierzu dargelegt, dass sich im Zuge der Umbindung von bestehenden auf neue Ver- und Entsorgungsleitungen kurzzeitige Unterbrechungen nicht gänzlich vermeiden ließen und insoweit keine vollumfängliche Zusage möglich sei. Es werde jedoch zugesichert, diese Unterbrechungen auf das notwendige Minimum zu begrenzen. Insoweit darf auf die Ziffer A. 3.1.4 des Beschlusstexts Bezug genommen werden.

Die Vorhabensträgerin hat zudem auf die entsprechende Forderung der Autobahn Tank & Rast GmbH explizit zugesichert, dass dem ganzjährigen Versorgungsauftrag nach Inbetriebnahme der Kompaktanlage entsprechend Rechnung getragen werde und eventuell erforderliche Unterbrechungen auf das notwendige Minimum zu begrenzen.

Die Belange der Autobahn Tank & Rast GmbH werden daher im Zuge der Umsetzung des Ausbauprojekts nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend berücksichtigt.

### 3.5 Private Einwendungen

#### 3.5.1 Einwendungen, die von mehreren Personen erhoben wurden

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die gegebenenfalls dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführenden ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Im Rahmen der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden u. a. wiederholt Forderungen, Bedenken und Anregungen, die in praktisch identischem Wortlaut auch vom Bayerischen Bauernverband vorgebracht wurden, vorgetragen. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.4.11 Bezug genommen.

Soweit sich die Einwendungen daneben noch mit anderen Fragen beschäftigen, die auch bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, wird gleichfalls auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

Soweit darüber hinaus weitere Punkte mehrfach vorgebracht werden, werden diese nachfolgend behandelt.

#### 3.5.1.1 Flächenverlust bzw. –inanspruchnahme

Bei Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im gegenständlichen Abschnitt werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauerhaft oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 10.1 T) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2 T) 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.

Das Eigentum 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 erkennt nicht, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hier unter Würdigung ihrer individuell vorgetragenen Belange hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung zugunsten des im öffentlichen Interesse gebotenen Projekts entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. auf 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 Verkehrs- und Nebenflächen selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, RdL 1999, 20).

Rein entschädigungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hier ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG); Entschädigung ist nicht nur für den Entzug des Enteignungsobjekts, sondern auch für sonstige Vermögenseinbußen zu gewähren, die als erzwungene und unmittelbare Folge der Enteignung eintreten (sogenannten Folgeschäden). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Es darf grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Enteignungsbetroffenen – wie u. a. auch ein Verlust von Erträgen aus einem Grundstück – im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 75). Ein entsprechendes Interesse des Enteignungsbetroffenen ist nur dann in die planerische Abwägung einstellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Das hat vorliegend keiner der Einwendungsführer getan.

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 wäre.

### 3.5.1.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i. V. m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass verschiedentlich unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grund-

verlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

### 3.5.1.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der Gestellung von Ersatzland für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insofern eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, UPR 1998, 149). Wird – wie vorliegend – durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

### 3.5.2 Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden

Die individuellen Einwendungen Privater wurden bereits im jeweiligen systematischen Zusammenhang an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt; es wird auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

### 3.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben auch unter Berücksichtigung seiner teilweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum und sonstige Belange mit diesem 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 6 im gegenständlichen Abschnitt in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für das Bauvorhaben 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 Belange sowie insbesondere auch die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch Zusagen der Vorhabensträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dessen die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist auch keine Alternative ersichtlich, die sich gegenüber der plangegenständlichen Variante als vorzugswürdig darstellen würde. Der Plan für das Vorhaben ist in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch

unter Berücksichtigung der möglichen Ausbauvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen beruht auf § 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. Die Entscheidung über die Widmung, Umstufung und Einziehung kann danach – wie vorliegend geschehen – auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

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 Zustellung Klage erhoben werden beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen 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 zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Verspätung genügend entschuldigt wird. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die genannte Frist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof 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 – grundsätzlich nicht einzeln zugestellt. Der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung sowie ein Hinweis auf die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans werden daneben im Amtsblatt 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 Städten Schwabach, Windsbach und Heilsbronn, bei den Gemeinden Kammerstein bzw. Rohr sowie beim Landratsamt Roth zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. 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.

Ab Beginn der Auslegung der genannten Unterlagen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken ([www.regierung.mittelfranken.bayern.de](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)) abzurufen. Während des Auslegungszeitraums kann außerdem eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

W o l f  
Ltd. Regierungsdirektor