

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung

für

die Erweiterung der Verkehrsflächen der
Tank- und Rastanlage Steigerwald an der
BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Abschnitt 560, Station 7,231

Ansbach, den 29.02.2016

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
A. Tenor.....	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Nebenbestimmungen.....	8
3.1 Unterrichtungspflichten.....	8
3.2 Denkmalpflege.....	8
3.3 Naturschutz.....	8
3.4 Bodenschutz.....	9
3.5 Brandschutz.....	9
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen.....	10
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	12
6. Entscheidung über Einwendungen.....	12
7. Kosten.....	12
B. Sachverhalt.....	12
C. Entscheidungsgründe.....	15
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	15
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen.....	15
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	16
2. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	16
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	17
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	24
3. Materiell-rechtliche Würdigung.....	28
3.1 Ermessensentscheidung.....	28
3.2 Planrechtfertigung.....	28
3.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme.....	28
3.2.2 Planungsziel.....	31
3.3 Öffentliche Belange.....	31
3.3.1 Planungsvarianten.....	31
3.3.2 Ausbaustandard.....	34
3.3.3 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	35
3.3.4 Immissionsschutz.....	36
3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege.....	41
3.3.6 Gewässerschutz.....	46
3.3.7 Bodenschutz.....	50
3.3.8 Denkmalschutz.....	51
3.3.9 Wald.....	51
3.3.10 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	52
3.3.11 Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange.....	55
3.4 Private Belange und Einwendungen.....	62
3.5 Gesamtergebnis der Abwägung.....	85
3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	86
4. Kostenentscheidung.....	86
D. Rechtsbehelfsbelehrung.....	86
E. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans.....	87

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
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	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna - Flora - Habitat - Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz,

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG);
Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rast-
anlage Steigerwald an der BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg, Abschnitt 560, Station 7,231**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan zur Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Steigerwald an der BAB A 3 wird mit den sich aus den Ziffern A 4 und A 7 dieses Beschlusses sowie aus den Rot- und Blaeintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1T	Erläuterungsbericht vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Dezember 2015	
2	Übersichtskarte vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	1:100.000
3 Blatt 1	Übersichtslageplan vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	1:25.000
3 Blatt 2T	Luftbildübersichtslageplan vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juli 2014 (<u>nachrichtlich</u>)	1:5.000
5 Blatt 1T	Lageplan Tank- und Rastanlage vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Dezember 2015	1:1.000
5 Blatt 2T	Lageplan Lärmschutzwall Buchfeld vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Dezember 2015 (<u>nachrichtlich</u>)	1:1.000
5 Blatt 3	Lageplan Ausgleichsmaßnahmen Gemarkung Schirnsdorf vom 30.11.2012	1:1.000
6.1 Blatt 1	Höhenplan Durchfahrtsstraße Nordseite vom 30.11.2012	1:1.000/100
6.1 Blatt 2	Höhenplan Durchfahrtsstraße Südseite vom 30.11.2012	1:1.000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.1 Blatt 3	Höhenplan Lkw - Fahrgasse Südseite Teil 1 vom 30.11.2012	1:1.000/100
6.1 Blatt 4T	Höhenplan Lkw - Fahrgasse Südseite Teil 2 vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juli 2014	1:1.000/100
6.1 Blatt 5	Höhenplan Umfahrungsstraße Nord - Süd vom 30.11.2012	1:1.000/100
6.1 Blatt 6T	Höhenplan Umfahrungsstraße Süd - Nord vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2015	1:1.000/100
6.1 Blatt 7	Höhenplan Tankstellenzufahrt Nord vom 30.11.2012	1:1.000/100
6.2 Blatt 1T	Höhenplan GVS Weingartsgreuth – Ailsbach vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2015	1:1.000/100
6.2 Blatt 2	Höhenplan GVS Weingartsgreuth – Buchfeld vom 30.11.2012	1:1.000/100
6.2 Blatt 3T	Höhenplan Feldwegverlegung Süd vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2013	1:1.000/100
7T	Lageplan mit Lärmschutz vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juli 2014	1:5.000
8.1 Blatt 1T	Lageplan der Einzugsgebiete - Rastanlage und Autobahn vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juli 2014	1:2.000
8.1 Blatt 2T	Lageplan der Einzugsgebiete - Ableitung in den Ailsbach vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juli 2014	1:5.000
8.2 Blatt 1	ASB und RRHB 349 - 4L - Absetz- und Regenrückhaltebecken – Nordseite vom 30.11.2012	1:200/500
8.2 Blatt 2T	ASB und RRHB 349 - 3R - Absetz- und Regenrückhaltebecken – Südseite vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2014	1:200/500
9.2 Blatt 1T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Tank- und Rastanlage vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Mai 2015	1:1.000
9.2 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Lärmschutzwall Buchfeld vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	1:1.000
9.2 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsmaßnahmen Gemarkung Schirnsdorf A3, 4 und 5 vom 30.11.2012	1:2.000
9.3T	Maßnahmenblätter zum landschaftspflegerischen Maßnahmenplan vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Mai 2015	
9.4	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 30.11.2012	
10.1 Blatt 1T	Grunderwerbslageplan Tank- und Rastanlage, GVS und Wege vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Mai 2015	1:1.000
10.1 Blatt 2	Grunderwerbslageplan Lärmschutzwall Buchfeld	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	
10.1 Blatt 3	Grunderwerbslageplan AE-Flächen Gemarkung Schirnsdorf vom 30.11.2012	1:1.000
10.2.1	Grunderwerbsverzeichnis der Gemarkung Schirnsdorf vom 30.11.2012	
10.2.2T	Grunderwerbsverzeichnis der Gemarkung Weingartsgreuth vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Mai 2015	
11T	Regelungsverzeichnis vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Dezember 2015	
14.2 Blatt 1T	Regelquerschnitt BAB A 3 - Ein- und Ausfädelungsstreifen vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2015	1:100
14.2 Blatt 2T	Regelquerschnitt Nordseite vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2015	1:100
14.2 Blatt 3T	Regelquerschnitte Südseite vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2015	1:100
14.2 Blatt 4T	Regelquerschnitte Umfahrungsstraßen, Zulieferstraßen, GVS, Feldwege vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2015	1:100
14.3 Blatt 1T	Kennzeichnende Querschnitte Nordseite vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2014	1:200
14.3 Blatt 2	Kennzeichnende Querschnitte Südseite vom 30.11.2012	1:200
16.1	WC-Gebäude Südseite – Grundriss, Schnitt, Ansichten vom 30.11.2012	1:100
16.2T	Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juli 2015	1:1.1000
17.1T	Immissionstechnische Untersuchungen vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	
18T	Wassertechnische Untersuchungen vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2014	
19.1.1T	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Mai 2015	
19.1.2 Blatt 1T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Tank- und Rastanlage vom 30.11.2012, zuletzt geändert im Juni 2014	1:2.000
19.1.2 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Lärmschutzwall Buchfeld vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	1:2.000
19.3	Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vom 30.11.2012 (<u>nachrichtlich</u>)	

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

- 3.1.1 Der Zeitpunkt des Baubeginns ist der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Bayreuther Str. 1, 90409 Nürnberg, mindestens sechs Monate vorher bekanntzugeben.
- 3.1.2 Vor Baubeginn ist mit der E.ON Bayern AG, Netzcenter Bamberg, Hallstadter Straße 119, 96052 Bamberg, Kontakt aufzunehmen, um die notwendigen Umbau- und Sicherungsmaßnahmen zu besprechen.
- 3.1.3 Baubeginn und Bauende sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen.
- 3.1.4 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege spätestens drei Monate vor Beginn anzuzeigen.

3.2 Denkmalpflege

- 3.2.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.2.2 Die Vorhabensträgerin bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.2.3 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 der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin 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.

3.3 Naturschutz

- 3.3.1 Sofern die Grünbrücke "Mönau" bis zum Jahr 2020 nicht zur Ausführung kommt, sind in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde entsprechende Ausgleichsmaßnahmen mit einem Flächenumfang von 1,7237 ha zu erbringen.

- 3.3.2 Die Ausgleichsmaßnahmen A2 - A5 sind zeitnah nach Flächenverfügbarkeit umzusetzen.
- 3.3.3 Die erforderlichen flächenbezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der erforderlichen Meldebögen zu melden.
- 3.3.4 Die Baumaßnahme sowie die Kompensationsmaßnahmen sind durch eine ökologische Baubegleitung zu betreuen.
- 3.3.5 Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, sollte auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichtet werden, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.
- 3.3.6 Im Bereich der Ausgleichsflächen A 3, A 4 und A 5 sind ergänzend zu den bisher geplanten Streuobstpflanzungen 3 - 4 reihige Heckenstrukturen auf einer Gesamtlänge von 200 Meter anzulegen.

3.4 Bodenschutz

- 3.4.1 Zur Klärung einer etwaigen Gefährdung des Grundwassers durch den Tankstellenbetrieb ist im Vorfeld des Tankstellenrückbaus eine Altlastenerkundung auf dem Tankstellenareal durchzuführen. Mögliche Eintragstellen für wassergefährdende Stoffe in den Untergrund sind dabei zunächst im Rahmen einer historischen Erkundung zu ermitteln. Auf Grundlage der historischen Erkundung ist eine Altlastenerkundung zu veranlassen, um etwaige nutzungsbedingte Untergrundverunreinigungen und damit das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung bzw. Altlast zu ermitteln.
- 3.4.2 Sofern nutzungsbedingt verunreinigter Aushub anfällt, ist der Aushub und Abbruch der bestehenden Tankstelle (Nordseite) von einem Sachverständigen gemäß § 18 BBodSchG zu begleiten. Der Aushub des verunreinigten Materials ist mittels beweissichernder Bodenproben (Sohl- und Wandbeprobung der Baugrube) zu dokumentieren. Verbleiben Restbelastungen im Untergrund, so ist mittels Sickerwasserprognose abzuschätzen, ob ein Schadstoffeintrag ins Grundwasser erfolgen kann.
- 3.4.3 Im Zuge der Bauausführung angetroffenes verunreinigtes Erdmaterial ist entsprechend der LAGA 1997 - Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen – Technische Regeln - zu untersuchen, zu bewerten und fachgerecht zu entsorgen. Bis zur Vorlage der Untersuchungsergebnisse ist der verdächtige Erdaushub ordnungsgemäß zwischenzulagern. Belastetes Material darf keinesfalls mit nicht oder weniger belastetem Material vermischt werden, um die o. g. Zuordnungswerte einzuhalten.
- 3.4.4 Für eine ordnungsgemäße Entsorgung der bei den Baumaßnahmen anfallenden Erdüberschussmenge sind die Anforderungen der LAGA 1997 zu berücksichtigen. Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers darf nicht auftreten.

3.5 Brandschutz

Die vorgesehenen Löschwasserhydranten sollen eine Wasserleistung von ca. 1600 l/min aufweisen. Soweit genormte unterirdische Löschwasserbehälter Verwendung finden, ist ein Mindestvolumen von 100 m³ einzuplanen. Sowohl der südliche als auch der nördliche Bereich ist entsprechend zu versorgen. Als Umkreis

kann ein hindernisfreier Radius von 300 Metern angesetzt werden, wobei die Autobahn als Hindernis gilt.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

3.6.1 Vor Baubeginn hat die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten eine fotografische und schriftliche Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zu veranlassen. Diese Dokumentation ist den Grundstückseigentümern vor Baubeginn zu überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten ist bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzuzuziehen. Die jeweiligen Grundstückseigentümer sind rechtzeitig vorher zu unterrichten, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen.

3.6.2 Die Vorhabensträgerin hat dem landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders 12 vor Baubeginn mindestens 2 ha geeigneten Ersatzlandes verbindlich anzubieten. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die abschließende Entscheidung über die Eignung der angebotenen Flächen vor. Mit der Umsetzung des Vorhabens darf erst begonnen werden, wenn die Planfeststellungsbehörde bestandskräftig entschieden hat, dass die angebotenen Flächen geeignet sind.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Der Vorhabensträgerin werden die gehobenen Erlaubnisse zum Einleiten gesammelter Niederschlagswässer in den Straßengraben der GVS Weingartsgreuth - Ailsbach und in den Graben Fl.Nr. 145, Gemarkung Weingartsgreuth erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zu Grunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten von Regenwasser aus

- RRB 349-4 L: mittlerer Drosselabfluss $Q_{dr(n=0,2)} = 100$ l/s (E1)
- RRB 349-3 R: mittlerer Drosselabfluss $Q_{dr(n=0,1)} = 13,85$ l/s (E 4)
- Einleitungsstelle E 5: max. Abfluss bei einer Regenabflussspende $r_{15/1}=113,9$ l/s*ha : 220 l/s

4.3.2 Gewässerunterhaltung und -ausbau

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

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

4.3.3 Bauausführung, Betrieb, Überwachung und Betriebsvorschrift

- 4.3.3.1 Um den geplanten Drosselabfluss von 100 l/s bei dem Regenrückhaltebecken 349-4 L zu gewährleisten, ist der Einbau eines anderen Drosselorgans als einer Rohrdrossel DN 250 erforderlich. Das neue Drosselorgan ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen.
- 4.3.3.2 Die Vorhabensträgerin ist für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Überwachung der Anlagen verantwortlich.
- Für den Betrieb der Anlagen ist eine Betriebsvorschrift mit einem Alarm- und Benachrichtigungsplan für den Fall von Betriebsstörungen auszuarbeiten, an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt zu übersenden. Änderungen der Betriebsvorschrift sind mitzuteilen.
- 4.3.3.3 Das Straßenoberflächenwasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentration an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.3.4 Es dürfen keine leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffe und sonstige schadstoffbelastete Abwässer in das Gewässer gelangen.
- 4.3.3.5 In das Becken dürfen nur die abfließenden Dach- und Straßenoberflächenwässer von den beantragten bzw. der Bemessung zugrundeliegenden Flächen abgeleitet werden.
- 4.3.3.6 Die Absetzbecken sind monatlich zu kontrollieren und von eventuellen Schwimmstoffen und Ölschlieren zu säubern.
- 4.3.3.7 Die Absetzbecken sind nach Bedarf zu entschlammern.
- 4.3.3.8 An dem Beckenablauf bzw. Auslaufbauwerk ist eine Absperrvorrichtung vorzusehen, die bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sofort verschlossen werden kann.
- 4.3.3.9 Das Kanalnetz ist regelmäßig zu überwachen.
- 4.3.3.10 Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt und der Kreisverwaltungsbehörde eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.3.3.11 Das von der Dachfläche abfließende Niederschlagswasser darf nicht von unbeschichteten kupfer-, zink- und bleigedeckten Dachflächen stammen. Kleinere Dachflächenanteile bis insgesamt 50 m² der Gesamtdachfläche (z. B. Dachgauben, Eingangsüberdachungen, Kamineinblechungen), die mit unbeschichtetem Kupfer, Zink oder Blei gedeckt sind, können vernachlässigt werden. Das Niederschlagswasser vom Dach des WC-Gebäudes auf der Südseite (136 m²) ist vor der Vermischung über einem Regenwasser-Metallfilter mit Bauartzulassung zu behandeln.
- 4.3.3.12 Änderungen der erlaubten Art der eingeleiteten Straßenoberflächenwasser, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außer-

dem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

- 4.3.3.13 Außerbetriebnahmen (z.B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlage sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt und der Kreisverwaltungsbehörde sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung; kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht eingehalten werden, ist vorher eine ergänzende beschränkte Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.3.14 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in das Gewässer gelangen, sind die Kreisverwaltungsbehörde, die Polizei sowie das Wasserwirtschaftsamt sofort zu verständigen.
- 4.3.3.15 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

- 5.1 Die neu zu bauenden Straßen bzw. Straßenbestandteile werden entsprechend ihrer im Regelungsverzeichnis angegebenen Verkehrsbedeutung gewidmet, wobei die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG bzw. des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- 5.2 Soweit öffentliche Verkehrsflächen jegliche Bedeutung verlieren, werden sie eingezogen mit der Maßgabe, dass die Einziehung jeweils mit der Sperrung für den Verkehr wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 8 Abs. 1, 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- 5.3 Werden Straßen bzw. Straßenbestandteile lediglich verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt gilt die Widmungsfiktion des § 2 Abs. 6 a Satz 1 FStrG bzw. des Art. 6 Abs. 8 BayStrWG. Wird im Zusammenhang mit einer solchen Maßnahme der Teil einer Straße dem Verkehr auf Dauer entzogen, gilt ferner die Einziehungsfiktion des § 2 Abs. 6 a Satz 2 FStrG bzw. des Art. 8 Abs. 6 BayStrWG.

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.

B. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 30.11.2012 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Steigerwald.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 21.01.2013 bis 20.02.2013 bei den Marktgemeinden Wachenroth und Lonnerstadt nach ortsüblicher Bekanntmachung in den Amtsblättern der beiden Gemeinden zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den jeweiligen Gemeinden und bei der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 06.03.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Planfeststellungsbehörde bat folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Markt Wachenroth,
- Markt Lonnerstadt,
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten,
- Amt für Ländliche Entwicklung,
- Autobahn Tank & Rast GmbH,
- Bayerischer Bauernverband,
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege,
- Bezirk Mittelfranken, Fachberatung für Fischerei,
- Deutsche Telekom AG,
- DFMG Deutsche Funkturm GmbH,
- E.ON Bayern AG,
- Landratsamt Erlangen – Höchststadt,
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken,
- Polizeipräsidium Mittelfranken,
- Vermessungsamt Erlangen,
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg,
- Wehrbereichsverwaltung Süd,
- Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken,
- Höhere Landesplanungsbehörde der Regierung von Mittelfranken,
- Höhere Immissionsschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 07.04.2014 in der Ebrachtalhalle in Wachenroth erörtert. Die Planfeststellungsbehörde benachrichtigte mit Schreiben vom 14.03.2014 die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände sowie die privaten Einwenderinnen und Einwender von dem Erörterungstermin. Diesem Schreiben wurde die Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern zu den jeweils vorgebrachten Einwänden beigelegt. Im Übrigen wurde der Erörterungstermin in den Marktgemeinden Wachenroth und Lonnerstadt jeweils im Amtsblatt vom 22.03.2014 bzw. 27.03.2014 ortsüblich bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Im Nachgang des Erörterungstermins hat die Vorhabensträgerin außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit Bürgerinitiativen, Kommunen und politischen Mandatsträgern bis Juni 2015 Planungsvarianten diskutiert. Das Planfeststellungsverfahren hat während dieses Prozesses in allseitigem Einvernehmen formlos geruht. Unter dem 25.08.2015 hat die Vorhabensträgerin Tekturunterlagen vorgelegt, die sie unter dem 07.12.2015 nochmals geringfügig überarbeitet hat. Die Tekturen, die in den festgestellten Planunterlagen als Rot- bzw. Blaeintragungen gekennzeichnet sind, haben im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- Zufahrt Brand- und Katastrophenschutz Südseite: Durch die Rastanlagenerweiterung auf der Südseite verlängert sich die Wegstrecke für die Feuerwehr zum Rasthaus und zum Motel. Um dies zu vermeiden, wird eine zusätzliche Zufahrt auf der Südseite vorgesehen und damit einer entsprechenden Forderung des Kreisbrandrates des Landkreises Erlangen/Höchststadt entsprochen.

- Optionale Standorte für zusätzliche WC-Gebäude auf der Südseite: Damit bei Bedarf zwei zusätzliche WC-Gebäude im Bereich der Lkw-Parkflächen der Südseite nachträglich ohne erheblichen baulichen Aufwand nachgerüstet werden können, werden zwei Trenninseln vergrößert und so angelegt, dass die Entfernungen für den Lkw-Fahrer dort hin so kurz wie möglich gehalten werden können. Für die spätere Nachrüstung der WC-Gebäude werden Leerrohre für Ver- und Entsorgungsleitungen eingebaut.
- Lärmschutz für Weingartsgreuth: Zum Schutz des südwestlich von Weingartsgreuth liegenden Campingplatzes vor Lärm werden die Lärmschutzwände entlang der Nordseite der A 3 von 4,00 m auf 5,00 m bzw. von 3,50 m auf 4,00 m zu erhöht.
- Vergrößerung des Beckenvolumens RRHB 349-3R: Das geplante Regenrückhaltebecken RRHB 349-3R wird zur Schaffung zusätzlichen Rückhalteriums eingetieft, um eine Erhöhung des Beckenvolumens zur Rückhaltung des 20-jährigen Hochwasserereignisses zu erreichen.
- Betriebsgrundstück neue Tankstelle Nord: Das Betriebsgrundstück für die neue Tankstelle Nord wurde südlich bis zur Ausfahrtsrampe und westlich bis zur Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth – Ailsbach vergrößert.
- Planumsniveau Tankstelle Nord: Für den Bau der neuen Tankstelle Nord stellt die Vorhabensträgerin der Tank & Rast GmbH ein Planum zur Verfügung, welches 60 cm unterhalb des endgültigen Straßenniveaus liegt.
- Anschluss neue Tankstelle Nord: Nachdem die vorhandenen Druckverhältnisse zur sicheren Versorgung der Tankstelle mit Trinkwasser nicht ausreichen, wird an der GVS Weingartsgreuth – Ailsbach eine Druckerhöhungsanlage gebaut.
- Messeinrichtungen für Abwasser: Auf den Betriebsgrundstücken der Autobahn Tank & Rast GmbH werden zur Feststellung der Abwassermenge und –qualität Schächte mit entsprechenden Messeinrichtungen gebaut.
- Blendschutz zwischen Umfahrungsstraße und GVS Weingartsgreuth-Ailsbach: Nördlich der A 3 wird der Blendschutz nicht mit Blendschutztafeln, sondern als 3,0 m hohe dichte Wand ausgeführt, um einen verbesserten Sicht- und Blendschutz zu erreichen.
- Sichtschutz Lkw-Parkbereich Südseite: Auf der Dammböschung entlang des Lkw-Parkbereichs Südseite war bisher eine lockere Heckenbepflanzung mit zwei Einzelbaumbereichen geplant. Zur Verhinderung der Sichtbeziehung von der GVS Weingartsgreuth-Ailsbach auf den Lkw-Bereich, wird eine geschlossene dichte Heckenbepflanzung ausgeführt.
- Anpassung des Oberbaus an die neue RStO 12: Aufgrund der Einführung der RStO 12 waren die betreffenden Planfeststellungsunterlagen zu aktualisieren.
- Redaktionelle Änderungen aufgrund der öffentlichen Anhörung: In der öffentlichen Anhörung vorgebrachte Klarstellungen (z.B. Leitungsbezeichnungen etc.) wurden berichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange zu den Tekturunterlagen ergänzend angehört:

- Markt Wachenroth,
- Autobahn Tank & Rast GmbH,
- Landratsamt Erlangen – Höchststadt,
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg,
- Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken,
- Höhere Immissionsschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken.

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. Nebenbetriebe sind gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG als Straßenbestandteile der Bundesfernstraßen definiert. Daher bedürfen Neubau und Änderung von Nebenbetrieben grundsätzlich der Planfeststellung. Dies wird durch den Verweis auf § 17 FStrG in § 15 Abs. 2 Satz 6 Halbsatz 2 FStrG nochmals klargestellt.

Eine Tankstelle sowie eine Raststätte samt Parkflächen stellt gemäß § 15 Abs. 1 FStrG einen solchen Nebenbetrieb dar. Die Erweiterung der Verkehrsflächen auf beiden Seiten der Tank- und Rastanlage Steigerwald und der Neubau der Tankstelle auf der Nordseite sind aus diesem Grund planfeststellungspflichtig.

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

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

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

- 1.2.1** Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg (BN), wendet sich gegen die Anwendung des Verfahrensbeschleunigungsgesetzes in diesem Verfahren. Dadurch werde die Beteiligung des BN als anerkanntem Naturschutzverband unnötig erschwert. Das Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren sei daher nicht rechtskonform durchgeführt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Anhörungsverfahren wurde den geltenden gesetzlichen Regelungen entsprechend durchgeführt. Seitdem § 17a Nr. 2 FStrG durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 17. Dezember 2006 (BGBl I S. 2833) neu gefasst wurde, erfolgt die Benachrichtigung von der Auslegung eines Plans gegenüber anerkannten Naturschutzvereinigungen durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Dementsprechend wurde der BN durch die ortsübliche Bekanntmachung in den Märkten Wachenroth und Lonnerstadt von der Auslegung der Planunterlagen benachrichtigt.

1.2.2 Es wurde das behauptete Fehlen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in den ausgelegten Unterlagen gerügt.

Die Rüge ist unbegründet. Die naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sind als Anlage 6 der Planfeststellungsunterlage 19.1.1 „Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung“ enthalten und waren bei den betroffenen Gemeinden in den ausgelegten Plansätzen enthalten.

Allerdings wurden die Planunterlagen auch auf der Homepage der Autobahndirektion Nordbayern zugänglich gemacht und die saP-Unterlage ging hier beim Hochladen der Planfeststellungsunterlagen verloren. Nachdem die Einwenderinnen und Einwender auf das Fehlen der saP aufmerksam gemacht hatten, wurde die Unterlage ergänzt. Das vorübergehende Fehlen der saP-Unterlage in der Internet-Veröffentlichung ist schon deshalb unschädlich, weil die Veröffentlichung von Planunterlagen im Internet zum Zeitpunkt der Auslegung in vorliegendem Verfahren verwaltungsverfahrensrechtlich noch nicht vorgeschrieben war. Die Bereitstellung der Unterlagen im Internet war eine unverbindliche Serviceleistung, bei der darauf hingewiesen wurde, dass keine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Unterlagen übernommen werden kann und dass nur die in der ortsüblichen Bekanntmachung enthaltenen Angaben und die bei den Gemeinden ausgelegten Papierunterlagen rechtsverbindlich sind.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung dient der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Mensch und Umwelt. Die Planfeststellungsbehörde führte eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbständigen Teil des Planfeststellungsverfahrens durch (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Die Einbeziehung der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 BayVwVfG. Die Umweltverträglichkeitsprüfung mündet in eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 11 UVPG (vgl. C. 2.1 dieses Beschlusses) sowie eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG (vgl. C. 2.2 dieses Beschlusses).

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens beruhen auf den von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen zur Umweltverträglichkeit, auf den Einwendungen der betroffenen Bürger und Verbände sowie auf den Stellungnahmen der beteiligten Behörden.

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

An der BAB A 3 zwischen den Anschlussstellen Schlüsselfeld im Westen und Höchststadt-Nord im Osten liegt die Tank- und Rastanlage Steigerwald. Die Autobahndirektion Nordbayern beabsichtigt, die bestehende Anzahl an Lkw-Stellplätzen dort zu vergrößern.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird auf der Nordseite der Anlage die bestehende Tankstelle in Richtung Nürnberg verlegt; das vorhandene Rasthaus bleibt unverändert. Künftig folgt nach der Tankstelle eine Gabelung zur Aufteilung der Zufahrten zu den Parkflächen getrennt nach Fahrzeugarten Lkw/Bus und Pkw. Die Pkw-Stellplätze werden von derzeit 129 auf 126 reduziert. Im Gegenzug werden die Lkw-Stellplätze von 21 auf 51 erhöht und es werden 13 Plätze für Busse und Pkw mit Anhängern geschaffen. Für den Kfz-Verkehr, der nur tankt, ist eine Durchfahrtsstraße für alle Fahrzeugarten als Zufahrt zur Autobahn geplant. Entlang dieser Durchfahrtsstraße ist ein 300 m langer und 5,00 m breiter Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte vorgesehen. Die bestehende Umfahrung von der Süd- zur Nordseite wird den neuen Verhältnissen angepasst. Die bestehende rückwärtige Erschließung wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Auf der Südseite bleiben Tankstelle, Rasthaus und Motel erhalten. Auch auf der Südseite werden die Pkw-Stellplätze reduziert - von 152 auf 119 Plätze. Die Lkw-Stellplätze werden hingegen von 49 auf 187 Plätze erhöht. Es werden zudem 11 Plätze für Busse und Pkw mit Anhänger sowie ein 185 m langer Streifen für Groß- und Schwertransporte neu geschaffen. Aufgrund der Größe der Lkw-Stellflächen und den dadurch bedingten weiten Wegen zur Tankstelle und zum Rasthaus, ist ein eigenständiges WC-Gebäude in zentraler Lage zwischen den Lkw-Parkständen vorgesehen. Es wird von der im Süden liegenden Gemeindestraße eine Zufahrt für den Brand- und Katastrophenschutz geschaffen, die für den öffentlichen Verkehr gesperrt wird.

Zum Schutz der Wohnbebauung von Weingartsgreuth ist eine 4,0 m bis 5,0 m hohe Lärmschutzwand geplant, die überwiegend beidseitig eine hochabsorbierende Verkleidung erhält, um Schallreflexionen zu minimieren. Die Vorhabensträgerin beabsichtigt, anfallende Erdüberschussmengen nicht abzufahren, sondern zur Aufschüttung eines Erdwalls bei Buchfeld zu verwenden, der als Schallschutzmaßnahme für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt-Nord (Planfeststellungsbeschluss vom 16.09.2015, Az. RMF-SG32-4354-1-10) planfestgestellt wurde.

Für das Vorhaben werden einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen 30,02 ha an Grund und Boden in Anspruch genommen, die sich wie folgt aufteilen:

- für versiegelte Flächen (Fahrbahnen, Parkflächen, Gebäude): 12,69 ha,
- für unbefestigte Flächen (Begleitgrün, Damm- und Wallschüttungen, Regenrückhaltebecken): 13,06 ha,
- für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen: 4,27 ha.

Die Netto-Neuversiegelung durch den Ausbau beträgt 7,64 ha.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird das Umfeld der erweiterten Tank- und Rastanlage einschließlich des Trassenabschnittes der BAB A 3 sowie insbesondere die nächstgelegenen Orte Weingartsgreuth, Ailsbach und Buchfeld untersucht. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen ca. 1.000 m breiten Korridor (im Mittel ca. 500 m beidseits der BAB A 3). Es beginnt im Westen ca. 100 m westlich der Unterführung der GVS Weingartsgreuth-Buchfeld und endet ca. 100 m östlich der Ausfädelspur für die Nordseite der T+R-Anlage. Weiterhin wurde ein ca. 1.000 m langer Abschnitt südlich der BAB A 3 nördlich Buchfeld für den geplanten Lärmschutzwall einbezogen.

Im Fränkischen Keuper-Lias-Land gelegen, gehört das Untersuchungsgebiet zur naturräumlichen Untereinheit "Steigerwaldhochfläche". Auf dem Höhenrücken wechseln teils großflächige Wälder und landwirtschaftliche Nutzflächen, während in den Tallagen, die im Norden und Süden in das Untersuchungsgebiet hinein reichen, intensive landwirtschaftliche Nutzung stattfindet.

Aufgrund der landschaftlichen Voraussetzungen (abwechslungsreiches Relief, unterschiedlich ausgeprägte Teilräume mit offenen Tälern oder geschlossenen Wäldern) ist das Untersuchungsgebiet für eine Erholungsnutzung gut geeignet. Neben zwei Fernwanderwegen gibt es zahlreiche örtliche Wanderwege. Die Erholungsaktivitäten in der Fläche umfassen vor allem Wandern und Radfahren. In Weingartsgreuth bieten ein Beherbergungsbetrieb und zwei Frühstückspensionen Übernachtungsmöglichkeiten.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Das westliche Untersuchungsgebiet bis zur GVS Weingartsgreuth – Ailsbach (unmittelbar östlich der Tank- und Rastanlage Steigerwald) liegt im Naturpark „Steigerwald“. Der Teil des Untersuchungsgebiets nördlich der BAB A 3 liegt innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes. Südlich der BAB A 3 gehören die Waldgebiete westlich der GVS Weingartsgreuth – Ailsbach zum Landschaftsschutzgebiet. Im Untersuchungsgebiet liegt das Naturdenkmal „Ahorn mit Robinien an den Kellern am südlichen Ortsrand von Weingartsgreuth“. Im Untersuchungsgebiet liegen keine geschützten Feuchtflächen, Mager- oder Trockenstandorte. In der Umgebung der geplanten Ausgleichsflächen A 3 bis A 5 liegen zwei geschützte Feucht- und Trockenflächen (Feuchtwiesen in den Tälern (nördlich Biotop 106.01), wärmeliebende Säume und Gebüsche in der ehem. Abbaustelle südwestlich Schirnsdorf (Biotop 86.01 - .04).

Im Untersuchungsgebiet liegen keine festgesetzten Wasserschutzgebiete.

Im bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet liegen zwei Bodendenkmäler (D-5-6230-0012: Vermutlich mittelalterlicher Turmhügel, östlich Weingartsgreuth; D-5-6230-0030: mesolithische Freilandstation, südlich BAB A 3 und südwestlich Schirnsdorf).

Der Verkehr auf der BAB A 3 und die bestehende Tank- und Rastanlage stellen derzeit die wesentlichen Belastungsquellen für deren Umfeld dar.

Auf die ausführliche Darstellung der Umwelt in den Unterlagen 19.1.1T und 19.3 wird verwiesen.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen durch das Vorhaben

Bestandteil des Vorhabens sind die oben genannten Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz von Weingartsgreuth, die die Ausbreitung von Lärm und Luftschadstoffen aus dem unmittelbaren Autobahnbereich in Richtung der Ortslagen verhindern und somit die verkehrsbedingten Immissionen reduzieren.

Für die Entwässerung der Nordseite wird die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage östlich der GVS Weingartsgreuth – Ailsbach ausgebaut. Das vorhandene Absetzbecken wird vergrößert und als Betonbecken ausgeführt. Durch den Verzicht auf den vorhandenen Dauerstau wird im Regenrückhaltebecken der zusätzlich notwendige Retentionsraum hergestellt. Gleichzeitig wird vermieden, dass dort „Amphibienfallen“ entstehen. Für die Südseite ist eine zentrale Regenwasserbehandlungsanlage mit Absetz- und Regenrückhaltebecken geplant. Die derzeit ungeordnete Entwässerung des Fahrbahnwassers über die Straßenböschungen wird dadurch neu gestaltet. Mit der geregelten Ableitung des Oberflächenwassers der Straßenflächen über Rohrleitungen, Mulden, Gräben und Rückhaltebecken mit Absetzbecken werden bestehende Belastungen von Böden, Fließgewässern und Lebensräumen deutlich verringert. Dies stellt vor allem für die empfindlichen Oberläufe und Quellbereiche der Gewässer eine wesentliche Verbesserung dar.

Die Bereiche der Parkflächen und die Gehwege erhalten eine ausreichende Beleuchtung, wobei bei der Wahl des Beleuchtungssystems auf nachtaktive Insekten besondere Rücksicht genommen wird.

Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffe werden unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftsgestalterischer Aspekte Straßenbegleitpflanzungen neu geschaffen.

Die Flächen der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert bzw. wieder hergestellt. Die zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage erforderlichen Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden nach Möglichkeit auf Flächen der bestehenden Anlage und außerhalb von Biotop- und Waldflächen ausgewiesen. Für besonders wertvolle und empfindliche Biotopflächen werden Tabuflächen während der Bauzeit ausgewiesen und durch entsprechende Schutzzäune gesichert. Baustraßen im Waldbereich werden befestigt, z.B. durch regelmäßiges Aufsichtern, so dass keine wassergefüllten Fahrspuren, die als Laichhabitate z.B. für die Gelbbauchunke dienen könnten, entstehen.

Fällungen von Gehölzen und Bäumen erfolgen entsprechend §39 BNatSchG im Herbst/Winter außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln. Dabei erfolgt das Fällen von Altholz-Bäumen mit Verdacht auf Baumhöhlen oder Spaltenquartieren im Oktober.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

- anlagebedingte Auswirkungen wie Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen

der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft,

- baubedingte Auswirkungen, die sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Lärm-, Staub- und Abgasemissionen und Erschütterungen ergeben,
- verkehrsbedingte Auswirkungen in Form von Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Um das Ausmaß dieser Auswirkungen ermitteln zu können, müssen sämtliche Maßnahmen, die auf die Vermeidung bzw. Verminderung der Auswirkungen abzielen, mitberücksichtigt werden. Zudem werden die Vorbelastungen, die auch ohne Realisierung des planfestgestellten Vorhabens auf die Schutzgüter einwirken, in diese Ermittlung einbezogen.

2.1.4.1 Schutzgut Mensch

Teilbereich Wohn- und Wohnumweltfunktion

Lärm

Das gesamte Gebiet ist aufgrund des Betriebs der BAB A 3 und der bestehenden Tank- und Rastanlage stark durch Verkehrslärm vorbelastet. Die wesentlichen Wirkungen auf das Wohnumfeld der Menschen ergeben sich dabei in erster Linie aus den vom Verkehr der durchgehenden Autobahn verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen, die die Immissionen der Tank- und Rastanlage überstrahlen.

Weingartsgreuth ist mit einem Abstand von minimal 460 m die der Tank- und Rastanlage am nächsten gelegene Wohnbebauung. Die Ortschaft Buchfeld ist etwa 1,1 km entfernt, Ailsbach ca. 1,2 km. Bei Realisierung des Ausbaus kommt es im ungünstigsten Fall an der Wohnbebauung in Ailsbach zu einer Erhöhung der prognostizierten Beurteilungspegel um etwa 2 dB(A). In Weingartsgreuth kommt es in Folge der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu einer Verringerung der Beurteilungspegel um bis zu 4,9 dB(A).

Luftschadstoffe

Bei Abständen von mehr als 200 m vom Schadstoffemittenten, kann davon ausgegangen werden, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Tank- und Rastanlage nicht erhöht wird. Eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation im Bereich der Wohnbebauung ist daher nicht zu befürchten.

Baubedingte Beeinträchtigungen

Der Baustellenverkehr wird über die BAB A 3 abgewickelt. Eine Erschließung der Baustelle über die Ortsdurchfahrten von Weingartsgreuth, Buchfeld und Ailsbach ist nicht geplant. Es kann allerdings bauzeitlich zu einer zeitweisen Sperrung der bestehenden Unterführungen kommen.

Optische Beeinträchtigungen

Die Tank- und Rastanlage wird im Norden durch Gehölzstrukturen und Wälder abgeschirmt. Diese Grünstrukturen bleiben zum Großteil erhalten, sodass ein direkter Sichtbezug zwischen Wohnbebauung und der Tank- und Rastanlage nicht besteht. Aus Richtung Ailsbach bleibt die Tank- und Rastanlage durch die vorhandenen Waldflächen auch nach dem Ausbau nicht einsehbar.

Teilbereich Erholungs- und Freizeitfunktion

Die Region ist bereits durch die vorhandene Autobahn und die Rastanlage belastet. Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage wird der Grund und Boden, der zur Erholung zur Verfügung steht, noch etwas mehr verringert. Die vergrößerte Anlage verursacht zudem mehr Lärmemissionen. Vielfach wurde in Einwendungen geltend gemacht, dass mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage eine Einschränkung der bisherigen Lebensqualität einhergehe.

Nach ihrer Erweiterung rücken die Stellflächen der Tank- und Rastanlage Nordseite bis auf etwa 175 m an einen bestehenden Campingplatz im Südwesten von Weingartsgreuth heran. Die neue Tankstelle auf der Nordseite wird künftig etwa 100 m von diesem Campingplatz entfernt sein. Vielfach wurde von Einwenderinnen und Einwendern geltend gemacht, dass sich eine Erweiterung der Stellflächen kontraproduktiv auf die touristische Entwicklung der angrenzenden Ortschaften auswirken werde.

Ausgewiesene Wander- und Radwege sind vom Vorhaben dauerhaft nicht betroffen. Bauzeitlich kann es zu Sperrungen der Unterführungen und damit zu einer vorübergehenden Unterbrechung der Wegebeziehungen kommen. Die Vorhabens-trägerin sagte allerdings zu, dass durch das Vorhandensein von zwei Querungsmöglichkeiten im Rahmen der Bauausführung gewährleistet werde, dass immer mindestens eine Kreuzung der BAB A 3 zur Verfügung stehe.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage hat zur Folge, dass Wald- und Offenlandlebensräume versiegelt und überbaut werden. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch das Vorhaben verbreitert bzw. verlagert. Die Autobahn mit Tank- und Rastanlage stellt im Bestand bereits eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten dar, die durch die Erweiterung der Anlage vergrößert wird.

Die Bereiche um die Tank- und Rastanlage sind während der Baumaßnahmen erhöhten Immissionen, visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt.

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer Neuversiegelung von 7,64 ha Boden. Davon betroffen sind insbesondere derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Bankett- und Böschungsbereiche. Das Schutzgut Boden ist in erster Linie durch Beeinträchtigungen der Speicher- und Regelfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) sowie durch Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs, Bodenverdichtungen und Schadstoffbelastungen betroffen. Der bereits bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch die Erweiterung der Verkehrsflächen ent-

sprechend verlagert und verstärkt. Dies betrifft insbesondere Straßenebenenflächen.

Bauzeitlich besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb. Flächen mit besonderer Bedeutung werden durch Bauschutzzäune vor jeglichem Befahren und Ablagern von Baumaterial geschützt. Nur während der Bauzeit beanspruchte Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Durch die Neuversiegelung kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung infolge der Versiegelung von Bodenoberfläche.

Die Neuanlage bzw. Erweiterung von zwei Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken wird sich auch auf das Grundwasser auswirken, da das Gefährdungsrisiko durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen reduziert wird. Die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe werden als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickereinrichtungen bzw. gelangen in Vorfluter. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Oberflächengewässer

Infolge der Versiegelung von Bodenoberfläche kommt es zu einem beschleunigten Oberflächenwasserabfluss. Das Niederschlagswasser, das auf den Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage bzw. der Autobahn anfällt, wird deshalb über Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken gedrosselt abgegeben. Somit wird ein ungebremster Abfluss verhindert.

Bauzeitlich kann es bei heftigen Regenereignissen zu Einschwemmungen von Boden in die Vorfluter kommen.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Durch die Überbauung und Versiegelung von Waldflächen in geringem Umfang sinkt der Umfang an Flächen, die eine Funktion für den lufthygienischen Ausgleich übernehmen.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Der vorübergehende Verlust von Begleitgrün entlang der Tank- und Rastanlage als optische Einbindung des Bauwerks in die Landschaft und der Verlust der Böschungsbegrünung und der Waldkulissen beim geplanten Lärmschutzwall Buchfeld führen zu einer Veränderung des Landschaftsbildes mit landschaftsoptischen Beeinträchtigungen, die durch die geplante Bepflanzung und durch die Ausbildung von Sichtkulissen nach Bauende mit zeitlicher Verzögerung wieder verringert werden.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter, Bau- oder Bodendenkmäler sowie sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die oben genannten Bodendenkmäler im Untersuchungsgebiet werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Die Beeinträchtigung der genannten Schutzgüter zieht auch Wechselwirkungen nach sich. So wirkt sich insbesondere die Versiegelung von Boden aufgrund der vielfältigen Verflechtungen mit anderen biotischen und abiotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter (z. B. Tiere und Pflanzen, Wasser) aus. Diese Auswirkungen sind durch die bei den jeweiligen Schutzgütern untersuchten Beeinträchtigungen im Wesentlichen abgedeckt und daher in ausreichendem Umfang vorstehend bereits abgehandelt. Neue Erheblichkeiten durch Synergieeffekte ergeben sich nicht.

2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sind zu kompensieren. Als Ausgleichsmaßnahmen finden Laubwaldaufforstungen bzw. Waldbegründungen durch Gehölzsukzession statt. Zudem werden durch die Anlage von Obstwiesen strukturreiche Lebensraumkomplexe entwickelt. Als funktionale Ausgleichsmaßnahme wird außerdem der Bau einer Grünbrücke in der „Mönau“ zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach in Ansatz gebracht, die der Wiederherstellung eines überregionalen Biotopverbundes dient.

Neben den Ausgleichsmaßnahmen führen auch Schutz- und Minimierungsmaßnahmen zu einer Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter.

So hat die Ablagerung von Erdüberschussmengen bei Buchfeld zur Folge, dass die Ausbreitung von Lärm und Luftschadstoffen aus dem unmittelbaren Autobahnbereich in Richtung der Wohnbereiche behindert wird und die verkehrsbedingten Immissionen reduziert werden.

Nicht mehr benötigte Straßenflächen und Parkplätze werden entsiegelt.

Die nur vorübergehend benötigten Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden weitestgehend auf Flächen der bestehenden und geplanten Straßenkörper ausgewiesen. Wertvolle Lebensräume werden mit Biotopschutzzäunen (Schutzmaßnahme S 1, siehe Unterlage 19.1.1T, Kap. 5.1) gesichert.

Im Bereich von neu angeschnittenen Waldrändern werden in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern mit Hilfe von Unterpflanzungen Waldmäntel stufig neu aufgebaut (Schutzmaßnahme S 2, siehe Unterlage 19.1.1T, Kap. 5.1).

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

Ziel der Planungen ist die Schaffung von zusätzlichen LKW-Stellplätze entlang der BAB A 3 im Streckenabschnitt AS Schlüsselfeld bis AK Nürnberg, um den derzeiti-

gen und künftigen Bedarf an LKW-Stellplätzen zu decken und damit die Verkehrssicherheit auf der Tank- und Rastanlage Steigerwald zu erhöhen.

Varianten, eine Tank- und Rastanlage an einem Standort zu errichten, der noch nicht durch eine bereits bestehende Tank- und Rastanlage vorbelastet ist, schneiden hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit schlechter ab als die Erweiterung der bereits bestehenden Tank- und Rastanlage Steigerwald. An anderen Standorten müsste zur Schaffung der gleichen Anzahl an Stellplätzen eine größere, noch dazu weniger vorbelastete Fläche neu versiegelt werden. Die Versorgungsleitungen für Strom, Wasser und Abwasser müssten erst zu den neuen Standorten gelegt werden.

Bei den Planungen zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald wurden verschiedene Varianten hinsichtlich Umfang und Lage diskutiert.

Eine Erweiterung der Verkehrsflächen auf der Nordseite scheidet aufgrund der topografischen Verhältnisse und der angrenzenden Waldgebiete und Gehölzbestände aus, sodass auf dieser Seite ein Ausbau der Verkehrsanlage nur im Rahmen des Bestandes möglich ist.

Auf der Südseite werden die Planungen durch mehrere Zwangspunkte eingeschränkt. So sind eine Tankstelle und ein Rasthaus mit Motel vorhanden, die erhalten bleiben sollen. Im Süden grenzt zum einen Waldbereich an die Tank- und Rastanlage an, zum anderen sieht der Bebauungsplan des Marktes Wachenroth eine Sonderfläche für einen Solarpark vor. Zudem kreuzen zwei Gemeindeverbindungsstraßen die BAB A 3 im Westen bzw. Osten der Tank- und Rastanlage. Der Planungsspielraum war daher sehr begrenzt und hat sich darauf konzentriert, die Zwangspunkte einzuhalten und die Erweiterung der Verkehrsflächen auf landwirtschaftliche Nutzflächen zu begrenzen.

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

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, er-

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

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

2.2.1 Schutzgut Mensch

Teilbereich Wohn- und Wohnumweltfunktion

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch werden im Teilbereich Wohn- und Wohnumweltfunktion insgesamt als „mittel“ eingestuft.

Lärm

Die Immissionsbelastung nimmt trotz der Erweiterung der Tank- und Rastanlage in Weingartsgreuth und in Buchfeld ab. In Ailsbach steigen die Beurteilungspegel zwar im ungünstigsten Fall um maximal 2 dB(A) an, liegen aber tags und nachts immer noch deutlich unter 49 dB(A), dem Grenzwert, der nach der 16. BImSchV in der Nacht in reinen und allgemeinen Wohngebieten einzuhalten ist.

Luftschadstoffe

Es kommt durch das Erweiterungsvorhaben zu einer geringfügigen Verschlechterung der lufthygienischen Situation, die aber weit unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV liegen.

Baubedingte Beeinträchtigungen

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, während der Bauarbeiten die Vorgaben der AVV-Baulärm einzuhalten. Die Auswirkungen auf die nächstgelegene Wohnbebauung während der Bauzeit werden sich daher im gesetzlichen Rahmen bewegen. Das erhöhte Maß an Immissionen durch den Baulärm und -staub wird dabei nur vorübergehend und in einem relativ großen Abstand zur Wohnbebauung entstehen.

Optische Beeinträchtigungen

Da Sichtbeziehungen kaum vorhanden sind, fallen die optischen Beeinträchtigungen nicht ins Gewicht.

Teilbereich Erholung und Freizeit

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben werden im Teilbereich Erholung und Freizeit als „mittel“ eingeschätzt.

Das Vorhaben beansprucht insbesondere Straßennebenflächen und landwirtschaftliche Flächen. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen stehen nicht der Allgemeinheit zur Verfügung, sondern werden intensiv bewirtschaftet. Die sich im Umfeld der Tank- und Rastanlage befindenden Feld- und Waldwege sind in ihrem Erholungswert aufgrund der Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Autobahn bereits stark vorbelastet.

Für den Campingplatz wirkt sich die zu errichtende Lärmschutzwand entlang der durchgehenden Autobahn begünstigend aus und sorgt dafür, dass nach dem Ausbau der Tank- und Rastanlage die Beurteilungspegel die einschlägigen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Im Vergleich zum Prognosenullfall, also der Lärmbelastung im Prognosejahr ohne Realisierung des Vorhabens, können die Immissionen reduziert werden.

2.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen

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

In Bezug auf diese Schutzgüter entstehen durch die Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlicher Nutzfläche, Gehölzen bzw. Gebüsch sowie angrenzenden Ruderalbereichen und Säumen in der landwirtschaftlich genutzten Flur zu erheblichen Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind allerdings ausgleichbar; die vorgesehenen Schutz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen gewährleisten eine wirkungsvolle Kompensation.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG werden nicht erfüllt. Allerdings führt das Vorhaben zur Überbauung bzw. Beseitigung der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung angegebenen gesetzlich geschützten Biotope und die Bäume, Hecken, lebenden Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und sonstiger geschützter Landschaftsbestandteile. Diese Tatbestände sind zwar einer Ausnahmegenehmigung zugänglich, insgesamt sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“ dennoch als „sehr hoch“ einzustufen.

2.2.3 Schutzgut Boden

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

Für das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen (Nettoneuersiegelung) die hauptsächliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist aber in größerem Umfang als in der Planung vorgesehen nicht möglich.

Die Neuversiegelung von Boden wirkt sich negativ auf dieses Schutzgut aus. Der Großteil der Böden, die in Anspruch genommen werden, ist allerdings durch den Betrieb der bestehenden Tank- und Rastanlage und der Autobahntrasse geprägt und zum Teil bereits stark vorbelastet. Diese Böden weisen außerdem in ihrer Speicher- und Regelfunktion keine bzw. nachrangige Bedeutung auf. Da es sich bei den versiegelten Flächen zudem um landwirtschaftlich genutzte Flächen und nicht um beispielsweise ökologisch hochwertigen Waldboden handelt, ist nur von einer „hohen“, nicht aber von einer „sehr hohen“ Beeinträchtigung auszugehen.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden als „mittel“ eingeschätzt. Durch die Neuversiegelung kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und zu einem beschleunigten Oberflächenwasserabfluss. Bauzeitlich kann es bei heftigen Regenereignissen zu Einschwemmungen von Boden in die Vorfluter kommen.

Die Neuanlage bzw. Erweiterung von zwei Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken und Abscheideanlagen wird sich allerdings positiv auf das Grundwasser auswirken, da das Gefährdungsrisiko durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen reduziert wird. Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik und stellt eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar. Die Regenrückhaltebecken sind von ihrer Dimensionierung ausreichend, um abzuleitende Oberflächenwasser aufzunehmen und dafür zu sorgen, dass das Wasser gedrosselt abgegeben wird.

2.2.5 Schutzgut Klima und Luft

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

Die Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen durch den erweiterungsbedingten Mehrverkehr auf der Anlage führen nicht zu einer spürbaren Verschlechterung der lufthygienischen Situation für die Ortschaften in deren Umfeld, insbesondere da das Umfeld der A 3 durch die von dort stammenden Emissionen bereits jetzt erheblich durch Luftschadstoffe vorbelastet ist. Die ausgedehnten Waldflächen übernehmen Reinhalt- und Entlastungsfunktionen für das Klima, weisen allerdings im Nahbereich der Autobahn entsprechende Vorbelastungen auf. Kaltluftentstehungsflächen, die für das Kleinklima von Bedeutung sein können, liegen auf Wald- und Ackerflächen in Hochlagen. Die kleinen Täler stellen lokale Abflussbahnen für Frischluft von der Steigerwaldhochfläche dar, die durch die vorhandenen Straßen und Siedlungen jedoch vorbelastet ist.

Die Überbauung und Versiegelung von Waldbeständen verringert in geringem Umfang die Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich. Durch Vergrößerung der beiden Unterführungen der Gemeindeverbindungsstraßen Weingartsgreuth – Buchfeld und Weingartsgreuth – Ailsbach verbessert sich die Frischluftzufuhr für Weingartsgreuth etwas.

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

2.2.6 Schutzgut Landschaft

Nahezu alle Maßnahmen, die mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald verbunden sind und außerhalb der bestehenden Anlage stattfinden, liegen innerhalb des Naturparks Steigerwald und dabei in der als Landschaftsschutzgebiet festgesetzten Schutzzone. Allerdings ist der Standort bereits durch die bestehende Anlage belastet, die umgebenden Gehölz- und Waldstrukturen bleiben größtenteils erhalten und die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sorgen für eine Einbindung in die Landschaft. Zudem liegen die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis vor, so dass die Auswirkungen als „hoch“ einzustufen sind.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald sind aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit objektiv notwendig. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass das Vorhaben unausweichlich ist, sondern es genügt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, weil gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, der das Vorhaben notwendig macht (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325, m. w. N.).

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz, das einem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist (§1 FStrG). Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Zu den Bundesfernstraßen gehören gemäß § 15 Abs. 1 FStrG auch die Nebenbetriebe wie Rastanlagen, die unerlässlich sind, um die Versorgung der Kraftfahrzeuge und Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen und die insbesondere der Erholung und Einhaltung von Ruhepausen dienen.

Für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald besteht ein Bedarf. Sie ist notwendig, um der bestehenden Überlastung der vorhandenen Parkplatz- und Rastanlagen entgegen zu wirken und die Verkehrssicherheit insbesondere dadurch zu verbessern, dass Lkw-Fahrer zur Einhaltung ihrer Lenk- und Ruhezeiten nicht dazu gezwungen sind, ihre Lkw verkehrsgefährdend auf bereits überfüllten Parkflächen, den Durchfahrtsstraßen oder den Ein- und Ausfädelstreifen abzustellen.

a) Das derzeitige Stellplatzangebot ist deutlich defizitär.

Im März 2008 wurde eine bundesweite Lkw-Stellplatzzählung durchgeführt. Das von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erarbeitete bundesein-

heitliche Erhebungskonzept sah zur Absicherung der Erhebungsergebnisse vor, dass für jeden Erhebungsstandort mindestens drei Zählwerte aus dem relevanten Zeitraum, in dem die maximale Belastung erwartet wurde, erfasst werden sollten. Die maximale Belastung wurde nach Auswertungen von Dauerermessstellen auf den Bundesautobahnen sowie zurückliegenden Untersuchungen einzelner Rastanlagen in den Nächten von Dienstag auf Mittwoch sowie von Mittwoch auf Donnerstag zwischen 22 und 3 Uhr berechnet. Insgesamt wurde an 2.186 Erhebungsstandorten die Anzahl der in den drei Nächten abgestellten Lkw erhoben.

Die Zählung ergab, dass die vorhandenen unbewirtschafteten Rastanlagen im betroffenen Streckenabschnitt erheblich überlastet und die Tank- und Rastanlagen Steigerwald (bis zu 424 %) und Aurach (bis zu 433 %) überfüllt waren. Die privaten Autohöfe an den Anschlussstellen Schlüsselfeld, Höchststadt-Ost und Erlangen-Tennenlohe waren ebenfalls jeweils mit bis zu 116 % überlastet. Auf der Südseite der Tank- und Rastanlage Steigerwald waren bei vorhandenen 49 Stellplätzen bis zu 131 Lkw und auf der Nordseite bei vorhandenen 21 Lkw-Stellplätzen bis zu 89 Lkw geparkt. Eine erneute Zählung im Jahr 2012 bzw. 2013 hat diese Ergebnisse bestätigt.

Aufgrund des enormen Parkdrucks werden Lkw auf nicht zum Parken vorgesehenen Flächen, wie beispielsweise Ein- und Ausfädelstreifen, oder im Stauraumbereich vor den Tankstellen verkehrswidrig abgestellt. Dies ist für die Verkehrsteilnehmer nicht nur lästig, sondern stellt eine erhebliche Verkehrsgefährdung dar.

- b) Zur Bekämpfung des defizitären Stellplatzangebotes ist unter anderem die verfahrensgegenständliche Ausbaumaßnahme geboten.

Die Vorhabenträgerin hat auf Grundlage der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011, im Folgenden: ERS) ein Netzkonzept für Rastanlagen in Nordbayern entwickelt. Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelten ERS sind als Grundlage für die funktionsgerechte und verkehrssichere Anordnung und Gestaltung von Rastanlagen (vgl. Nr. 1.2 der ERS) im Sinne einer fachplanerischen Orientierungshilfe von der Rechtsprechung anerkannt (BVerwG, Urteil vom 25.03.2015, Az. 9 A 1/14). Sie gelten für den Neubau sowie für den Um- und Ausbau von Rastanlagen auf Bundesautobahnen und an Bundesstraßen (Nr. 1.3 der ERS).

Unter dem 05.02.2016 hat die Vorhabensträgerin eine Berechnung („BAB A3 Frankfurt - Nürnberg - Abschnitt: AK Biebelried - AK Nürnberg - Ermittlung des Lkw-Stellplatzbedarfes nach RR Anhang 1“, Ziffer 3 „LKW-Stellplatzbedarf im Abschnitt AK Biebelried – AK Nürnberg ohne Autohöfe“) sowie einen Plan („vorhandene, entfallende und geplante LKW-Stellplätze zum Stand 2011; Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss 2013“) zu den Planfeststellungsakten gereicht. Beide Unterlagen, die von der Vorhabensträgerin auf den Stand 04.02.2016 aktualisiert wurden, geben die auf den hier inmitten stehenden Autobahnabschnitt bezogenen Ergebnisse des auf Grundlage der ERS entwickelten Netzkonzeptes wieder. Dabei wurde auf der Grundlage einer Verkehrsprognose der Stellplatzbedarf für das Jahr 2025 errechnet. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Zahl der erforderlichen Lkw-Stellplätze nicht nur nach dem derzeitigen Bedarf, sondern auch nach dem prognostizierten Verkehr bemessen wurde. Es wäre grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn nur so viele Stellplätze errichtet würden, dass sie für den derzeitigen, nicht aber für den zu erwartenden Verkehr ausreichten. Die Prognoseverkehre für das Jahr 2025 wurden über ein umfangreiches Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak

(Verkehrsuntersuchung A 3 vom 05.07.2007) ermittelt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar.

Ebenfalls nicht zu beanstanden ist, dass die Vorhabensträgerin das Stellplatzangebot privater Autohöfe bei der Berechnung des Stellplatzbedarfes nicht berücksichtigt hat. Denn zum einen kann der dauerhafte Bestand privatwirtschaftlich betriebener Autohöfe nicht als gesichert angesehen werden. Sie sind nicht kraft Gesetzes (vgl. § 1 Abs. 4 FStrG) Gegenstand der hoheitlichen Daseinsvorsorge in Gestalt der Fernstraßenbaulast (vgl. Art. 90 GG, § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG und § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrAbG). Sofern ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich ist, ist auch mit der Schließung von Autohöfen zu rechnen, wie es vorübergehend beispielsweise bei dem Autohof in Rüdenhausen der Fall war. Zum anderen hat die Zählung ergeben, dass die Autohöfe in Rüdenhausen und Geiselwind im Jahr 2008 trotz gleichzeitiger Überlastung des Autobahnparkraumes lediglich zu 37 % bzw. 68 % ausgelastet waren. Als eine der Ursachen hierfür ist namentlich die fehlende Kostenfreiheit zu vermuten, so dass der Parkraum privater Autohöfe de facto nur sehr bedingt zur Entlastung der Situation beiträgt.

Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich, dass derzeit zwischen dem AK Biebelried und dem AK Nürnberg 383 LKW-Stellplätze vorhanden sind, wobei 120 LKW-Stellplätze auf kleinen Parkplätzen durch den planfestgestellten 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 wegfallen werden. Weiterhin, dass im Jahre 2025 ein Bedarf von 905 LKW-Stellplätzen bestehen wird. Hieraus ergibt sich das Erfordernis von 642 neu zu schaffenden LKW-Stellplätzen. Abzüglich der bereits planfestgestellten LKW-Stellplätze aus den Vorhaben „Obersambacher Wald“ (ursprünglich als „Steigerwald Höhe“ bezeichnet), „Dreifrankenstein“ (ursprünglich als „Heuchelheim“ bezeichnet) und „Aurach“ und der LKW-Stellplätze der erweiterten Tank- und Rastanlage Steigerwald verbleibt ein Defizit von 59 LKW-Stellplätzen im genannten Autobahnabschnitt, das mit dem noch nicht planfestgestellten Neubau der PWC-Anlage „Seeleite“ ausgeglichen werden soll.

Trotz des vorliegenden Ausbaus der Tank- und Rastanlage Steigerwald verbleibt also ein – durch weitere Maßnahmen auszugleichendes – Defizit, so dass von einer Überdimensionierung des vorliegenden Ausbausvorhabens keine Rede sein kann.

Die von der Bürgerinitiative „Ailsbach-Weingartsgreuth“ vorgelegten Berechnungen (E-Mail vom 31.07.2015 nebst Anlagen) sind nicht geeignet, die vorstehend gefundenen Ergebnisse zu erschüttern. Zwar hat die Bürgerinitiative einen gegenüber den Planungen der Vorhabensträgerin um 113 Stellplätze reduzierten Bedarf errechnet, diese Bedarfsberechnung fußt aber auf fehlerhaften Annahmen in Hinblick auf Kapazitätserweiterungen außerhalb des vorliegenden Ausbausvorhabens und im Hinblick auf Kapazitätsstillegungen im Zuge des Ausbaus der BAB A3. Im Einzelnen: Die Bürgerinitiative nimmt an, dass die PWC-Anlage Seeleite (Nord und Süd) mit 101 Stellplätzen geplant sei (statt aktuell 59). Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach (Nord und Süd) veranschlagt sie mit 150 Stellplätzen (statt richtig 136). Und den Verlust an vorhandener Stellplatzkapazität durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 veranschlagt sie mit -57 Stellplätzen (statt richtig -120). Die von der Bürgerinitiative insgesamt angenommene Summe aus Kapazitätserweiterungen außerhalb des vorliegenden Ausbausvorhabens (abzüglich wegfallender Kleinparkplätze) von 194 Stellplätzen reduziert sich daher auf 75 Stellplätze – eine Differenz von 119 Stellplätzen, die den von der Bürgerinitiative errechneten Minderbedarf von 113 Stellplätzen bereits überkompensiert. Eine nähe-

re Prüfung der von der Bürgerinitiative vorgelegten Berechnungen erübrigt sich deshalb.

Eine Reduzierung der Ausbaugröße der Tank- und Rastanlage könnte auch durch den Einsatz moderner Kommunikationstechnik nicht erreicht werden. Auf der BAB A 9 ist eine Pilotanlage eingerichtet, die einen Nachfrageausgleich zwischen den Rastanlagen unmittelbar an der Autobahn und den Autohöfen erzielen soll. Freie Lkw-Stellplätze auf vorhandenen Rastanlagen und Autohöfen entlang der Strecke werden dabei über Rundfunk in digitaler Form als TMC-Meldung (Traffic Message Channel), über kostenfreie Apps bzw. über das Verkehrsinformationsportal www.bayerninfo.de zur Verfügung gestellt. Wie bereits ausgeführt wurde, ist aber das Angebot privater Autohöfe bei der Berechnung des Stellplatzbedarfes nicht zu berücksichtigen. Hinzu kommt, dass das System nur dann Vorteile bietet, wenn entlang eines Streckenabschnittes tatsächlich noch freie Kapazitäten vorhanden und diese noch in der zur Verfügung stehenden Restlenkzeit erreicht werden können. In dem in Rede stehenden Autobahnabschnitt sind aber, wie ebenfalls ausgeführt, alle vorhandenen Parkplatz- und Rastanlagen bereits überfüllt.

Neben der Erweiterung der Verkehrsflächen ist auf der Nordseite eine Verlegung der Tankstelle vorgesehen. Die Verlegung der Tankstelle ist dabei notwendig, um eine flächensparende Erhöhung der LKW-Stellplatzanzahl zu ermöglichen.

Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar, weil er die unzureichenden verkehrlichen Zustände verfestigen würde.

3.2.2 Planungsziel

Zweck einer Rastanlage ist es, den Verkehrsteilnehmern zum Halten, Parken und Rasten zur Verfügung zu stehen. Des Weiteren soll sie die Versorgung der Kraftfahrzeuge und Verkehrsteilnehmer ermöglichen, der Erholung dienen und vor allem den Fahrern des Güterverkehrs die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten ermöglichen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Tank- und Rastanlage Steigerwald derzeit stark überlastet und durch das verkehrswidrige Abstellen von LKW kommt es zu gefährlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmer. Ihren oben beschriebenen Zweck erfüllt die Tank- und Rastanlage daher derzeit nur bedingt.

Als wesentliche Planungsziele sind folglich zu nennen:

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Tank- und Rastanlage,
- die Kapazitätserweiterung der vorhandenen Stellplätze,
- die Neugestaltung der Verkehrsflächen einschließlich der Zu- und Ausfahrt mit allen LKW-, Bus- und PKW-Parkplätzen.

3.3 Öffentliche Belange

3.3.1 Planungsvarianten

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald stellt unter Beachtung des Planungsziels und des der Vorhabensträgerin eingeräumten Planungsermessens eine adäquate planerische Lösung dar.

Die Tank- und Rastanlage Steigerwald liegt zwischen den bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen Haidt (Entfernung ca. 36 km) und Aurach (Entfernung ca. 26 km). Aufgrund dieser günstigen Lage im Netz der Tank- und Rastanlagen und der

Tatsache, dass am jetzigen Standort die Hauptzuleitungen aller wesentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen bereits vorhanden sind, weisen der geplante Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald große Vorteile gegenüber anderen in Betracht zu ziehenden Alternativen auf. Insbesondere ein eigenständiger Neubau an anderer Stelle - von Einwenderinnen und Einwenderinnen wurde eine Verschiebung um 2 km vorgeschlagen - würde in nahezu jeglicher Hinsicht zu größeren Betroffenheiten führen als der hier planfestgestellte, bestandsnahe Ausbau. Insbesondere der Flächenverbrauch und der Eingriff in Natur und Landschaft würden um ein Vielfaches höher ausfallen.

Auch der vorgeschlagene Bau einer Tank- und Rastanlage entlang der A 73 ist nicht geeignet, den Bedarf an Stellplätzen entlang der A 3 zu decken. Der Verkehr auf der A 3 könnte die Alternativen an der A 73 nur über Umwege anfahren, so dass insbesondere LKW-Fahrer ein zusätzliches Angebot an der A 73 aufgrund des zeitlichen Verlusts und der Mehrkosten nicht nutzen würden.

Von Seiten mehrerer Einwenderinnen und Einwender wurde vorgeschlagen, alternative Verkehrskonzepte, wie die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und den verstärkten Ausbau und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, statt des zugrunde liegenden Vorhabens zu fördern. Eine Verlagerung des für die A 3 prognostizierten Verkehrs auf die Schiene in einem Umfang, der den Ausbau der Tank- und Rastanlage entbehrlich machen würde, ist aber auf absehbare Zeit nicht möglich. Eine Verlagerung von nur 10 % des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene würde dort eine Erhöhung der Transportleistung um 33 % erfordern. Angesichts der heute fast voll ausgelasteten Hauptverbindungsachsen würde dies zunächst eine erhebliche Neubauleistung der Bahn erfordern. Die Einwenderinnen und Einwender verkennen zudem den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme - der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über Verkehrspolitik geführt werden.

Es wurde weiterhin vorgeschlagen, an mehreren PWC-Anlagen zusätzlich 20 bis 30 Lkw-Stellplätze zu bauen, um an der Tank- und Rastanlage Steigerwald Flächen einsparen zu können. Der Vorschlag wurde insofern bereits berücksichtigt, als das Konzept der Autobahndirektion Nordbayern auf der Erweiterung mehrerer Standorte basiert. Auf die oben genannten Vorhaben „Obersambacher Wald“ (ursprünglich als „Steigerwald Höhe“ bezeichnet), „Dreifrankenstein“ (ursprünglich als „Heuchelheim“ bezeichnet) und „Aurach“ wird Bezug genommen.

Von Seiten der Einwenderinnen und Einwender wurde eine Verschiebung des LKW-Stellplatzbereichs in östliche Richtung auf eine Ackerfläche angrenzend an die Autobahn vorgeschlagen. Nach Ansicht der Einwenderinnen und Einwender bietet diese Fläche erhebliche Vorteile gegenüber dem derzeitigen Standort, wie eine geringere Neigung, eine bessere Schallisolierung in Richtung Ailsbach ohne Nachteile für Weingartsgreuth, das Entfallen von Straßen- und Tunnelumbauten und ein geringerer Eingriff in die Naturlandschaft.

Diesem Vorschlag der Einwenderinnen und Einwender ist aus mehreren Gründen nicht näher zu treten. Die genannte Alternativfläche liegt im Abstand von nur 50 m im Mittel schon 5,0 m höher als die Autobahn. Da die Parkplätze auf Autobahnniveau gebaut werden sollen, wären erhebliche Einschnitte in das Gelände erforderlich; statt 120.000 m³ bei der beantragten Planung würden 250.000 m³ Erdüberschussmengen anfallen. Entgegen der Ansicht der Einwenderinnen und Einwender käme es durch die Verschiebung zu einer Verschlechterung der Lärmsituation in Weingartsgreuth, da der Alternativstandort lediglich 280 m von Weingartsgreuth

entfernt liegt, während nach der beantragten Planung ein Mindestabstand von rund 500 m eingehalten werden kann. Auf Straßen- und Brückenbauarbeiten könnte auch am Alternativstandort nicht verzichtet werden, da nach wie vor eine Umfahrung von der Nord- auf die Südseite erforderlich wäre. Es würden sich Mehrkosten in Höhe von mindestens ca. 2,4 Mio. € ergeben, da eine neue Überführung der Parallelfahrbahn der GVS Ailsbach – Weingartsgreuth geschaffen werden müsste (ca. 400.000 €), Mehrkosten bei der Errichtung einer östlich gelegenen Feldwegüberführung (ca. 270.000 €) und bei der Umfahrung (ca. 370.000 €) entstünden, zusätzliche Parallelfahrbahnen erforderlich wären (ca. 700.000 €) und die Entwässerung umfangreicher gestaltet werden müsste (ca. 250.000 €). Außerdem wäre zusätzlich wohl eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall zwischen der Autobahn und den Lkw-Stellplätzen zum Schutz der Lkw-Fahrer auf der Südseite der Anlage erforderlich, was mit ca. 1,1 Mio. € bei einer Wandlösung und ca. 400.000 € bei einer Walllösung zu Buche schlagen würde. Auch der Flächenumfang und die Eingriffe in Waldbereiche wären nicht geringer als bei der beantragten Trasse. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat zudem darauf hingewiesen, dass dieser Vorschlag aus landwirtschaftlicher Sicht kritisch zu sehen ist, da mehr landwirtschaftliche Nutzfläche verbraucht werden würde als bei der beantragten Planung. Dieser Alternativvorschlag ist folglich mit Nachteilen und deutlichen Mehrkosten verbunden, während sich die Vorteile darin erschöpfen, dass ausschließlich die Lärmsituation in Ailsbach verbessert würde, die sich aber bereits auf Grund der vorliegenden Planung innerhalb der fachrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen bewegt. Davon, dass sich der Vorschlag der Einwenderinnen und Einwender als eindeutig vorzugswürdig aufdränge, kann nach alledem keine Rede sein.

Ebenfalls von Seiten der Einwenderinnen und Einwender wurde für den südlichen Teil der Anlage ein Ausbau in westlicher Richtung empfohlen. Da das Gelände an dieser Stelle weniger abschüssig sei, würden weniger Erdbewegungen stattfinden. Außerdem könnte das gesamte Abwasser bzw. Oberflächenwasser gesammelt in die Kanalisation geleitet werden und damit Ailsbach entlasten. Bei einer Ableitung in die Kanalisation seien auch die Auswirkungen auf das Grundwasser geringer. Außerdem wären durch die Verschiebung in Richtung Frankfurt keine großen Lärmschutzwälle für Weingartsgreuth und Ailsbach notwendig, da die Ausbaufäche weiter abgelegen liege als das geplante Areal.

Auch dieser Vorschlag ist nicht eindeutig vorzugswürdig. Die Autobahndirektion Nordbayern hat zwar bestätigt, dass an dem vorgeschlagenen Standort die Erdbewegungen geringer wären. Allerdings wäre eine gemeinsame Ableitung und Vermischung von Abwasser und Oberflächenwasser nicht zulässig und würde die Kanalisation von Wachenroth überlasten. Das Gelände fällt auch an dieser Stelle nach Süden ab, sodass alle für den Anschluss der Oberflächenentwässerung notwendigen Vorflutgräben zum Ailsbach führen. Durch die Errichtung von Absetz- und Regenrückhaltebecken zum Zweck des Gewässerschutzes sind keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Die Lärmschutzmaßnahmen werden unabhängig von der Erweiterung der Tank- und Rastanlage durch die BAB A 3 als Hauptlärmquelle notwendig. Aufgrund der bestehenden leistungsfähigen Ver- und Entsorgung, der Ausnutzung bundeseigener Flächen zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme und des vorhandenen Gebäudebestandes schneidet ein teilweise neuer Standort im Vergleich zum Ausbau des Bestandes deutlich schlechter ab und ist mit größeren Eingriffen in Natur und Eigentum verbunden.

Eine andere als die gewählte Variante hat sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Gesichtspunkte nicht als die eindeutig bessere Lösung aufgedrängt.

3.3.2 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen Richtlinien, insbesondere an den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011). Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die Autobahndirektion Nordbayern hat bei ihrer Planung die einzelnen Bestandteile des Vorhabens nur so bemessen, wie dies entsprechend der Frequentierung der Tank- und Rastanlage notwendig ist.

Nach entsprechenden Forderungen des Marktes Wachenroth, des Kreisbrandrats und mehrerer Einwanderinnen und Einwander wird auf der Südseite eine zusätzliche Zufahrt, die für den öffentlichen Verkehr gesperrt wird, geschaffen, damit Rettungsfahrzeuge eventuelle Einsatzorte auf der Südseite möglichst schnell erreichen können.

Von mehreren Einwanderinnen und Einwanderern und den betroffenen Gemeinden wird die Errichtung weiterer Toilettenanlagen auf der Südseite der Anlage gefordert. Aufgrund der Größe sei damit zu rechnen, dass insbesondere LKW-Fahrer weite Fußwege nicht in Anspruch nähmen und es daher zu unhygienischen Zuständen auf den Parkplätzen komme. Es bestehe somit die Gefahr, dass gelöste Nährstoffe bei Niederschlag ungeklärt dem Vorfluter Richtung Ailsbach zugeführt würden und bei starken Niederschlägen unkontrolliert in landwirtschaftliche Nutzflächen bzw. Weiheranlagen verfrachtet werden könnten. Für Grundstücksbesitzer entstehe das Risiko, die strengen Vorschriften der Düngeverordnung nicht einhalten zu können und bedenkliche Keime in den Futterkreislauf für Nutztiere zu bekommen.

Die Vorhabensträgerin hat daraufhin die ursprünglich beantragte Planung nochmals überarbeitet. Es sind nun optionale Standorte für zusätzliche WC-Gebäude auf der Südseite vorgesehen. Damit bei Bedarf zwei zusätzliche WC-Gebäude im Bereich der Lkw-Parkflächen der Südseite nachträglich ohne erheblichen baulichen Aufwand nachgerüstet werden können, werden zwei Trenninseln vergrößert und so angelegt, dass die Entfernungen für den Lkw-Fahrer dort hin so kurz wie möglich gehalten werden können. Für die spätere Nachrüstung der WC-Gebäude werden Leerrohre für Ver- und Entsorgungsleitungen eingebaut. Durch diese Tektur hat die Vorhabensträgerin der Forderung teilweise entsprochen. Im Übrigen wird die Forderung zurückgewiesen, da ein Rechtsanspruch auf eine (sofortige) Errichtung der zusätzlichen WC-Anlagen nicht erkennbar ist.

Das Landratsamt Erlangen-Höchstadt fordert die Schaffung von Elektroanschlüssen an Lkw-Stellplätzen, um unnötigen Lärm für die Anwohner durch Kühlaggregate zu vermeiden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es besteht keine rechtliche Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur Verringerung des Lärmpegels parkender Kühl-Lkw und damit zur Schaffung von Stromanschlüssen. Emissionen, die durch laufende Kühlaggregate parkender Lkw entstehen, werden bei der Verkehrslärberechnung nach RLS-90 nicht gesondert berechnet. Die gegenüber Pkw höheren Lärmemissionen von Lkw werden allerdings nach Tabelle 6 der RLS-90 mit einem pauschalen Zuschlag von 10 dB(A) abgedeckt. Damit sind auch Emissionen von Kühlaggregaten ausreichend berücksichtigt, zumal das Bayerische Landesamt für Umwelt in einer

Stellungnahme vom 24.11.2009 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach mitgeteilt hat, dass der Betrieb von Kühl-LKW für sich genommen nur zu Erhöhungen der Beurteilungspegel in einer Größenordnung von bis zu 0,2 dB(A) führe.

Die Anordnung von Elektroanschlüssen für Lkw mit Kühlaggregaten wäre zudem problematisch, weil nicht alle Lkw-Stellplätze mit Elektroanschlüssen ausgestattet werden könnten, sondern nur die unmittelbar an den Trenninseln angrenzenden Parkplätze. Diese Parkstände müssten dann speziell für Lkw mit Kühlaggregaten freigehalten werden. Aufgrund des hohen Parkdrucks ist aber zu erwarten, dass insbesondere in den Nachtstunden ein Freihalten der Parkplätze für Kühl-Lkw praktisch nicht möglich sein wird. Die hat ein Pilotprojekt auf der Tank- und Rastanlage Haidt gezeigt, in dem versucht wurde, Parkplätze für Kühl-Lkw gesondert, möglichst weit abseits der Wohnbebauung, auszuweisen. Das Ergebnis war ernüchternd. Wegen der enormen Parkplatznachfrage war es nicht möglich, die vorgesehenen Flächen freizuhalten. Sie wurden regelmäßig durch andere Lkw belegt. Der Pilotversuch wurde daher wieder eingestellt. Zudem hat ein weiterer Pilotversuch in Baden-Württemberg nur eine sehr geringe Akzeptanz der Stromanschlüsse gezeigt. Die Anschlüsse, für die die Nutzer 2 €/Nacht bezahlen mussten, wurden nur 10 - 15 Mal pro Monat genutzt.

Dadurch, dass die für die Beleuchtung benötigten Stromkabel in einer Leerrohranlage geführt werden, ist im Übrigen eine spätere Ausstattung der LKW-Stellplätze mit Elektroanschlüssen ohne größere Tiefbauarbeiten im Bereich der Verkehrsflächen möglich.

3.3.3 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Mehrere Einwanderinnen und Einwander fordern die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens.

Bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde die höhere Landesplanungsbehörde befragt, ob ein Raumordnungsverfahren für das Vorhaben erforderlich sei. Die höhere Landesplanungsbehörde kam zu dem Ergebnis, dass zwar überörtliche Auswirkungen des Vorhabens möglich seien, eine Erheblichkeit nach Art. 24 BayLplG allerdings nicht gegeben sei. Ein Raumordnungsverfahren würde zu keinen zusätzlichen Erkenntnissen führen. Aus Sicht der höheren Landesplanungsbehörde war daher von einem Raumordnungsverfahren für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald abzusehen.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Zielsetzungen der Raumordnung, der Landes- und Regionalplanung. Laut Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken soll zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden (B V 1.4.2.4). Mit dem geforderten Ausbau der Bundesfernstraßen steht der Ausbau der entsprechend notwendigen Tank- und Rastanlagen als komplementären Einrichtungen in engem Zusammenhang, insbesondere da sie der im Landesentwicklungsprogramm Bayern geforderten Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen.

Die höhere Landesplanungsbehörde und der Regionale Planungsverband der Industrieregion Mittelfranken haben keine Einwendungen gegen die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald erhoben.

3.3.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt in verschiedenen 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 in einem zweiten Schritt sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV (sog. Verkehrslärmschutzverordnung) vorzunehmen. Die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren. Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

Entgegen der Ansicht einiger Einwenderinnen und Einwender ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie in diesem Verfahren nicht heranzuziehen. Diese Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die Lärmbelastung in besonders betroffenen Bereichen differenziert durch eine strategische Lärmkartierung zu analysieren und Aktionspläne aufzustellen, um hohe Lärmbelastungen mittel- bis langfristig abzubauen. Sie enthält jedoch keine Regelungen, welche Immissionsgrenzwerte bei Errichtung eines konkreten Vorhabens einzuhalten sind.

- 3.3.4.1.1 Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Die Planung für den Ausbau der Verkehrsflächen einer T&R ist grundsätzlich raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG. Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, z. B. Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z. B. Kurgebiete, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit durch planerische Maßnahmen zu schützen, z. B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Bau der Anlage in einem Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärmindernde Trassierung auszuschöpfen. Die Vorschrift verlangt vom Planungsträger jedoch nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die genannten Gebiete unter allen Umständen, sondern lediglich, dass diese so weit wie möglich vermieden werden (vgl. Jarass, BImSchG, § 50 Rdnr. 16). § 50 Satz 1 BImSchG ist damit als Planungsleit-satz im Sinne eines Optimierungsgebots aufzufassen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Ausbauvariante hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lö-

sung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt, scheiden andere Varianten, soweit sie überhaupt nennenswerte Verbesserungen gegenüber der planfestgestellten Lösung aufweisen, wegen der mit ihnen verbundenen Nachteilen, wie deutlich größeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bzw. aus bautechnischer, verkehrlicher und auch wirtschaftlicher Sicht aus.

- 3.3.4.1.2 Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der auf der Grundlage von § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV vorzunehmen. Die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG und der 16. BImSchV stehen dem plangegegenständlichen Vorhaben nicht entgegen.

Die Verkehrsanlagen und die Nebenbetriebe der Tank- und Rastanlage Steigerwald sind gemäß § 1 Abs. 4 Nrn. 1 und 5 FStrG Bestandteil der BAB A 3, sodass Umbau und Erweiterung der Anlage als Änderung der öffentlichen Straße BAB A 3 zu qualifizieren sind. Da der Lärm des zu ändernden Verkehrswegs zu betrachten ist, ist der Lärm der durchgehenden Fahrspuren der BAB A 3 gemeinsam mit dem Lärm des Nebenbetriebs, also der Tankstellen und der Verkehrsflächen der Rastanlagen, zugrunde zu legen.

Durch die hier gegenständliche Erweiterung der Tank- und Rastanlage „Steigerwald“ ist jedoch kein zusätzlicher Lärmschutz veranlasst. Dies ergibt sich daraus, dass vorliegend der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht eröffnet ist. Denn das plangegegenständliche Vorhaben lässt sich weder unter dem Begriff "Bau" noch unter dem Begriff "wesentliche Änderung" einer öffentlichen Straße im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG subsumieren.

Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV liegen nicht vor, da mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage kein durchgehender Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen geschaffen wird. Die zusätzlichen Verkehrsflächen innerhalb der Tank- und Rastanlagen, insbesondere die Fahrspuren zu und zwischen den Parkständen und die vermehrte Zahl der Stellplätze, sind nicht als ein neuer durchgehender Fahrstreifen im Sinne dieser Vorschrift zu qualifizieren. Voraussetzung für die Bejahung eines neuen durchgehenden Fahrstreifens wäre, dass durch bauliche Maßnahmen ersichtlich eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Straße für den Gesamtverkehr im Sinne einer vermehrten Aufnahme von Verkehr im Gegensatz zu einer Verflüssigung oder Erleichterung des vorhandenen Verkehrs auf einem Teilabschnitt der Straße erreicht wird. Daran fehlt es hier.

Der Tatbestand des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist ebenfalls nicht erfüllt, da die Beurteilungspegel an der nächstgelegenen schützenswerten Bebauung ausweislich der Unterlage 17.1 durch das Erweiterungsvorhaben nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht werden. Im immissionstechnisch ungünstigsten Fall wird eine Erhöhung um 2 dB(A) in Ailsbach prognostiziert. Die Werte liegen hier allerdings nach dem Ausbau bei 47,7 dB(A) am Tag und 44,9 dB(A) in der Nacht und somit noch deutlich unter den Grenzwerten der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

An den Immissionsorten in Weingartsgreuth und Buchfeld (unter Berücksichtigung der bereits planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen aus dem 6-streifigen Ausbau der BAB A3) sinken die Beurteilungspegel und liegen im ungünstigsten Fall für ein allgemeines Wohngebiet bei 56,1 dB(A) am Tag und 53,3 dB(A) nachts. Es findet durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage somit auch keine Erhöhung eines Beurteilungspegels auf 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht statt. Das gilt auch für die Aussiedlerhöfe Weingartsgreuth 46 und Weingartsgreuth 48.

Am Campingplatz südwestlich von Weingartsgreuth werden nach dem Ausbau der Tank- und Rastanlage – unter Berücksichtigung der im Zuge der eingebrachten Tektoren erhöhten Lärmschutzanlagen - 56,8 dB(A) am Tag und 54,0 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Die Beurteilungspegel werden sich im Vergleich zum Prognosenullfall reduzieren, sodass ebenfalls kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Die immissionstechnischen Untersuchungen wurden dem Sachgebiet 50 - Immissionschutz der Regierung von Mittelfranken vorgelegt, das ihre Plausibilität und Vollständigkeit bestätigen konnte. Es ist unschädlich, dass die einzelnen Rechenschritte nicht im Detail in den ausgelegten Unterlagen enthalten waren. Den Betroffenen soll es ermöglicht werden, ihre Betroffenheit anhand der ausgelegten Unterlagen zu erkennen und zu bewerten („Anstoßwirkung“). Dies ist durch die vorgelegten Unterlagen gewährleistet, da den Immissionsorten entsprechende Beurteilungspegel zugeordnet sind und die Datengrundlagen aufgeführt sind.

Die Forderung, Schallpegelmessungen nach Realisierung der Baumaßnahme durchzuführen, wird zurückgewiesen. Schallpegelmessungen sind lediglich Momentaufnahmen, die die derzeitige Verkehrsstärke und aktuelle Witterungseinflüsse widerspiegeln können. Da Verkehrsanlagen nicht nur auf den aktuellen, sondern auch auf den künftigen Bedarf ausgelegt sein sollen, wurden die Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2020/2025 den Berechnungen zugrunde gelegt. Dieser Faktor kann bei Messungen vor Eintritt der Prognose nicht berücksichtigt werden.

Der Markt Wachenroth fordert einen Lärmschutz in Richtung Weingartsgreuth, da die geplante Umfahrung mit erheblichen Lärmbelastigungen verbunden sei. Zudem sei die Tankstelle Nord weiter östlich geplant und rücke daher näher an Weingartsgreuth heran.

Der Forderung wurde durch die erwähnte Erhöhung der Lärmschutzanlagen im Zuge der Tektur teilweise entsprochen. Soweit ihr nicht entsprochen wurde, wird die Forderung zurückgewiesen. Wie vorstehend ausgeführt, wurden bei den schalltechnischen Berechnungen alle Straßenbestandteile der Tank- und Rastanlage berücksichtigt, also auch die Tankstelle in ihrer neuen Lage und die Umfahrungsstraße. Dennoch werden die Voraussetzungen der 16. BImSchV für einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nicht erfüllt und es ergibt sich für den Ortsteil Weingartsgreuth kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Es wurde der Vorschlag vorgebracht, die Einfriedung der Tank- und Rastanlage gleichzeitig als Lärmschutz zu nutzen.

Wie bereits ausgeführt, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Überobligationsmäßige Zugeständnisse können nur von der Vorhabensträgerin erfolgen. Die Autobahndirektion Nordbayern möchte dem Vorschlag jedoch nicht entsprechen, da die Hauptlärmquelle die durchgehende Fahrbahn der Autobahn sei und ergänzende Lärmschutzmaßnahmen zwischen der Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth – Ailsbach und der Umfahrungsstraße keine zusätzliche spürbare Lärmpegelminderung bringen würde.

- 3.3.4.1.3 Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte Verkehrslärmschutzkonzept ist auch im Ergebnis der Abwägung nicht zu beanstanden, auch wenn sich die Verkehrslärmeinwirkungen an einigen nahegelegenen Anwesen etwas erhöhen. Denn diesen Erhöhungen, die unterhalb der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) liegen, kommt angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe auch unter

Berücksichtigung der Gesamtlärsituation kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Sie sind als zumutbar hinzunehmen.

3.3.4.2 Baulärm

Die Erschließung der Baustelle erfolgt nach Angaben der Vorhabensträgerin über die BAB A 3. Der Transport der Erdüberschussmengen zum Standort des geplanten Erdwalls nördlich von Buchfeld soll von der Baustelle auf der Südseite der A 3 über die Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth – Buchfeld und den öffentlichen Feldweg Fl.Nr. 632, Gemarkung Weingartsgreuth, zur Einbaustelle erfolgen. Eine Abwicklung über die Ortsdurchfahrten von Weingartsgreuth, Buchfeld und Ailsbach ist nicht geplant.

Von Einwenderinnen und Einwendern wird beantragt, den Baustellenverkehr auf die Zeit zwischen 07:00 und 20:00 Uhr zu beschränken, falls der Verkehr direkt durch die Ortschaften geleitet wird.

Der Antrag wird zurückgewiesen, da die Vorhabensträgerin eine Erschließung über die Ortsdurchfahrten nicht vorsieht. Die beantragte Beschränkung des Baustellenverkehrs ist daher auch im Hinblick auf die Entfernung der Baustelle von mehr als 1,1 km von der nächstgelegenen Ortschaft nicht erforderlich. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin hinsichtlich des Baustellenlärms die Vorgaben der AVV-Baulärm zu beachten.

3.3.4.3 Lufthygiene

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren.

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

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern. Sie ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung vielmehr dadurch Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Es muss also absehbar sein, dass das Vorhaben nicht die Mög-

lichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern.

Da Schadstoffbelastungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten oder die Grenzwerte in der 39. BImSchV überschreiten könnten, von dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Steigerwald nicht zu erwarten sind, ist diese Voraussetzung in vorliegendem Fall erfüllt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 6.2 des Erläuterungsberichtes wird hierzu Bezug genommen. Die dort vorgenommene Abschätzung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012“ ergibt, dass die Luftschadstoffgrenzwerte in den an das Vorhaben angrenzenden Ortschaften nicht überschritten sein werden.

Mit Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27. Februar 2013 wurden die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 12 - und das zu den Richtlinien gehörige PC-Berechnungsverfahren eingeführt. Wie die alte MLuS 02 so geht auch die neue RLuS 12 davon aus, dass ab einem Abstand von mehr als 200m vom Emittenten bereits die Grundbelastung durch Luftschadstoffe erreicht wird und keine zusätzlichen Immissionen aus dem Autobahnbereich nachweisbar sind. Bei größeren Abständen, wie es bei den Ortschaften Weingartsgreuth (310 m) und Ailsbach (1,3 km) der Fall ist, geht die RLuS 2012 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Tank- und Rastanlage nicht erhöht wird. Daher ist keine Verschlechterung der Luftschadstoffsituation für die angrenzende Bebauung zu erwarten

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die Abschätzung der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass nach den Festlegungen der RLuS 12 bei einem Abstand von mehr als 200 m vom Emittenten bereits wieder die Grundbelastung durch Luftschadstoffe erreicht werde und keine weiteren Immissionen aus dem Autobahnbereich nachweisbar seien. Das vorgetragene Argument, Weingartsgreuth liege deutlich tiefer als die Tank- und Rastanlage Steigerwald, so dass wegen der unterschiedlichen Massendichte von Stickstoffdioxid gegenüber der Luft eine stark talwärtige Konzentration zu befürchten sei, verfange nicht, weil eine Luft-Stickstoffdioxid-Mischung, wie sie hier vorliege, sich nicht mehr entmische, so dass die Konzentration auch im Tal nicht aufkonzentriert werde. Sicher könne angenommen werden, dass das inmitten stehende Vorhaben die Einhaltung der Grenzwerte im Wege einer – falls überhaupt erforderlich – Luftreinhalteplanung nicht vereitele.

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

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung

zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellen aber im Ergebnis - nicht zuletzt auch wegen der deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der Anzahl an zulässigen Überschreitungen - weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit des Vorhabens in Frage. In der Gesamtschau überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Belange; gesundheitliche Beeinträchtigungen sind insoweit jedenfalls nicht zu besorgen, auch nicht bei regelmäßiger Nutzung der vorhandenen Außenwohnbereiche.

3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

3.3.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

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

Nahezu alle Maßnahmen, die mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald verbunden sind und außerhalb der bestehenden Anlage stattfinden, liegen innerhalb des Naturparks Steigerwald und dabei in der als Landschaftsschutzgebiet festgesetzten Schutzzone des Naturparks. Durch die "Verordnung über den Naturpark Steigerwald vom 08.03.1988" wurde dieser Landschaftsraum einem besonderen Schutz unterstellt. Für die Erteilung von Erlaubnissen und Befreiungen ist grundsätzlich die untere Naturschutzbehörde, hier das Landratsamt Erlangen-Höchstädt, zuständig. Neben der Planfeststellung sind jedoch andere behördliche Entscheidungen nach Bundes- oder Landesrecht nicht erforderlich und werden durch die Planfeststellung, in der die untere Naturschutzbehörde angehört wurde, ersetzt (Art. 18 Abs. 1 BayNatSchG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Das ändert nichts daran, dass in der Planfeststellung der materielle Inhalt der Verordnung zu beachten ist.

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

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis liegen somit vor.

Für die Überbauung/Beseitigung von in der landschaftspflegerischen Begleitplanung angegebenen gesetzlich geschützten Biotop lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG): Ebenso dürfen aus diesem Grund Bäume, Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe hierfür ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Ausnah-

me ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Die untere und die höhere Naturschutzbehörde haben hiergegen keine Bedenken geäußert.

3.3.5.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

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

Um der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung zu ermöglichen, ob bzw. welche Ausnahmen zugelassen werden können und ob die hierfür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, ließ die Autobahndirektion Nordbayern ein entsprechendes Gutachten erstellen. Es ist als Anlage 6 zur Unterlage 19.1.1 Teil der planfestgestellten Unterlagen. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht erfüllt werden.

Vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde sowohl für die Zauneidechse als auch für die Haselmaus eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft, falls durch das Abschieben der Baufläche die Lebensstätten dieser Arten doch zerstört werden sollten. Die Voraussetzungen: Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt:

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Insoweit wird auf C 3.2 verwiesen. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C 3.3.1 verwiesen. Es steht kein für die betroffenen Arten günstigerer Standort oder eine günstigere Planungsalternative zur Verfügung, die geeignet wäre, das Planungsziel, wenn auch mit geringerem Zielerfüllungsgrad, zu erreichen. Bei der Planung wurden verschiedene Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. Maßnahmen zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten und andere Schutzmaßnahmen. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Variante auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine „zumutbare Alternative“ im Rechtsinne.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Bauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nach Einschätzung der Höheren Naturschutzbehörde, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, in ihrem derzeitigen günstigen Erhaltungszustand verbleiben. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d.h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden.

Weiter gehende Anforderungen i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG enthält Art. 16 Abs. 1 FFH-RL für FFH-Anhang-IV-Arten. Er verlangt ausdrücklich, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigungen in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Damit ist in Fällen, in denen der Erhaltungszustand auf biogeographischer Ebene auch ohne die beeinträchtigende Maßnahme bereits ungünstig ist, die Zulassung von Ausnahmen grundsätzlich auch dann unzulässig, wenn keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes eintritt. Eine Ausnahmeregelung darf nach der Rechtsprechung des EuGH ausnahmsweise nur dann erteilt werden, wenn sachgemäß nachgewiesen wird, dass die Ausnahme den ungünstigen Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern wird (vgl. EuGH, Urteil vom 14.06.2007, - C-342/05 - NuR 2007, 477; BVerwG, Beschluss vom 17.04.2010 - 9 0,818+B 5/10 - juris). Diese Anforderungen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL sind hier ebenfalls gegeben.

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

3.3.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat die Vorhabensträgerin die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 19.1.1) gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

3.3.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation

3.3.5.4.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat die Vorhabens-trägerin, die Eingriffe im Sinne von § 14 BNatSchG in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder in sonstiger Weise zu ersetzen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen 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 im Rang vorgehen.

Gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG ist das Roden oder Zurückschneiden von Hecken, Gebüsch oder Gehölzen zwischen dem 01. März und dem 30. September unzulässig. Auch die Autobahndirektion Nordbayern ist an diese gesetzliche Regelung gebunden. Eine Aufnahme dieser gesetzlichen Regelung als Auflage im Planfeststellungsbeschluss - wie von mehreren Einwendern gefordert - ist somit entbehrlich.

3.3.5.4.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Die Planfeststellungsbehörde hat das Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach Bundesnaturschutzgesetz 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.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. So wird in die wertvollen Waldgebiete und Gehölzbestände nördlich der Tank- und Rastanlage nicht eingegriffen. Hinsichtlich der weiteren vorgesehenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und -minderung wird auf den Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan unter Ziffer 4.2 (Unterlage 19.1.1) und die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen. Weitere Möglichkeiten zur Verringerung der Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar.

3.3.5.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens die folgenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlicher Nutzfläche,
- Versiegelung und Überbauung von Laub- und Mischwald mit naturnahen Elementen,
- Versiegelung von sonstigem forstlich geprägtem Wald,
- Überbauung und Versiegelung von Offenlandlebensräumen außerhalb der Straßennebenflächen,

- vorübergehender Verlust von Straßenbegleitgrün (Altgrasfluren und Straßenbegleitgehölze).

3.3.5.4.4 Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen

Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A5 und anteilig Grünbrücke Mönau). Darüber hinaus dienen die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G6 der besseren Einbindung der Rastanlage in das Landschaftsbild. Eine detaillierte Beschreibung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen kann der festgestellten Unterlage 19.1.1T unter der Ziffer 5.2 entnommen werden.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Die höhere Naturschutzbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Ausgleichskonzept schlüssig und geeignet ist, um die Beeinträchtigungen des Eingriffs in Natur und Landschaft zu kompensieren. Mit der Anrechnung von 30 % (1,7237 ha) der errechneten Ausgleichfläche auf die geplante Grünbrücke im Bereich Mönau, welche im Rahmen des planfestgestellten Ausbaues der BAB A 3 errichtet werden wird, hat die höhere Naturschutzbehörde ihr Einverständnis erklärt. Der Steigerwald nimmt im System der landesweiten Tier-Wanderkorridore eine zentrale Stellung ein, kann aber aufgrund der unzureichenden Durchlässigkeit der bestehenden BAB A 3 dieser hohen Bedeutung derzeit nicht gerecht werden. Nach dem LfU-Konzept für die Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern ist daher zur Wiederherstellung dieses überregional wichtigen Wildtierkorridors beabsichtigt, zwei Grünbrücken im Hauptabschnitt II AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen zu errichten, eine am westlichen Steigerwaldtrauf (zwischen AS Wiesentheid und AS Geiselwind) und eine im Osten im Übergangsbereich zwischen dem Naturraum Steigerwald und dem Mittelfränkischen Becken (in der Mönau, zwischen AS Erlangen/West und AS Frauenaurach). Gemeinsam mit den betroffenen höheren Naturschutzbehörden, Forstbehörden, der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und der Autobahndirektion Nordbayern wurde Einvernehmen darüber erzielt, den Bau einer Grünbrücke in der Mönau anteilig auch hier als „funktionale Ausgleichsmaßnahme“ in Ansatz bringen zu können. Sofern allerdings die Grünbrücke aus derzeit nicht erkennbaren Gründen nicht bis zum Jahr 2020 zur Ausführung kommen sollte, sind für eine vollständige und wirkungsvolle Kompensation entsprechende Ausgleichsmaßnahmen mit einem Flächenumfang von 1,7237 ha zu erbringen. Auf die Auflage unter Ziffer 3.3.1 des Beschlusstextes wird verwiesen.

Das Ausgleichskonzept wird vom Markt Wachenroth dahingehend kritisiert, dass die Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Gemeindegebiets Wachenroth geplant seien. Durch Ausgleichsflächen in den Gemarkungen Weingartsgreuth und Warmersdorf südlich der Autobahn würde der vorhandenen Fauna die Möglichkeit ge-

geben, geeignete Rückzugsflächen als Ersatz zu finden und den Verlust der bejagbaren Flächen einigermaßen auszugleichen.

Die Kritik ist unbegründet, da von den für Ausgleichsmaßnahmen herangezogenen 4,27 ha sich lediglich 1,19 ha nicht im Gemeindegebiet des Marktes Wachenroth befinden. Die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2, A 3 und A 5 liegen in den Gemarkungen Weingartsgreuth und Schirnsdorf, Markt Wachenroth. Um von der höheren Naturschutzbehörde als zuständiger Fachbehörde anerkannt zu werden, müssen die Flächen in dem Naturraum liegen, in dem der Eingriff stattgefunden hat - also hier im Hauptnaturraum Nr. 11 "Fränkisches Keuper-Lias-Land", der sich vom südlichen Mittelfranken über Oberfranken bis nach Thüringen zieht. Die Zugehörigkeit zu Verwaltungseinheiten hat keine Auswirkungen auf die Geeignetheit von Flächen für Ausgleichsmaßnahmen.

Flurstücke, auf denen die Autobahndirektion Nordbayern Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen hat, sind zwar im Grunderwerbsverzeichnis enthalten. Die Autobahndirektion Nordbayern hat allerdings zugesagt, von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planung keinen Gebrauch zu machen und die Flächen nur für naturschutzrechtlichen Ausgleich heranzuziehen, wenn die Eigentümer damit einverstanden sind. Sollte die Autobahndirektion Nordbayern das Ausgleichskonzept ändern müssen, weil mit den betroffenen Grundeigentümern kein Einvernehmen erzielt werden kann, ist eine entsprechende Planänderung zu beantragen.

3.3.5.4.5 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die spezifische naturschutzrechtliche Abwägung ergibt, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller, das heißt auch der vom Vorhaben ausgehenden Anforderungen an Natur und Landschaft, keinen Vorrang haben. Die geplante Baumaßnahme verursacht einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, der nicht vermeidbar ist. Problemschwerpunkte sind die Versiegelung und Überbauung landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Nutzfläche. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt und tektiert wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegen die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Ziele. Aus den unter Ziffer C. 3.2.1 dargestellten Gründen wird die Realisierung der Baumaßnahme für erforderlich und geboten erachtet. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind nicht so gewichtig, dass das Vorhaben unterlassen werden müsste. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gehen bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft nicht den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßenverkehrs im Range vor (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der Baumaßnahme sind weder festgesetzte Überschwemmungsgebiete noch Wasserschutzgebiete betroffen.

3.3.6.2 Begründung der gehobenen Erlaubnis nach § 15 WHG

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Verkehrs- und Stellflächen der Tank- und Rastanlage und den Fahrbahnen der BAB A 3 anfällt, zu sammeln und über Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken in den Vocksgraben bzw. in einen namenlosen Bach nördlich von Ailsbach einzuleiten.

Diese Einleitungen sind gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden gem. § 19 Abs. 1 WHG von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst, sondern unter Ziffer 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer 4.3 des Beschlusstextes auf der Grundlage von § 13 WHG angeordneten Nebenbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die geplanten Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken sind so gestaltet, dass eine Vorklärung des belasteten Straßenwassers gewährleistet ist. In den Absetzbecken werden absetzbare Stoffe und Leichtflüssigkeiten zurückgehalten. Um den Einwendungen der Bürgerinnen und Bürgern entgegen zu kommen, hat die Autobahndirektion Nordbayern das Regenrückhaltebecken RRHB 349-3R ohne Anerkennung einer Rechtspflicht eingetieft. Es ist nun für ein 20-jähriges Regenereignis ausgelegt.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat mit gutachtlichen Stellungnahmen vom 04.02.2013, 14.11.2013 und 16.10.2015 sein Einverständnis mit dem geplanten Entwässerungskonzept aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt. Zur Behandlung des Straßenoberflächenwassers der Nordseite der Tank- und Rastanlage wird das vorhandene Absetzbecken östlich der Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth-Ailsbach erweitert und umgebaut. Die bislang genehmigte Einleitungsmenge von 120 l/s wird auf 100 l/s verringert, sodass sich im Vergleich zur derzeitigen Situation die Abflusssituation verbessert. Das Straßenoberflächenwasser der Südseite wird über ein neu zu errichtendes Absetz- und Regenrückhaltebecken mit einem Abfluss von 13,85 l/s der bestehenden Straßenentwässerung der Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth-Ailsbach zugeführt.

Es wurde mehrfach gefordert, die Gräben und Vorfluter, in die das Oberflächenwasser eingeleitet werden soll, auszubauen, um einen schadlosen Abfluss zu gewährleisten.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Wie bereits ausgeführt, ergibt sich auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage sogar eine Entlastung des Vorfluters, da die Einleitungsmenge reduziert wird. Auf der Südseite wird in die bestehende Straßenentwässerung der Gemeindeverbindungsstraße eingeleitet, die aus ihrer bisherigen Funktion heraus bereits funktionsfähig zu sein hat, sodass ein Ausbau dem Grunde nach nicht erforderlich ist. Soweit mangelnder Unterhalt der betroffenen Gräben Zweifel an der Leistungsfähigkeit der betroffenen Gräben aufkommen lassen, kann darauf verwiesen werden, dass die Frage der Unterhaltung von Gewässern gesetzlich geregelt ist. Nach § 39 Abs. 1 Nr. 1 WHG gehören zur Gewässerunterhaltung insbesondere die Erhaltung des Gewässerbettes, auch zur Sicherung eines ordnungsgemäßen Wasserabflusses. Träger der Unterhaltungslast sind für Gewässer III. Ordnung die Gemeinden (Art. 22 BayWG). Der Autobahndirektion Nordbayern als Betreiberin der Einleitungsstellen obliegt die Unterhaltung der betreffenden Gewässer insoweit, als die Unterhaltung durch Anlagen zur Gewässerbenutzung bedingt ist. Die Autobahndirektion Nordbayern hat die Mehrkosten der Unterhaltung der Gewässer zu tragen, die durch die Verkehrsanlagen verursacht

werden, soweit sie nicht nach Art. 22 Abs. 3 und 4 die Unterhaltung selbst ausführen. Der Planfeststellungsbehörde kommt keine Befugnis zu, die Träger der Unterhaltungslast zur Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen zu verpflichten.

Für den Fall, dass der Ausbau der Tank- und Rastanlage vor dem planfestgestellten sechsstreifigen Ausbau der BAB A3 zur Ausführung kommen sollte, ist als Übergangslösung eine Fahrbahnverbreiterung der BAB A 3 im Bereich der neuen Tankstelle auf der Nordseite geplant. Da es sich nur um eine Übergangslösung handelt und die Maßnahme nur eine unwesentliche Änderung der bestehenden Verhältnisse mit einer Erhöhung des Wasserabflusses um ca. 10 % darstellt, sind insoweit keine wasserwirtschaftlichen Maßnahmen zur Abflussminderung bzw. Reduzierung der Schadstoffbelastung vorgesehen. An der Einleitungsstelle E 5 wird Niederschlagswasser aus dem Bereich der BAB A 3 von Betr.-km 349+920 bis Betr.-km 350+340 in Mulden gesammelt und in einen bestehenden Graben (Fl.Nr. 144, Gemarkung Weingartsgreuth) eingeleitet. Die Abwasseranlagen, die mit der Sammlung und Ableitung dieses Straßenabwassers verbunden sind, entsprechen nicht den Anforderungen des § 60 Abs. 1 WHG, so dass grundsätzlich nach § 60 Abs. 2 WHG eine Sanierung innerhalb einer angemessenen Frist angezeigt wäre. Da die Maßnahme aber nur eine Übergangslösung darstellt und die Sanierung bestehender Abwasserbeseitigungsanlagen nur mittelfristig erfolgen kann, besteht aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg Einverständnis, dass die Sanierung der bestehenden Abwasserbeseitigungsanlagen erst im Endausbau mit dem planfestgestellten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 sichergestellt wird. Gegenüber der derzeitigen Situation wird die Maßnahme allenfalls zu einer geringen, vorübergehenden und deshalb vernachlässigenden Erhöhung des Abwasseranfalles führen.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis kann gem. § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich mit Inhalts- und Nebenbestimmungen verbunden werden, um nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen. Die Voraussetzungen für die Anordnung des vom Bayerischen Bauernverband und mehreren privaten Einwenderinnen und Einwendern geforderten Verfahrensvorbehalts nach § 10 WHG (alt), § 14 Abs. 5 WHG (neu) liegen hier jedoch nicht vor, weil nachteilige Wirkungen nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht zu erwarten sind.

Ein Eingriff in das Grundwasser findet nicht statt. Bei den geotechnischen Bodenuntersuchungen wurde kein Grundwasser angetroffen. Die BAB A 3 und auch die Tank- und Rastanlage Steigerwald liegen auf einem Höhenrücken des Steigerwalds, so dass die Grundwasserverhältnisse in diesem Bereich nahezu gleichbleibend sind. Durch die geplanten Gewässerschutzmaßnahmen (Absetzbecken und Regenrückhaltebecken) sind keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

3.3.6.3 Hochwasser in Ailsbach

Private Einwenderinnen und Einwender befürchten, dass es vermehrt zu Hochwasserschäden in Ailsbach in Folge der Erweiterung der Tank- und Rastanlage kommen könne. Von Seiten mehrerer Einwenderinnen und Einwender und des Marktes Lonnerstadt wurde beantragt, ein 20-jähriges Regenereignis den Niederschlagsberechnungen zugrunde zu legen. Es sei ein Nachweis zu erbringen, dass im Ortsteil Ailsbach keine Schäden an den Gräben, Verrohrungen, Straßen, öffentlichen und privaten Gebäuden entstehen können. Die aus der erhöhten Einleitung resultierenden Folgeschäden seien vollständig vom Bund zu tragen. Es wird beantragt, die Verrohrung vor dem Ortsteil Ailsbach und die Brücken im Ortsteil Ailsbach mit entsprechend großem Durchmesser auszustatten oder neu zu bauen.

Diesen Forderungen wird durch die Planung im Wesentlichen Rechnung getragen; im Übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat in seiner Stellungnahme vom 14.11.2013 erklärt, dass unter Berücksichtigung der Prüfbemerkungen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Oberflächenwassers Einverständnis bestehe. Die Hochwassersituation in Ailsbach werde durch die Erweiterung der Rastanlage nicht verschärft. Wie bereits ausgeführt, entwässert die Südseite der Tank- und Rastanlage in einen namenlosen Graben, der in Ailsbach in den Ailsbach einmündet. Der Graben hat ein Einzugsgebiet von ca. 272,3 ha; die versiegelte Fläche der gesamten Tank- und Rastanlage beträgt ca. 12,7 ha. Der Anteil der versiegelten Fläche zum Einzugsgebiet des Grabens beträgt demnach 4,7 %. Da jedoch die Nordseite der Rastanlage in Richtung Reiche Ebrach entwässert, liegt der Anteil der Südseite der Rastanlage, die über den Graben in die Ailsbach entwässert, unter 4,7 %. Da die Rastanlage im Einzugsgebiet des Grabens liegt, fällt in Folge des Bauvorhabens grundsätzlich nicht mehr Wasser in diesem Gebiet an, als natürlicher Weise entsteht. Zusätzliche Einleitungen durch die Rastanlage erfolgen nicht. Die problematische Hochwassersituation wird somit hauptsächlich durch das große natürliche Einzugsgebiet des Ailsbaches bestimmt. Wirksame Verbesserungen der Hochwassersituation sind nur durch Schaffung von Rückhalteräumen im Ailsbachtal möglich. Zur Vermeidung von Abflussspitzen durch die Versiegelung sind Rückhaltebecken mit einem Drosselabfluss vorgesehen. Diese sorgen für einen verlangsamten und gleichmäßigen Abfluss aus der Rastanlage. Für die Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens wurde abweichend von den grundsätzlich anzusetzenden Bemessungen ursprünglich von einem 10-jährigen Regenereignis statt von einem 5-jährigen Regenereignis ausgegangen. Da aufgrund der örtlichen Gegebenheiten durch eine vergleichsweise einfach herzustellende Eintiefung des Regenrückhaltebeckens sogar die Voraussetzungen für ein 20-jähriges Regenereignis geschaffen werden können, wird die Autobahndirektion das Volumen des Regenrückhaltebeckens entsprechend der Forderungen der Einwenderinnen und Einwender vergrößern. Die Gräben, in die eingeleitet werden soll, sind zum Teil stark verlandet, sodass der hydraulische Nachweis derzeit nicht erstellt werden kann. Die Autobahndirektion Nordbayern wird sich an den Kosten eines eventuell nötigen Ausbaus entsprechend ihres Nutzungsanteils beteiligen.

Es wurde außerdem kritisiert, dass für die Niederschlagsberechnung eine Tabelle aus dem Jahr 2000 herangezogen worden sei. Es wurde gefordert, die neueste Tabelle aus dem Jahr 2010 bei der Berechnung zu berücksichtigen.

Der Einwendung kann nicht entsprochen werden. Die wassertechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage des KOSTRA-Atlas 2000 des Deutschen Wetterdienstes durchgeführt. Dies entspricht nach der Einschätzung des WWA, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, den anerkannten Regeln der Technik. Der KOSTRA-Atlas stellt eine Auswertung aller Starkregenereignisse in Deutschland von 1951 bis 2000 dar. Er liefert eine breite Grundlage der Eintrittswahrscheinlichkeiten von Starkregenereignissen und regionalisierten Niederschlagshöhen, die für die Bemessung von wasserwirtschaftlichen Anlagen (z.B. Entwässerungseinrichtungen, Talsperren, Deichanlagen) benötigt werden. Eine Fortschreibung für das Jahr 2010 existiert nicht.

Der Markt Lonnerstadt bemängelt, dass die Grünflächen der Parkplätze nicht über das geplante Absetzbecken, sondern direkt dem Regenrückhaltebecken zugeführt würden. Gerade aufgrund der Verunreinigung mit Urin müssten jedoch auch diese Flächen mindestens über ein Absetzbecken geleitet werden. Aufgrund der zu erwartenden Menge des verunreinigten Oberflächenwassers wird eine zusätzliche Vorklärung in einer Kläranlage beantragt.

Der Antrag wird zurückgewiesen. Berücksichtigt man die Versickerungsrate von Oberflächenwasser auf Grünflächen und das für die Region anzusetzende Regenereignis, kann das Oberflächenwasser vollständig auf den Grünflächen versickern und wird nicht dem Regenrückhaltebecken zugeführt. Die belebte Oberbodenzone hält dabei organische Stoffe wie Kot und Urin zurück und bietet damit zusätzlich Gewässerschutz.

3.3.7 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der erweiterten Tank- und Rastanlage Steigerwald ist nach dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) nicht unzulässig.

Zu den Bodenfunktionen im Sinne des § 1 BBodSchG gehört auch die Nutzung für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme rechtfertigt die Nachteile, die der Umbau bzw. die Erweiterung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Die Bodenfunktionen sind nämlich grundsätzlich gleichrangig. Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht nach § 7 BBodSchG führen, sind aufgrund des beantragten Vorhabens nicht zu erwarten. Zwar erfolgt eine Beeinträchtigung des Bodens insbesondere durch die Neuversiegelung von 7,75 ha Fläche und auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen geht dadurch verloren, allerdings handelt es sich bei den betroffenen Flächen hauptsächlich um Böden, die durch die Schadstoffeinträge der angrenzenden Autobahn vorbelastet sind.

Aufgrund von Unfällen, Havarien, Leckagen und unsachgemäßer Handhabung ist im Bereich der bisherigen Tankstelle, insbesondere im Bereich der Zapfsäulen und der Treibstofftanks, nutzungsbedingt mit Untergrundverunreinigungen zu rechnen. Zur Klärung einer etwaigen Gefährdung des Grundwassers durch den Tankstellenbetrieb sowie zur Vermeidung der Weiterverwendung etwaig mit Schadstoffen verunreinigten Erdaushubs im Bereich der Tankstelle ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht im Vorfeld des Tankstellenrückbaus eine Altlastenerkundung auf dem Tankstellenareal durchzuführen. Mögliche Eintragsstellen für wassergefährdende Stoffe in den Untergrund sind dabei zunächst im Rahmen einer historischen Erkundung zu ermitteln. Auf Grundlage der historischen Erkundung ist eine Altlastenerkundung zu veranlassen, um etwaige nutzungsbedingte Untergrundverunreinigungen und damit das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung bzw. Altlast zu ermitteln. Soweit Bodenbelastungen angetroffen werden, erfolgt ein fachgerechter Umgang entsprechend den bodenschutzrechtlichen Vorgaben. Diesbezügliche Auflagen sind unter Ziffer 3.4 in den Beschlusstenor aufgenommen.

Durch den bestandsnahen Ausbau, das verbesserte Entwässerungskonzept und im Hinblick auf die im Tankstellenbereich vorgesehenen Schutzmaßnahmen gegen Schadstoffeinträge kann die Gefahr schädlicher Bodenveränderungen so weit reduziert werden, dass bei der gebotenen Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an der plangegenständlichen Baumaßnahme diesem im Ergebnis der Vorrang einzuräumen ist.

3.3.8 Denkmalschutz

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Ziffer C. 3.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Laut Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege befinden sich die für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage überplanten Flächen weder im Bereich von Verdachtsflächen noch im Bereich von Bodendenkmälern. Lediglich die Ausgleichsfläche A 3 befindet sich im Bereich eines bekannten Bodendenkmales. Falls Bodeneingriffe auf dieser Fläche notwendig werden, sind bodendenkmalpflegerische Maßnahmen zur Sicherung erforderlich. Grundsätzlich begrüßt es das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege jedoch, dass ein Bodendenkmal aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen wird.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter Ziffer 3.2 des Beschlusstextes vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziffer 3.2 des Beschlusstextes angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die die Vorhabensträgerin keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.3.9 Wald

Für die Durchführung des Vorhabens müssen insgesamt rund 2,1 ha Wald gerodet werden. Die zur Rodung vorgesehenen Waldflächen liegen dabei teilweise in der Schutzzone des Naturparks Steigerwald und sind als Wald mit besonderer Bedeu-

tung für die Erholung, Intensitätsstufe I laut Waldaktionsplan, bzw. als Wald mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen kategorisiert.

Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG ist jede Handlung, durch welche die Produktionskraft des Waldbodens vernichtet oder wesentlich geschwächt oder durch welche der Waldboden beseitigt wird (Waldzerstörung), verboten. Dies gilt nicht, wenn die Erlaubnis zur Rodung erteilt wird. Wenn die Rodung allerdings einem Waldaktionsplan widerspricht oder dessen Ziele gefährden würde, soll die Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 6 BayWaldG versagt werden. Eine Rodung zum Zweck der Bebauung widerspricht offensichtlich dem Waldaktionsplan. Es handelt sich bei der Norm um eine sog. Soll-Vorschrift, die die Behörden im Regelfall strikt bindet und Abweichungen nur in atypischen Fällen gestattet. Ein solcher atypischer Fall liegt hier jedoch vor.

Eine andere Planungsvariante oder eine Verkleinerung des beantragten Umfangs könnte zwar zu einer Verringerung der Eingriffe in Wald führen, allerdings können dann die Planungsziele nicht in gleichem Maß erreicht werden. Die Notwendigkeit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage wurde allerdings bereits unter Ziffer C. 3.2 begründet und wird als gewichtiger betrachtet als der Erhalt des Waldes in seinem bisherigen Umfang. Zu berücksichtigen war auch, dass der Eingriff in den Wald durch die Neugründung von Wald zur Sicherung der Funktionen des Waldes in den Gemarkungen Weingartsgreuth und Schirnsdorf (Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2, A 5) und damit in unmittelbarer Nähe zum Eingriff im Umfang von insgesamt rund 1,4 ha kompensiert werden kann. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Forsten, als zuständige Fachbehörde erklärte sein grundsätzliches Einverständnis mit Größe und Lage der vorgesehenen Aufforstungsflächen. Dem Ziel, auf diesen Flächen einen Laubwald zu entwickeln, wurde ebenfalls zugestimmt.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses wird die beantragte Waldrodung daher gestattet (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Landwirtschaft, war angeregt worden, einen ökologischen Waldumbau der zahlreichen Kiefernwälder in der Umgebung als Ausgleichsmaßnahme in die Planungen aufzunehmen, statt Erstaufforstungen auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen zu realisieren. Die Autobahndirektion Nordbayern hat diese Möglichkeit geprüft; es zeigte sich allerdings, dass ein Waldumbau nicht zu realisieren ist, da es sich bei dem in unmittelbarer Nähe zum Ausbauprojekt liegenden Wald um Privatbesitz handelt.

Die Aufforstung bedarf neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner gesonderten Erlaubnis.

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt bzw. entsprechend gestaltet. Soweit neue Waldbrände entstehen, werden zum Schutz vor Windwurf und Sonnenbrand und zur Schließung des Waldrandes Unterpflanzungen mit Sträuchern und Bäumen (II. Ordnung) auf Kosten der Vorhabensträgerin erfolgen. Diese Maßnahmen sind als Schutzmaßnahme S 2 im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzt.

3.3.10 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht größtenteils Flächen, die bisher bereits zur Tank- und Rastanlage gehörten oder landwirtschaftlich genutzt wurden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt dabei, dass das Vorhaben mit den

Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch - nach Maßgabe des weiter unten zu der Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes Gesagten - hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus, sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so weit wie möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Berührte Drainageanlagen werden in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer und ggf. dem Wasserwirtschaftsamt in ihrer Funktion aufrechterhalten.

Dem mehrfach gestellten Antrag, die Vorhabensträgerin vor Beginn der Baumaßnahmen zu verpflichten, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebbern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzsteine durchzuführen und dem Vorhabensträger bei Beschädigung oder Beseitigung die Kosten zur Wiederherstellung aufzuerlegen, wird sinngemäß dadurch Rechnung getragen, dass die Vorhabensträgerin zugesagt hat, die betroffenen Grundstücke nach Fertigstellung der Baumaßnahme auf Kosten der Vorhabensträgerin neu zu vermessen und abzumarken. Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Grenzzeichen ist daher nicht notwendig.

3.3.10.1. Landwirtschaftliches Wegenetz / Entschädigung für Umwege

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche für Umwege ist zunächst festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Festsetzung von Entschädigungen innerhalb der Planfeststellung nur für den Fall vorschreibt, dass Auflagen oder Vorkehrungen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Mithin setzt die Festsetzung einer Entschädigung innerhalb der Planfeststellung zuvörderst voraus, dass das planfestgestellte Vorhaben nachteilige Wirkungen hervorruft, die für die Betroffenen unzumutbar sind und deshalb „an sich“ abgewendet werden müssten.

Diese Voraussetzungen liegen indessen bezüglich der mit dem vorliegenden Vorhaben verbundenen Umwege nicht vor. Denn § 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). 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, ist nicht schutzwürdig. Nach Art 14 Abs. 3 des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege vorliegend gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt. Ein Entschädigungsanspruch für Umwege besteht somit nicht.

Während der Bauzeit kann es kurzfristig zu Behinderungen von Wegeverbindungen kommen und Umwege erforderlich werden. Der Zugang zu allen Grundstücken bleibt jedoch auch während der Bauzeit möglich. Da kein Anspruch auf die unveränderte Beibehaltung des - für den Einzelnen günstigere - Straßen- und Wegenetzes besteht, sind auch die bauzeitlich bedingten Umwege entschädigungslos hinzunehmen.

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin als Beweissicherungsmaßnahme eine Dokumentation der von den Baumaßnahmen betroffenen Wege durch Fotografie zugesagt.

3.3.10.2. Vorübergehende Flächeninanspruchnahme

Für vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücke hat die Vorhabensträgerin eine Beweissicherung entsprechend der Auflage unter Ziffer 3.5.1 des Beschlusstextes zugesagt. Es steht der Vorhabensträgerin dabei frei, ob sie die Beweissicherung gemeinsam mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten selbst durchführen will oder einen entsprechenden Auftrag an eine fachkundige Stelle vergibt. Die Dokumentation ist den Grundstückseigentümern zu übergeben, sodass die Grundstückseigentümer einen Nachweis über die Beweissicherung haben.

Die Vorhabensträgerin wird die bauausführenden Firmen beauftragen, den ursprünglichen Grundstückszustand nach Beendigung der Baumaßnahme wiederherzustellen. Die Autobahndirektion Nordbayern erklärt sich bereit, nach Abschluss der Bauarbeiten für die Beseitigung von Rückständen und Bodenverunreinigungen auf den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen aufzukommen, sofern die bauausführende Firma von den betroffenen Eigentümern oder Pächtern nicht mehr dazu herangezogen werden kann.

3.3.10.3. Entschädigung für Flächeninanspruchnahme / Antrag auf Ersatzlandgestellung

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Art und Höhe der Entschädigung sind grundsätzlich in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Entschädigungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Das gilt sowohl für durch An- oder Durchschneidungen erlittene landwirtschaftliche Strukturschäden als auch für eine Entschädigung wegen eventuell verschlechterter Verpachtungsmöglichkeiten oder Ertragseinbußen und für eine zusätzliche Wertminderung durch vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit. Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens den Rechtsweg beschreiten.

Aus diesem Grund muss die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich auch nicht über Anträge auf Gewährung von Ersatzland entscheiden, da Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält. Etwas anderes gilt im Zusammenhang der festgestellten Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes, siehe dazu sogleich unten.

3.3.11 Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden - soweit möglich - bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden wird deshalb nur auf Einwendungen eingegangen, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren.

3.3.11.1 Markt Wachenroth

Der Markt Wachenroth fordert, dass vor der Planfeststellung Sondervereinbarungen zum Anschluss der neu anzuschließenden Grundstücke der Tankstelle auf der Nordseite sowie der WC-Anlage auf der Südseite an die öffentliche Entwässerungsanlage abgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Tankstelle auf der Nordseite ist keine Sondervereinbarung erforderlich. Mit den festgestellten Planunterlagen ist gemäß den lfd. Nr. 1.06.1, 1.02.1 und 1.43.2 der Unterlage 10.2.2T für die Tankstelle auf der Nordseite der (teilweise) Erwerb der Grundstücke mit den Flurnummern 169, 162 und 249/2 der Gemarkung Weingartsgreuth für die Tank- und Rast GmbH vorgesehen. Das zukünftige Tankstellengrundstück wird deshalb auf einer Länge von ca. 35 Metern unmittelbar an das Straßengrundstück FI.Nr. 249/2 (GVS) angrenzen, in dem die gemeindliche Wasserver- und entsorgungsleitung liegt. Das Tankstellengrundstück wird deshalb nach dem Ausbau erschlossen sein (Wasser und Abwasser), so dass ein Anschluss- und Benutzungsrecht auch ohne Sondervereinbarung bestehen wird.

Die WC-Anlage auf der Südseite ist allerdings nur hinsichtlich der Wasserversorgung erschlossen (die Versorgungsleitung durchkreuzt das betreffende Grundstück), hinsichtlich der Abwasserentsorgung bedarf es in der Tat einer Sondervereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und der Marktgemeinde. Indessen hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich, dass die Sondervereinbarung bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen muss, wenn zu erwarten ist, dass sie bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Anlage abgeschlossen sein wird. Dies ist vorliegend der Fall. Dem Grunde nach haben beide Seiten im Rahmen der von Herrn Staatsminister Herrmann geleiteten Besprechung am 23.12.2014 erklärt, eine Sondervereinbarung abschließen zu wollen, die sich inhaltlich an der Mustersondervereinbarung orientiert, die derzeit von dem Bayerischen Gemeindetag und der Obersten Baubehörde ausgearbeitet wird. Hinzu kommt, dass die Marktgemeinde ohnehin den Abschluss einer angemessenen Sondervereinbarung kaum ermessensfehlerfrei würde ablehnen können.

Der Markt teilt mit, dass die Kapazität der Zentralkläranlage in Wachenroth ausgeschöpft sei. Soweit die Raststätterweiterung Ausbaumaßnahmen bzw. die Nachrüstung von speziellen Reinigungsverfahren in der Kläranlage verursache, seien die Kosten von den Betreibern der Tank- und Rastanlage zu übernehmen. Eine diesbezügliche vertragliche Vereinbarung im Vorfeld des Baubeginns wird gefordert.

Die Vorhabensträgerin geht nach ihren Erfahrungen davon aus, dass die Abwassermenge trotz der Erweiterung der Raststätte nicht signifikant ansteigt. Grund dafür ist, dass die Erweiterung der Stellplatzflächen in erster Linie dazu dient, die bereits vorhandene Überbelegung in geregelte, verkehrssichere Bahnen zu lenken und nicht, um eine höhere Nachfrage zu generieren. Diese Argumentation erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als schlüssig. Hinzu kommt, dass LKW üblicherweise nur mit einer Person besetzt sind und dass LKW-Stellplätze in aller erster Linie zur Einhaltung der Ruhezeiten genutzt werden, also – anders als PKW-Stellplätze - einen relativ seltenen Nutzerwechsel aufweisen werden. Soweit

mithin ein Teil der zusätzlichen 166 LKW-Stellplätze (Nord und Süd) eine höhere Nachfrage generieren sollte, gilt, dass sich die Zahl der hierdurch veranlassten (zusätzlichen) Toiletten- und Duschgänge in einem äußerst überschaubaren Rahmen halten werden. Das inmitten stehende Ausbauvorhaben löst deshalb voraussichtlich kein Erfordernis zum Ausbau der kommunalen Kläranlage aus.

Dessen ungeachtet kann die Planfeststellungsbehörde ohne Verstoß gegen das Gebot umfassender Problembewältigung auf Regelungen zur Kostentragung für eine Erweiterung der Kläranlagenkapazität in vorliegendem Beschluss verzichten. Denn die Erhebung von Beiträgen für eine Erweiterung der Kläranlagenkapazität wäre nicht innerhalb der Planfeststellung, sondern durch die Gemeinde selbst durch Beitragssatzung gem. Art. 5 des Bayerischen Kommunalabgabengesetzes (KAG) zu regeln, die unter bestimmten Voraussetzungen auch Differenzierungen zwischen verschiedenen Beitragspflichtigen zulassen kann (Art. 5 Absatz 2 KAG). Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt zwar, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren verlagert, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Gleiches gilt, wenn für die Problemlösung außerhalb von Planfeststellungsverfahren ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03).

Der Markt fordert, die Zuständigkeit für die bestehenden Zuleitungen bis zum Übergabeschacht Weingartsgreuth von der Marktgemeinde auf den Betreiber der Raststätte zu übertragen. Nach Ansicht des Marktes handelt es sich um einen überlangen Grundstücksanschluss, den allein die Raststätte nutze. Darüber hinaus sei das Regelungsverzeichnis zu korrigieren: die Übergabe- und Messschächte seien nicht „An“ den Anschlussstellen zu den bestehenden Haltungen, sondern „Vor“ diesen zu errichten, damit dort ohne Vermischung die Abwassermessungen erfolgen könne.

Die Forderung nach Übertragung der Zuständigkeit wird zurückgewiesen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 03.04.2008 Az: 4 CS 08.44 unter Ziffer 29 klargestellt, dass der Kanal bis zum Betriebsgrundstück der Autobahn Tank & Rast GmbH eine öffentliche Kanalleitung ist und spätestens mit Erlass der Entwässerungssatzung des Marktes Wachenroth die entsprechende Widmung als öffentliche Einrichtung vorgenommen wurde. Das Regelungsverzeichnis wurde entsprechend der obigen Anregung des Marktes korrigiert.

Der Markt fordert, die Kosten für den Bau und für den Unterhalt der Leitung und des Wasserzählschachtes für die „Wasserleitung neues WC-Gebäude“ (Ziffer 4.8 des Regelungsverzeichnisses) der Bundesrepublik Deutschland aufzuerlegen. Dasselbe fordert der Markt im Hinblick auf die beiden eventuell zusätzlich zu errichtenden WC-Gebäude auf der Südseite der Anlage.

Den Forderungen wurde Rechnung getragen. Der letzte Satz Ziffer 4.8, Spalte 5 des planfestgestellten Regelungsverzeichnisses, wonach „die Kosten der Leitung und des Wasserzählschachtes“ von der Bundesrepublik getragen werden, ist in Ermangelung einer Differenzierung zwischen Herstellungs- und Unterhaltskosten dahin auszulegen, dass sämtliche Kosten, also sowohl Herstellungs-, als auch und Unterhaltskosten von der Bundesrepublik Deutschland zu tragen sind. Bezüglich der beiden eventuell zusätzlich zu errichtenden WC-Gebäude auf der Südseite der Anlage gilt, dass unter den Ziffern 1.2.14 und 1.2.15 des planfestgestellten Rege-

lungsverzeichnis pauschal geregelt ist: „Die Kosten trägt im Fall der Nachrüstung die Bundesrepublik Deutschland. Ihr obläge dann auch die Unterhaltung.“ Diese Regelung wird von der Planfeststellungsbehörde dahin ausgelegt, dass auch die Herstellungs- und Unterhaltskosten für ggf. erforderliche Leitungen und Wasserzählschächte von ihr umfasst sind.

Bislang bezieht die Raststätte das Frischwasser von der Stadt Höchstädt. Der Markt Wachenroth schlägt vor, dass neben den neu anzuschließenden Gebäuden auch die bestehenden Gebäude künftig vom Markt Wachenroth mit Frischwasser beliefert werden.

Dem Vorschlag kann innerhalb des Planfeststellungsverfahrens nicht näher getreten werden. Für die Planfeststellung ist nur relevant, dass die Erschließung der zu errichtenden Anlage gesichert ist. Die Frage, von welchem Lieferanten das Frischwasser bezogen wird, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Der geplante Anschluss der neuen Tankstelle auf der Nordseite an die öffentliche Wasserversorgung stellt sich nach Ansicht des Marktes als problematisch bzw. technisch unmöglich dar. Ohne eine zusätzliche Druckerhöhung könne die Versorgung nicht erfolgen.

Diesem Einwand wird dadurch Rechnung getragen, dass die Vorhabensträgerin zugesagt hat, auf Kosten des Bundes eine Druckerhöhungsanlage zur sicheren Versorgung der Tankstelle Nord zu errichten. Die Kostentragung des Bundes ist im Regelungsverzeichnis lfd.Nr. 4.6 eindeutig geregelt. Danach trägt die Herstellungskosten der Bund und die künftigen Unterhaltungskosten die Tank & Rast GmbH. Seite 60 des Regelungsverzeichnis wurde entsprechend konkretisiert.

Der Markt Wachenroth und auch eine Reihe privater Einwanderinnen und Einwander befürchten, dass es beim Bau der Ingenieurbauwerke zu Umleitungen des Verkehrs auf die St 2260 / St 2736, die als Bedarfsumleitung der Autobahn dienen, u.a. durch den Ortsteil Volkersdorf komme. Aufgrund der engen und komplizierten Verkehrsführung sei es dort bei bisherigen Umleitungen bereits zu Unfällen und Behinderungen gekommen. Der Ausbau des entsprechenden Teilstücks, der nach dem Ausbauplan des Freistaats Bayern der Dringlichkeit 1 zugeordnet ist, solle daher noch vor den Baumaßnahmen für die Raststätte erfolgen, um einen Verkehrskollaps zu verhindern.

Nach Rücksprache mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg ist ein Ausbau der genannten Staatsstraßen innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht in Sicht. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Rechtsgrundlage dafür, der Vorhabensträgerin etwa aufzugeben, mit dem Ausbau des vorliegenden Autobahnabschnittes bis zum Ausbau der Staatsstraßen zuzuwarten. Die Frage nach dem Ausbauerfordernis der Staatsstraßen unterfällt nicht dem Gebot umfassender Problembewältigung, denn die Staatsstraßen werden auch während des A3-Ausbaus nur im Falle von Störungen (wie bisher) als Bedarfsumleitung genutzt, da der Ausbau prinzipiell unter Verkehr erfolgen wird. Sicherlich kann es während des Ausbaus der Autobahn zu häufigeren Störfällen kommen als im Normalbetrieb, die Belastung der Bedarfsumleitung während des jeweiligen Störfalles wird sich aber gegenüber dem Ist-Zustand nicht ändern, so dass ein möglicher Ausbaubedarf der Staatsstraßen unabhängig von dem Ausbau der Autobahn besteht und deshalb keine Auswirkungen auf die vorliegende Planfeststellung hat.

Der Markt weist darauf hin, dass die beiden Unterführungen der Autobahn für die Gemeindeverbindungsstraßen nicht gleichzeitig gesperrt bzw. für größere Fahr-

zeuge unbefahrbar sein dürften, da ansonsten beispielsweise der Schulbusverkehr große Umleitungsstrecken in Kauf nehmen müsste.

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dass immer mindestens eine Zuwegung während der Bauzeit befahrbar bleiben wird.

Der Markt fordert eine Verlegung der Gemeindestraße, Fl.Nr. 215, Gemarkung Weingartsgreuth, (Ifd. Nr. 2.4 des Regelungsverzeichnisses) weiter nach Süden bis an den geplanten Solarpark bzw. an den Wald.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Eine weitere Verlegung der Straße ist ohne einen Eingriff in das angrenzende Waldstück bzw. den durch Bebauungsplan festgesetzten Solarpark nicht möglich und wird daher im Hinblick auf das Gebot der Konfliktminimierung nicht umgesetzt.

Der Markt fordert, die zusätzliche Zufahrt für den Brand- und Katastrophenschutz auf der Südseite (Regelungsverzeichnis Nr. 1.2.13 und Nr. 2.4) mit dem Ausbaustandard einer Gemeindeverbindungsstraße zu errichten. Der Markt verweist darauf, dass diese Zufahrt von der Landwirtschaft als Umfahrung für die engen Straßen in Weingartsgreuth genutzt werde und dass der Ausbau daher für unbegrenzte Achslasten mit gebundener Decke erfolgen müsse.

Der Forderung wird teilweise entsprochen. Die Straßenverlegung orientiert sich am Ausbaustandard (Querschnittsbreite und Befestigung) der vorhandenen Straße. Eine Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung einen höheren Ausbaustandard herzustellen, besteht grundsätzlich nicht. Die Vorhabensträgerin hat aber zugesagt, den vorhandenen Deckenaufbau der bestehenden Straße noch durch Kernbohrungen genau festzustellen. Sollte sich dabei zeigen, dass der nach dem Regelquerschnitt (Planfeststellungsunterlage 14.2 Blatt 4) geplante Deckenaufbau gegenüber dem Bestand zu gering bemessen ist, wird die Autobahndirektion Nordbayern in Abstimmung mit dem Markt Wachenroth eine dem Bestand entsprechende Fahrbahndecke wieder herstellen.

Für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern müsse für eine geh- und radwegmäßige Erschließung durch mindestens eine der Autobahnunterführungen - bevorzugt der östlichen – gesorgt werden. Hierzu fordert der Markt einen ca. 1,50 m breiten kombinierter Geh- und Radweg.

In den Unterführungen verbleibt bei Anordnung einer einfachen Schutzplanke zwischen dem Schutzsystem und der Widerlagerwand noch eine lichte Weite von ca. 1,10 m, was ausreichend für eine geschützte Führung von Fußgängern ist. Da an den bestehenden Gemeindeverbindungsstraßen kein Geh- und Radweg vorhanden ist, besteht für die Vorhabensträgerin keine Verpflichtung, einen Geh- und Radweg im Rahmen der Bauarbeiten neu zu errichten. Hält der Markt Wachenroth an seiner Forderung nach einem kombinierten Geh- und Radweg in der geforderten Breite fest, wäre der Markt als zuständiger Straßenbaulastträger nach § 12 FStrG im Verhältnis der beteiligten Fahrbahnbreiten an den Kosten für die Änderung der vorhandenen Kreuzung zu beteiligen. Die Breite kombinierter Geh- und Radwege hat nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) allerdings mindestens 2,50 m zu betragen, sodass ein kombinierter Geh- und Radweg mit der geforderten Breite nicht möglich ist.

Der Markt fordert, dass die Anlieferung der Baustoffe und der Abtransport des Abraums über die Autobahn selbst und nicht über die beiden Gemeindeverbindungsstraßen erfolgen mögen. Diese seien auf Grund ihres Ausbaustandes der zu erwartenden Belastung nicht gewachsen und erhebliche Schäden bzw. übermäßi-

ge Abnutzung seien zu erwarten. Eine vorherige Beweissicherung und Wiederherstellung in den ursprünglichen Zustand auf Kosten des verursachenden Auftraggebers sei sicherzustellen.

Diesen Forderungen wurde durch Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen. Die Autobahndirektion hat zugesichert, dass die Baustelle in erster Linie über die BAB A 3 beliefert werde. Soweit Baustellenverkehr über die Straßen und Wege des Marktes Wachenroth abgewickelt werden soll, werde dies die Autobahndirektion Nordbayern rechtzeitig vor Baubeginn mit der Straßenverkehrsbehörde bei der Marktgemeinde abstimmen. Schäden am nachgeordneten Wegenetz durch das Befahren mit Baufahrzeugen würden nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder beseitigt. Vor Baubeginn werde die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten eine Beweissicherung in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes veranlassen. Diese Dokumentation werde dem Straßenbaulastträger vor Baubeginn überlassen. Die jeweiligen Straßenbaulastträger würden rechtzeitig vorher unterrichtet, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Straßen und Wege zu ermöglichen.

Der Markt fordert, die Lärmschutzeinrichtung bei Buchfeld nicht als Wall, sondern als Wand auszuführen, um Flächen zu sparen.

Die Frage nach der Ausführung der Lärmschutzeinrichtung bei Buchfeld ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses; der Lärmschutzwall ist nur „nachrichtlich“ in die hiesigen Unterlagen aufgenommen worden.

Der Markt fordert, dass bezüglich aller Ziffern des Regelungsverzeichnisses, die keine Festlegungen bezüglich der Kostentragung enthalten (bzw. in welchen die Regelungen zur Kostentragung im Zuge der Tektur gestrichen wurden), festgelegt wird, dass die Kosten von der Bundesrepublik Deutschland zu tragen sind.

Dieser Forderung wird durch Satz 2 der Ziffer 1. der planfestgestellten Vorbemerkungen zum Regelungsverzeichnis Rechnung getragen.

Der Markt fordert, das Tor im Zuge der zusätzlichen Zufahrt für den Brand- und Katastrophenschutz auf der Südseite der Anlage in das vorhandene Feuerweherschließsystem des Landkreises Erlangen-Höchstadt einzubinden, statt (wie von der Vorhabensträgerin geplant) das Tor mit einem anderen Schließsystem auszustatten und dem örtlichen Brand- und Katastrophenschutz lediglich Schlüssel hierfür zur Verfügung zu stellen.

Die Forderung muss leider zurückgewiesen werden. Die Einbindung des Tores in das vorhandene Feuerweherschließsystem des Landkreises Erlangen-Höchstadt wäre zwar auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wünschenswert, einen Rechtsanspruch des Marktes oder des Landkreises hierauf vermag die Planfeststellungsbehörde aber nicht zu erkennen. Den Anforderungen der Gefahrenabwehr ist durch die von der Vorhabensträgerin zugesagte Aushändigung von Schlüsseln an die zuständigen Feuerwehren noch ausreichend Rechnung getragen.

3.3.11.2 Markt Lonnerstadt

Die Gemeinde befürchtet, auf Grund der Erweiterung der Anlage Bauland nicht mehr bzw. nur unter Auflagen ausweisen zu können. Darin werde eine erhebliche Störung der Entwicklungsmöglichkeiten gesehen. Es trete eine Wertminderung der Grundstückspreise ein und auf Grund erforderlicher Auflagen komme es zu Kos-

tensteigerungen für die Bauherren. Die entstehenden Nachteile seien in Form eines finanziellen Ausgleichs zu erstatten.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen, da die Erweiterung der Tank- und Rastanlage der Ausweisung von Baugebieten nicht entgegensteht. Die Immissionsbelastung durch die Tank- und Rastanlage liegt in Ailsbach deutlich unter den einschlägigen Grenz- und Richtwerten, sodass Lärmschutzmaßnahmen nicht notwendig sind und auch kein Rechtsanspruch auf eine finanzielle Entschädigung besteht.

Der Markt Lonnerstadt beantragt, als Ausgleichsmaßnahme die Renaturierung der kleinen Weisach zwischen Frimmersdorf und Fetzelhofen in die Planungen aufzunehmen.

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Die Art der Ausgleichsmaßnahme richtet sich danach, welche ökologischen Landschaftsbestandteile beeinträchtigt oder überbaut werden. Da durch die Erweiterung der Rastanlage keine Fließgewässer überbaut werden, ist als landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme auch kein Gewässerausbau vorzusehen. Im vorliegenden Fall sind als Ausgleich in erster Linie Offenlandbereiche zu schaffen und Waldflächen neu anzulegen. Diese Ausgleichsflächen erfolgen eingriffsnah in den Gemarkungen Weingartsgreuth und Schirnsdorf.

Die Gemeinde fordert eine Beweissicherung für die Zufahrtsstraßen und Wege sowie für die angrenzenden Gebäude im Ortsteil Ailsbach. Nicht die bauausführende Firma, sondern die Bundesrepublik Deutschland habe für die entstandenen Schäden zu haften.

Den Forderungen wird weitgehend entsprochen. Die Autobahndirektion hat zugesagt, dass die Baustelle in erster Linie über die BAB A 3 abgewickelt werde. Soweit Baustellenverkehr über die Straßen und Wege des Marktes Lonnerstadt geführt werden soll, wird dies die Autobahndirektion Nordbayern rechtzeitig vor Baubeginn mit der Straßenverkehrsbehörde bei der Marktgemeinde abstimmen. In diesem Fall wird die Vorhabensträgerin vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes veranlassen. Diese Dokumentation wird dem Straßenbaulastträger vor Baubeginn überlassen. Die jeweiligen Straßenbaulastträger werden rechtzeitig vorher unterrichtet, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Straßen und Wege zu ermöglichen. Schäden am nachgeordneten Wegenetz durch das Befahren mit Baufahrzeugen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder beseitigt. Eine Erschließung der Baustelle über die Ortsdurchfahrt von Ailsbach ist nicht geplant.

3.3.11.3 Landratsamt Erlangen-Höchstadt

Das Landratsamt weist darauf hin, dass die GVS Weingartsgreuth - Ailsbach in den nächsten Jahren zur Kreisstraße ERH 34 aufgestuft werden soll. Der Straßenquerschnitt soll nach dem Willen des Landratsamtes so gestaltet werden, dass an der Ostseite ein mindestens 1,50 m breiter Gehweg hergestellt wird. Das Landratsamt fordert, die Unterführung der GVS entsprechend anzupassen.

Dieser Forderung kann nur bedingt Rechnung getragen werden. In der Unterführung verbleibt nach der vorliegenden Planung bei Anordnung einer einfachen Schutzplanke 2,0 zwischen dem Schutzsystem und der Widerlagerwand noch eine lichte Weite von ca. 1,10 m, was ausreichend für eine geschützte Führung von Fußgängern ist. Da an der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße kein Geh-

oder Radweg vorhanden ist, kann die Vorhabensträgerin nicht verpflichtet werden, einen Gehweg im Rahmen der Bauarbeiten neu zu errichten oder die Unterführung zu verbreitern. Hält das Landratsamt an seiner Forderung nach einem 1,50 m breiten Gehweg fest, wäre der Markt Wachenroth als derzeit zuständiger Straßenbaulastträger nach § 12 FStrG im Verhältnis der beteiligten Fahrbahnbreiten an den Kosten für die Änderung der vorhandenen Kreuzung zu beteiligen. Die Autobahndirektion Nordbayern ist bereit, die Mehrbreite in die Planungen aufzunehmen, wenn die Gemeinde eine verbindliche Kostenbeteiligungszusage erteilt (was bislang nicht erfolgt ist). Sollte vor Bauausführung noch eine diesbezügliche Einigung erzielt werden, kann auf Antrag der Vorhabensträgerin eine entsprechende Planänderung genehmigt werden.

3.3.11.4 Kreisbrandrat Erlangen-Höchstadt

Der Kreisbrandrat fordert, im vorgesehenen Lärmschutzwall in Abständen von höchstens 50 m Durchgänge mit einer lichten Mindestbreite von 1,0 m zu schaffen.

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Nach den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen ZTV-Lsw 06“ Ziffer 4.5 sind in einem Abstand von max. 500 m Fluchtwege in Lärmschutzwänden vorzusehen. In der Lärmschutzwand auf der Nordseite der A 3 sind im Bereich der Unterführung der GVS Weingartsgreuth – Ailsbach Servicetüren vorgesehen. Weitere Türen sind in dieser Lärmschutzwand nicht notwendig. In Lärmschutzwällen sind keine Durchgänge, Tore oder Türen erforderlich.

Der Fachberater Brandschutz der Regierung von Mittelfranken hat sinngemäß bestätigt, dass ein Abstand der Fluchttüren in Lärmschutzwänden von 500 m ausreicht und dass in Lärmschutzwällen keine Durchgänge erforderlich sind. Er hat allerdings sinngemäß angeregt, die Vorhabensträgerin möge als Kompromiss einen Abstand der Fluchttüren in Lärmschutzwänden von 300 m wählen. Dies hat die Vorhabensträgerin allerdings abgelehnt. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Handhabe, der Vorhabensträgerin eine überobligationsmäßige Ausstattung der Lärmschutzwände mit Fluchttüren aufzuerlegen.

3.3.11.5 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Forsten, bittet um Prüfung, ob die unmittelbar südlich der erweiterten Tank- und Rastanlage verlaufende Verbindungsstraße zwischen der GVS Weingartsgreuth-Buchfeld und der GVS Weingartsgreuth-Ailsbach erforderlich sei. Da für den geplanten Bau der Straße auch Wald gerodet werden müsse, könnte sich bei Nichtrealisierung die Rodungsfläche reduzieren.

Der Einwendung kann nicht entsprochen werden, da der Markt Wachenroth die angesprochene Straße als Ersatz für die vorhandene Gemeindestraße, Fl.Nr. 215, Gemarkung Weingartsgreuth, fordert und als unbedingt notwendig bezeichnet, da die Landwirtschaft diese als Umfahrung für die engen Straßen in Weingartsgreuth nutze.

Die GVS Weingartsgreuth-Ailsbach wird unmittelbar südlich der Tank- und Rastanlage nach Osten verschwenkt und durchschneidet eine Erstaufforstung. Bereits beim bisherigen Straßenverlauf sei dieser Bereich ein Wildunfallschwerpunkt. Nach Ansicht des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sei zu befürchten, dass beim geplanten Wegfall der Kurve mit deutlich höheren Geschwindigkeiten in den Wald gefahren werde und sich die Wildunfallproblematik dadurch

erhöhe. Es wird gebeten, zu prüfen, ob die Verschwenkung zwingend erforderlich sei. Eine Streckenführung im Anhalt an die alte Straßentrasse würde die Rodungsfläche weiter verringern.

Die geplante Änderung der Trassierung kann nicht vermieden werden. Die Autobahndirektion Nordbayern ist verpflichtet, neu zu bauende oder zu verlegende Trassen entsprechend der geltenden Richtlinien für die Anlage von Straßen zu errichten, um die Verkehrssicherheit der Trasse herzustellen. Die vorhandenen Trassierungselemente, insbesondere die vorhandenen Kurvenradien, entsprechen nicht den Richtlinien für die Anlage von Straßen, weshalb der bisherige Trassenverlauf aufgegeben und durch einen verkehrssichereren Verlauf ersetzt wird. Soweit es sich um eine Wildunfallhäufungsstelle handelt, kann die untere Straßenverkehrsbehörde durch verkehrsrechtliche Anordnungen diesem Umstand begegnen. Entsprechende Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.3.11.6 Bund Naturschutz in Bayern, Landesfachgeschäftsstelle (BN)

Der BN kritisiert, dass das Vorhaben nicht dazu befrage, den Verkehr zu senken, sondern dass es durch Flächenversiegelung und Abholzungen die CO₂-Emissionen steigere. Die Bundesrepublik Deutschland habe internationale Abkommen unterzeichnet und sich dadurch auferlegt, den CO₂-Ausstoß radikal zu senken.

Rechtsnormen, die den CO₂-Ausstoß bei Straßenbauvorhaben reglementierten, sind nicht eingeführt. Die aufgeworfene Frage ist für die Beurteilung der fachrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens mithin irrelevant und kann nur im Rahmen der planfeststellungsrechtlichen Abwägung Berücksichtigung finden. Auf Grund des bestandsnahen Ausbaus in Verbindung mit den planfestgestellten Ersatzaufforstungen kann der Einfluss des Vorhabens auf den CO₂-Haushalt indessen als so gering eingeschätzt werden, dass bei der gebotenen Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an der plangegegenständlichen Baumaßnahme diesem deutlich der Vorrang einzuräumen ist.

3.4 Private Belange und Einwendungen

Die Entscheidung unter Ziffer 6 des Beschlusstextes, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten dieser Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen zu den Themenkomplexen "Notwendigkeit der Maßnahme" unter Ziffer C.3.2.1, „Immissionsschutz“ unter Ziffer C3.3.4 und "Naturschutz und Landschaftspflege" unter Ziffer C.3.3.5 verwiesen. Soweit sich nicht bereits hieraus ergibt, dass und aus welchen Gründen manchen Einwendungen nicht entsprochen werden kann, wird im Folgenden auf die privaten Belange und Einwendungen eingegangen.

3.4.1 Mehrfach vorgetragene Einwendungen

In diesem Gliederungspunkt setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit Argumenten auseinander, die mehrfach vorgetragen wurden.

3.4.1.1.1 Rückwärtige Erschließung / Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz

Es wurde mehrfach die Forderung erhoben, die rückwärtige Zufahrt auf der Nordseite der Rastanlage als Autobahnauf- und abfahrt der ortsansässigen Bürger und Gäste der anliegenden Orte zu genehmigen oder zu dulden.

Im Rahmen der Planfeststellung werden grundsätzlich keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Wie die rückwärtige Zufahrt beschildert werden soll, obliegt der – rechtsbehelfsfähigen – Entscheidung der Autobahndirektion Nordbayern als zuständiger Straßenverkehrsbehörde.

3.4.1.1.2 Baustellenverkehr in den Ortsdurchfahrten

Mehrere Einwanderinnen und Einwander wenden sich gegen die Nutzung der Ortsdurchfahrten durch Baustellenfahrzeuge und Lkw. Es werden Schäden an Straßen, Gehwegen und Häusern in Folge der Erschütterungen durch den Schwerverkehr befürchtet und ein Ersatz der auftretenden Schäden gefordert. Soweit es zu Baustellenverkehr durch die Ortschaften kommt, wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h gefordert.

Der Einwendung wird weitgehend abgeholfen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Erschließung der Baustelle im Grundsatz über die BAB A 3 zu organisieren. Der Transport der Erdüberschussmengen zum Standort des geplanten Erdwalls nördlich von Buchfeld soll allerdings von der Baustelle auf der Südseite der A 3 über die Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth – Buchfeld und den öffentlichen Feldweg Fl.Nr. 632, Gemarkung Weingartsgreuth, zur Einbaustelle erfolgen. Eine Abwicklung über die Ortsdurchfahrten von Weingartsgreuth, Buchfeld und Ailsbach ist jedoch nicht geplant. Hinsichtlich der Gemeindeverbindungsstraße und des öffentlichen Feldweges wurde eine Beweissicherung und die Übernahme eventueller Schäden durch die Autobahndirektion Nordbayern zugesagt. Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen handelt es sich um straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, die nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens getroffen werden können. Es obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger (Gemeinde oder Landkreis) für die Bauzeit gegebenenfalls entsprechende Anordnungen zu treffen.

3.4.1.1.3 Wertverfall/-minderung von Grundstücken

Es wird eine Wertminderung von Häusern, Grundstücken und Wohnungen bzw. Eigentumswohnungen befürchtet.

Dass der Verkehrswert bebauter Grundstücke im Nahbereich des planfestgestellten Vorhabens sinken könnte, musste in der planerischen Abwägung nicht gesondert berücksichtigt werden. In die Abwägung sind die faktischen Beeinträchtigungen benachbarter Grundstücke durch eine geplante Anlage mit dem ihnen zukommenden Gewicht einzustellen. Dass diese Auswirkungen mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt demgegenüber keinen eigenständigen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12).

Eine Wertminderung von Anwesen ist zudem nicht erkennbar, sodass die Forderung nach Ausgleichszahlungen ins Leere läuft. Eine Erhöhung der Schadstoffbelastung und Auswirkungen auf den Grundwasserpegel sind ausweislich der vorstehend gemachten Ausführungen nicht zu befürchten. Die zum Teil auftretenden geringfügigen Erhöhungen der Immissionspegel führen nicht zu einer Überschrei-

tung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV. Es ist zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung entschädigungslos hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärm-schutzverordnung festgesetzt sind.

3.4.1.1.4 Sofortvollzug

Die Einwenderinnen und Einwender beantragen die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses auszusetzen.

Dem Antrag wird sinngemäß entsprochen. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist nicht kraft Gesetzes sofort vollziehbar. Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses wurde auch nicht angeordnet, sodass der Planfeststellungsbeschluss nicht sofort vollziehbar ist.

3.4.1.1.5 Stellplätze als Logistikzentrum und Lagerstätte von Waren

Da die beiden Lkw-Parkplätze miteinander gekoppelt werden sollen, komme es nach Ansicht der Einwenderinnen und Einwender zu einer bundesweit einmaligen Umfahrungs- und Wendemöglichkeit innerhalb der Rastanlage, die zu einem Missbrauch der Stellplätze als Logistikzentrum führe.

Diese Argumentation verfängt nicht. Es ist nicht ersichtlich, warum es auf den Stellplätzen zu einem Warenaustausch im Sinne eines Logistikzentrums kommen sollte. Zieht man als Vergleichsobjekte Autobahnanschlussstellen heran, an denen es private Autohöfe oder Pendlerparkplätze gibt, so ist dort auch nicht ansatzweise ein Missbrauch der Stellplätze als Logistikzentrum zu verzeichnen und das, obwohl die Stellplätze – anders als im vorliegenden Fall - an das nachgeordnete Straßennetz angebunden sind.

Da für die Nutzung der Parkplätze kein Zeitlimit bestehe, sei dem Permanentparken und auch dem Anlegen von Permanentlagern für z.B. gefährliche Stoffe (radioaktive, explosive, giftige Chemie) Tür und Tor geöffnet. Es bestehe keine ständige Verwaltung für solche Großparkplätze, weshalb die Angst vor größeren Katastrophen bei den Anwohnerinnen und Anwohnern herrsche.

Die Ängste sind unbegründet, da für gefährliche Güter ein internationales Regelwerk geschaffen wurde, mit dem der sichere Transport dieser sensiblen Güter gewährleistet und das Abstellen geregelt ist. Für den Fall rechtswidriger Zustände wurden Ermächtigungsgrundlagen geschaffen, die es ermöglichen, die zur Beseitigung der rechtswidrigen Zustände erforderlichen polizeilichen Maßnahmen zu ergreifen und empfindliche Bußgelder zu verhängen. Dadurch kann das von den Einwenderinnen und Einwendern befürchtete dauerhafte Lagern gefährlicher Stoffe auf Rastanlagen unterbunden werden.

3.4.1.1.6 Finanzierung und Kosten der Baumaßnahme

Die hohen Kosten der Baumaßnahme werden kritisiert. Zudem wird eine Kostensteigerung im Hinblick auf die geologischen Gegebenheiten vermutet.

Im Rahmen der Planfeststellung hat die Planfeststellungsbehörde lediglich zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen, welche die Realisierbarkeit und damit die Planrechtfertigung des Vorhabens berühren könnten. Da das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach einer Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme die haushaltsrechtliche Genehmigung erteilte, ist die Finanzierbarkeit der bean-

tragten Planung bestätigt. Die Art der Finanzierung, die Wirtschaftlichkeit und die Richtigkeit der Kostenberechnung der Maßnahme unterliegen nicht der fachplanerischen Abwägung und sind daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. BVerwG, NVwZ 2000, 555).

3.4.1.1.7 Polizeiliche Maßnahmen zur Vermeidung verkehrsgefährdenden Verhaltens

Nach Ansicht mehrerer Einwanderinnen und Einwander könne das regelwidrige Parken von LKW durch eine konsequente polizeiliche Verfolgung verhindert werden mit der Folge, dass die Kapazitäten der privaten Autohöfe hinter Schlüsselfeld verstärkt genutzt würden und weniger öffentliche Stellplätze erforderlich wären.

Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Wie oben bereits ausgeführt wurde, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabensträgerin die privaten Autohöfe bei der Berechnung des Stellplatzbedarfes nicht berücksichtigt hat. Im Übrigen greift die Polizei durchaus regelnd ein und verhängt Bußgelder, wenn LKW verkehrsgefährdend abgestellt werden. Allerdings kann die Polizei die Tank- und Rastanlagen nicht lückenlos überwachen. Außerdem besteht kein Handlungsspielraum für die Polizei, wenn Lkw zwar außerhalb der markierten Parkflächen, aber nicht verkehrsgefährdend abgestellt sind und die Lkw-Fahrer nachweisen können, dass sie ihre Lenk- und Ruhezeit einhalten müssen und keinen zeitlichen Spielraum zur weiteren Parkplatzsuche haben.

3.4.1.1.8 Erhöhte Kriminalität

Mehrere Einwanderinnen und Einwander befürchten aufgrund der erweiterten Tank- und Rastanlage eine erhöhte Kriminalität in den nächstgelegenen Ortschaften.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach wurden ähnliche Befürchtungen geäußert. Die Polizeiinspektion Erlangen konnte Auswirkungen der auf der Tank- und Rastanlage Aurach auftretenden Kriminalitätsformen auf die umliegenden Ortschaften nicht beobachten und erwartet auch bei einer Erweiterung der bestehenden Rastanlage Steigerwald eine solche Entwicklung nicht. Zudem ist die Errichtung von Zäunen mit abschließbaren Toren rund um die Tank- und Rastanlage geplant, die es Reisenden erheblich erschweren, die Rastanlage in Richtung der benachbarten Wohnbebauung zu verlassen, was auch das Sicherheitsgefühl der betroffenen Bewohner stärken dürfte.

3.4.1.1.9 Ungleichbehandlung der Anwohner der BAB A 3

Von Einwanderinnen und Einwendern wurde vorgebracht, dass entlang der BAB A 9 weitaus weniger Lkw-Stellplätze geschaffen würden als auf der BAB A 3 und daher eine Ungleichbehandlung herrsche.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Stellplatzbedarf variiert je nach Autobahn und Autobahnabschnitt, so dass sich aus einer – unterstellten – geringeren Stellplatzausstattung einer Autobahn noch keine „Ungleichbehandlung“ zu Lasten der Anwohner einer anderen mit höherer Stellplatzausstattung herleiten ließe. Entscheidend ist der jeweilige, an Hand der ERS ermittelte Bedarf (siehe dazu oben). Im Übrigen wurden auf der BAB A 9 im Großraum Nürnberg bislang 154 zusätzliche Lkw-Stellplätze auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Autobahnrastanlagen gebaut. Bis 2025 sollen weitere 415 Stellplätze realisiert werden.

3.4.1.1.10 Wertminderung des Jagdreviers / Jagdpachteinbußen, Wildschutzzaun

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

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

Bezüglich der *Forderung nach der Errichtung von Wildschutzzäunen* hat die Vorhabensträgerin die Einzäunung der Rastanlage zugesagt. Diese Einzäunung ist geeignet, in Bezug auf die hier inmitten stehende Anlage zugleich auch als Wildschutzzaun zu dienen.

Die Frage nach dem Erfordernis einer Wildschutzzäunung entlang der Autobahn als solcher unterfällt nicht dem Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Dessen ungeachtet wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermines für den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 (Abschnitt von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord) zugesagt hat, die Errichtung von Wildschutzzäunen an Hand der Wildschutzzaunrichtlinien im Rahmen der Ausführungsplanung prüfen zu wollen. Unbeschadet dessen weist die Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang auf die Argumentation des AELF Ansbach besonders hin, wonach sich - unabhängig von der Ausbaumaßnahme - die Verhältnisse seit dem Bau der Autobahn grundlegend geändert hätten, insbesondere im Hinblick auf die ständige Zunahme der Population der Wildsauen, weshalb die Gelegenheit des Ausbaus unbedingt genutzt werden sollte, die Wildunfallproblematik zu lösen und nicht a priori auf einen Wildschutzzaun mit dem Argument zu verzichten, dass derzeit auch keiner errichtet sei.

3.4.1.1.11 Vermehrung und Verbreitung von Ungeziefer

Mehrere Einwenderinnen und Einwender befürchten eine Vermehrung von Ungeziefer und eine erhöhte Seuchengefahr durch Lebensmittel, die auf den Parkflächen zurückgelassen bzw. in die angrenzenden Grünflächen und Äcker geworfen würden. In vielen osteuropäischen Staaten kursierten hochansteckende Tierseuchen, die auf diese Weise verbreitet würden. Außerdem würden sich Saatnager stark vermehren und durch Krankheitsübertragung zu einer Gefahr für Mensch und Nutztiere werden.

Die neue Anlage wird mit einem Zaun eingefriedet und dicht bepflanzt, so dass Müll und Ähnliches kaum auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gelangen wird. Die Anlagen werden regelmäßig von Müll und auch weggeworfenen Lebensmitteln gereinigt, sodass eine übermäßige Vermehrung von Schädlingen nicht zu erwarten ist.

3.4.1.1.12 Antrag auf Aussetzung des Verfahrens

Es wurde mehrfach beantragt, das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald bis zum Abschluss der Bauarbeiten zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach auszusetzen. Erst dann solle geprüft werden, ob tatsächlich noch Bedarf an weiteren Lkw-Stellplätzen bestehe.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Grund für ein förmliches Aussetzen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, da sich der Bedarf für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald, wie oben ausgeführt, feststellen lässt, ohne dass es auf Erfahrungen mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Aurach ankäme.

3.4.2 Individuelle Einwendungen

Die von privater Seite erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form und unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwenderinnen und Einwender werden von den Auslegungsgemeinden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, auf Nachfrage benachrichtigt.

3.4.2.1 Einwenderin oder Einwender 1

Die Einwenderin oder der Einwender ist nicht mit der Verlegung der Tankstelle Nord und dem Rückbau und der Neuverlegung verschiedener Leitungen einverstanden. Für den Fall, dass eine Verlegung gleichwohl planfestgestellt werde, habe die Bundesrepublik Deutschland die Kosten der Maßnahmen zu tragen. Gleiches gelte für die Verlegung von Leitungen auf der Südseite der Rastanlage.

Eine Erweiterung der Nordseite der Tank- und Rastanlage ist nur möglich, wenn die Tankstelle und damit auch verschiedene Leitungen verlegt werden. Hinsichtlich der Kostentragung wird auf den Konzessionsvertrag zwischen den Beteiligten verwiesen.

Die Einwenderin oder der Einwender betrachtet die räumliche Trennung von Tanken und Rasten als äußerst kritisch, da ein Akzeptanzproblem darin gesehen werde, dass das Rasthaus von der Tankstelle aus nicht sofort sichtbar sei.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen - ERS 2011" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sehen eine räumliche Trennung von Tanken und Rasten auf allen großen bewirtschafteten Rastanlagen aus Gründen der Verkehrsführung und zur Vermeidung weiter Fußwege zur Raststätte vor.

Es wird darum gebeten, die Stellplätze für Busse nicht für eine Doppelbelegung durch Lkw frei zu geben, damit auch in den Abend- und Nachtstunden genügend Stellplätze für Busse zur Verfügung stehen.

Die Vorhabensträgerin entspricht dieser Forderung. Eine Doppelnutzung der Busstellplätze für Lkw wird nicht vorgesehen und es werden entsprechende Verkehrszeichen aufgestellt.

Die Einwenderin oder der Einwender befürchtet, dass beispielsweise die für die nahegelegenen Gemeindeverbindungsstraßen nach allgemeinem Recht zuständi-

ge Straßenverkehrsbehörde bzw. der Straßenbaulastträger die Durchführung der planfestgestellten Maßnahmen davon abhängig machen könnten, dass von ihr oder ihm noch gesonderte Anordnungen, Genehmigungen oder Erlaubnisse erteilt werden.

Die Befürchtung ist unbegründet. Die straßenrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich. Nicht umfasst sind allerdings eventuelle privatrechtliche Rechtsbeziehungen.

Es wird die Verschiebung der Lärmschutzwand im Bereich der geplanten Tankstelle auf der Nordseite in den Böschungsbereich vorgeschlagen. Die Tankstelle wäre somit für die Verkehrsteilnehmer der BAB A 3 besser einsehbar und die Bebauung in der Ortslage Weingartsgreuth auch gegen die Lärmemissionen der Tankstelle abgeschirmt.

Die Verschiebung der Lärmschutzwand wird abgelehnt, da ein effektiver und wirtschaftlicher Lärmschutz für Weingartsgreuth nur erreicht werden kann, wenn die Abschirmung so nahe wie möglich an der Hauptlärmquelle, der BAB A 3, errichtet wird. Durch eine Verschiebung würde die für die Lärminderung notwendige akustische Beugung vermindert. Es würde eine große Lücke zwischen den Lärmschutzwänden am Rand der Tankstelle und an der Richtungsfahrbahn entstehen, wo Verkehrslärm ungehindert nach Weingartsgreuth abgestrahlt werden könnte. Die Lärmschutzwand wird mit einer hochabsorbierenden Oberfläche ausgestattet, um Schallreflexionen Richtung Ailsbach und Buchfeld zu verhindern. Eine transparente Lärmschutzwand würde wegen ihrer schallharten Oberfläche zu verstärkten Reflexionen zu den Ortslagen führen. Das Interesse des Betreibers einer Tank- und Raststätte an einer Autobahn daran, dass die Einrichtung für Vorbeifahrende sichtbar bleibt, ist im Allgemeinen von geringem Gewicht und rechtfertigt zudem grundsätzlich keine Mehrkosten für transparente Schallschutzwände (vgl. OVG Lüneburg, VkBfI 2003, 456-460). Zudem kann unterstellt werden, dass die Entscheidung der Verkehrsteilnehmer, auf die Anlage zum Zwecke des Tankens abzufahren, schon auf Grund der Hinweistafeln auf der Autobahn deutlich vor der Abfahrt getroffen wird, nicht erst, wenn die Tankstelle als solche sichtbar ist.

Die Einwenderin oder der Einwender fordert diverse klarstellende Hinweise innerhalb des Regelungsverzeichnisses bezüglich der Kostentragungslast der Bundesrepublik Deutschland.

Der Forderung wird nicht entsprochen, da das Regelungsverzeichnis hinsichtlich der Kostentragungslast eindeutig ist und keiner Ergänzung bedarf. Nach der Vorbemerkung im Regelungsverzeichnis trägt grundsätzlich der Bund die Kosten, soweit keine andere Regelung im Regelungsverzeichnis getroffen ist.

Die Einwenderin oder der Einwender fordert, in Spalte 5 der lfd. Nr. 4.2 und 4.3 des Regelungsverzeichnisses den Satz „Auf dem Betriebsgrundstück obliegt der Tank- und Rast GmbH die Unterhaltung für alle entwässerungstechnischen Anlagen.“ zu streichen.

Der Forderung wird sinngemäß dadurch Rechnung getragen, dass der Satz folgende Fassung erhält: „Die Unterhaltung für alle entwässerungstechnischen Anlagen auf dem Betriebsgrundstück richtet sich nach den geltenden Satzungen des Marktes Wachenroth.“

Die Einwenderin oder der Einwender fordert in Spalte 5 der lfd. Nr. 4.6 des Regelungsverzeichnisses die Streichung des Hinweises, dass die Wasserleitung DN 200 im Eigentum des Marktes Wachenroth steht, dass sich der Anschlussbeitrag nach der Wasserabgabensatzung des Marktes Wachenroth richtet und dass sich die Kostentragung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tank und Rast GmbH nach dem Konzessionsvertrag richtet. Den letztgenannten Hinweis möchte sie durch eine Regelung ersetzt wissen, wonach die betreffenden Kosten von der Bundesrepublik Deutschland getragen werden.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen, weil die Hinweise, deren Streichung begehrt wird, zutreffend sind und es einer Regelung der Kostentragungspflichten zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tank und Rast GmbH durch den Planfeststellungsbeschluss nicht bedarf; sie richten sich nach dem Konzessionsvertrag.

3.4.2.2 Einwenderin oder Einwender 2

Die Einwenderin oder der Einwender befürchtet Schadstoffeintrag und Bodenverschlechterungen auf den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen mit den Fl.Nr. 201, 219 und 223 der Gemarkung Weingartsgreuth und fordert eine Beweissicherung.

Die Befürchtungen sind unbegründet. Die Flurstücke Fl.Nr. 201, 219 und 223, Gemarkung Weingartsgreuth werden nicht für Lagerzwecke sondern für den landschaftspflegerischen Begleitplan vorübergehend benötigt. Konkret ist vorgesehen, dass die Autobahndirektion Nordbayern auf der Fl.Nr. 223 bzw. im Anschluss an die Teilflächen der Fl.Nr. 201 und 223, die für die Baumaßnahme gerodet und dauerhaft erworben werden müssen, den geöffneten Waldrand durch Herstellung einer Waldrandunterpflanzung vor Windwurf und Sonnenbrand schützt. Schadstoffeintrag und Bodenverschlechterungen sind daher nicht zu befürchten. Die geforderte Beweissicherung wird auf Kosten der Vorhabensträgerin durchgeführt (vgl. A.3.5.1).

Die Einwenderin oder der Einwender kritisiert die künftige Trassenführung der Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth-Ailsbach und den damit verbundenen Eingriff in den jungen Waldbestand und die Weissdorn- und Schlehenhecke auf Fl.Nr. 210, Gemarkung Weingartsgreuth. Im Grunderwerbsverzeichnis sei die Fläche fälschlicherweise als Acker bezeichnet. Der Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth - Ailsbach sei unnötig, da in Folge der Sperrung der Zufahrt zur Autobahn mit einem geringeren Verkehrsaufkommen aus dem Hinterland zu rechnen sei. Außerdem verleite die auf 6 m ausgebaute Straße zu überhöhter Geschwindigkeit und erhöhe das Unfallrisiko, da sie am Waldrand an den alten Straßenkörper anbinde. Die Strecke sei ohnehin gefährlich, da es vor allem im Waldbereich immer wieder zu Wildunfällen komme. Die Einwenderin oder der Einwender schlägt vor, nach der Überführung der Autobahn und der Rastanlagen-erweiterung die Gemeindeverbindungsstraße in einer Linkskurve in die dort bestehende Gemeindeverbindungsstraße einzubinden. Auf diese Weise könne man Kosten sparen, den Verlust wertvollen Landes vermeiden und Verkehrsteilnehmer dazu zwingen, vom Gas zu gehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Erweiterung der Stellflächen auf der Südseite der Tank- und Rastanlage Steigerwald hat die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Weingartsgreuth - Ailsbach zur Folge. Die neu zu schaffenden Straßenbestandteile sind dabei nach den aktuell geltenden Planungsrichtlinien zu erstellen. Die derzeitige Trassenführung und auch der vorgebrachte Vorschlag der

Einwenderin oder des Einwenders entsprechen nicht diesen Richtlinien und gewährleisten daher nicht im ausreichenden Maß die Verkehrssicherheit. Im Grunderwerbsverzeichnis wurde die Nutzungsart laut Liegenschaftsbuch eingetragen. In die naturschutzrechtliche Eingriffsbilanzierung wurde die Fl.Nr. 210, Gemarkung Weingartsgreuth, allerdings mit der tatsächlich vorhandenen Vegetation, eingestellt.

Nach Ansicht der Einwenderin oder des Einwenders reichen nach der geplanten zusätzlichen Versiegelung auf der Südseite der Raststätte die bestehenden Gräben Richtung Ailsbach zur schadlosen Ableitung anfallender Regenwässer nicht aus. Zudem bestehe die Gefahr, dass durch Unfälle o. ä. freiwerdende Schadstoffe von der versiegelten Fläche in angrenzende Flurstücke eindringen.

Das auf der Südseite der Tank- und Rastanlage anfallende Oberflächenwasser wird in einem Absetzbecken gereinigt und über ein Regenrückhaltebecken gedrosselt in Richtung Ailsbach eingeleitet, sodass die Hochwassergefahr für Ailsbach nicht erhöht wird. Die Dimensionierung der Absetz- und Regenrückhalteanlage wurde vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg überprüft und akzeptiert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des amtlichen Sachverständigen an.

Es wird eine dauerhafte Umzäunung der gesamten Rastanlage gefordert, um zu verhindern, dass angrenzende Flächen als Toiletten und zur Müllentsorgung benutzt werden.

Dieser Forderung wird Rechnung getragen. Die Autobahndirektion Nordbayern hat eine dauerhafte Umzäunung der gesamten Rastanlage in den Planungen vorgesehen.

Die Einwenderin oder der Einwender fordert einen Lärmschutz, der den durch die Verbreiterung der Autobahn auf sechs Fahrstreifen zu erwartenden Lärmpegel berücksichtigt und die nordseitig geplanten Lkw-Parkplätze einschließt.

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Sie sind durch Planfeststellungsbeschluss vom 16.09.2015 (Az. 4354-1-10) festgesetzt worden.

Die Einwenderin oder der Einwender vertritt die Auffassung, dass in einigen Jahren der geplante Ausbau dem Bedarf an Lkw-Stellplätzen nicht mehr gerecht werde, wenn nicht Pkw- und Busstellplätze zu Lkw-Stellplätzen umgewidmet würden. Die Einwenderin oder der Einwender fordert, den abzusehenden Erweiterungsbedarf bereits heute bei der Planung der Anlage zu berücksichtigen.

Die Forderung ist unbegründet. Die erforderliche Anzahl an Lkw-Stellplätzen ist auf das Prognosejahr 2025 ausgelegt. Über diesen Prognosehorizont hinaus können keine belastbaren prognostischen Aussagen getroffen werden. Eine Doppelnutzung von Pkw- und Busstellplätzen ist in der gegenständlichen Planung nicht vorgesehen.

Die Einwenderin oder der Einwender schlägt den Verzicht auf den Ausbau des Feldwegs Fl.Nr. 215, Gemarkung Weingartsgreuth, vor.

Der Einwendung kann nicht entsprochen werden, da der Markt Wachenroth die angesprochene Straße als Ersatz für die vorhandene Gemeindestraße, Fl.Nr. 215, Gemarkung Weingartsgreuth, fordert und als unbedingt notwendig bezeichnet, da

die Landwirtschaft diese als Umfahrung für die engen Straßen in Weingartsgreuth nutze.

Die Einwenderin oder der Einwender fordert, dass der Abstand von baulichen Neuanlagen zum bestehenden Waldrand aus Sicherheitsgründen eine Baumlänge, also 30 m, betragen müsse. Andernfalls müsse der Bauträger oder Betreiber der Anlage den Waldeigentümer von der Haftung für eventuelle Schäden durch Windwurf oder Fällung an den Einrichtungen freistellen.

Der Forderung wird teilweise entsprochen. Soweit bestehende Waldränder durch die Baumaßnahmen geöffnet werden müssen, ist in Abstimmung mit der Einwenderin oder dem Einwender eine Waldrandunterpflanzung vorgesehen (siehe Unterlage 11, lfd.Nr. 5.8), die den geöffneten Waldrand wieder schließt und die bestehenden Waldbereiche vor Windwurf und Sonnenbrand schützen soll. Die Kosten für diese Waldrandunterpflanzung trägt die Vorhabensträgerin. Eine Anspruchsgrundlage für eine Haftungsfreistellung erkennt die Planfeststellungsbehörde indessen nicht.

3.4.2.3 Einwenderin oder Einwender 3

Die Einwenderin oder der Einwender befürchtet eine Wertminderung von Haus und Grundstück auf der Hirtenhöhe in Ailsbach. Speziell für den Ort Ailsbach würden sich zudem die Lärmschutzwerte erhöhen, weshalb ein nachträglicher Lärmschutz gefordert werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. An dem Gebäude, das am ungünstigsten auf der Hirtenhöhe in Ailsbach liegt, kommt es zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um 2 dB(A) auf 48 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht. Diese Werte liegen deutlich unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, sodass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Da das Anwesen des Einwenders im Vergleich zu dem Gebäude, das am ungünstigsten zur Tank- und Rastanlage liegt, weiter von der Tank- und Rastanlage entfernt ist, wird die Lärmbelastung am Anwesen der Einwenderin oder des Einwenders nochmals geringer sein. Ein Grundeigentümer oder eine Grundeigentümerin hat eine Lärmbeeinträchtigung entschädigungslos hinzunehmen, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Die Attraktivität eines Wohngebietes setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen und ist letztlich ein subjektives Empfinden. Ein entschädigungspflichtiger Belang ergibt sich hieraus jedenfalls nicht.

3.4.2.4 Einwenderin oder Einwender 4

Der Graben, in den das Oberflächenwasser der Tank- und Rastanlage eingeleitet wird, fließt in die Ailsbach. Die Ailsbach wiederum quert das Anwesen der Einwenderin oder des Einwenders, die oder der befürchtet, dass ihr oder sein Betrieb nebst Wohnhaus in Folge der großflächigen Versiegelung auf der Tank- und Rastanlage bei starken Niederschlägen überschwemmt werden könnte. Es wird gefordert, den Wasserstand der Ailsbach vor Baubeginn von einem Sachverständigen feststellen zu lassen und Hochwasserschäden ohne Zeitbegrenzung zu übernehmen.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg wurde als zuständige Fachbehörde mit den Befürchtungen konfrontiert und hat

nach eingehender Prüfung festgestellt, dass sich durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Steigerwald die Hochwassersituation in Ailsbach im Vergleich zum jetzigen Zustand nicht verschärfen wird. Die Flächen der Tank- und Rastanlage tragen nur einen geringen Anteil am gesamten Einzugsgebiet der Ailsbach. Zudem gewährleistet das Regenrückhaltebecken einen gleichmäßigen und gedrosselten Abfluss des auf den versiegelten Flächen anfallenden Oberflächenwassers. Ein Hochwasser an dem Ailsbach kann freilich nicht für alle Zukunft ausgeschlossen werden, es wird jedoch durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage nicht weiter verschärft werden. Ein Entschädigungsanspruch gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern scheidet daher aus. Die Feststellung des Wasserstandes der Ailsbach bringt keinen Erkenntnisgewinn und ist daher als unnötig abzulehnen.

3.4.2.5 Einwenderin oder Einwender 5

Der Parkplatz sei lediglich an Werktagen zwischen 22:30 Uhr und 07:00 Uhr überbelegt. Tagsüber seien die vorhandenen Parkplätze völlig ausreichend. Inzwischen gebe es an vielen Autobahnausfahrten große Gewerbegebiete mit entsprechend großen Parkflächen, die in den Zeiten der Überbelegung der Autobahnraststätte völlig verwaiste Stellflächen aufwiesen. Diese könnten sehr gut genutzt werden und einen Ausbau der Rastanlage entbehrlich machen.

Die Autobahndirektion Nordbayern bestätigt die Beobachtungen zur Belegung der Tank- und Rastanlage. Dies ändert jedoch nichts daran, dass der nächtlichen Überbelegungssituation abgeholfen werden muss, zumal die von verkehrswidrig abgestellten LKW ausgehenden Gefahren gerade bei Dunkelheit besonders hoch sind. Die Möglichkeit, auf Gewerbegebiete an Autobahnen auszuweichen, wird offensichtlich kaum genutzt und ist offenbar nicht geeignet, die Überbelegung der Autobahnparkplätze zu vermeiden. Im Übrigen gilt auch hier, dass der dauerhafte Bestand des Parkraumes in Gewerbegebieten nicht als gesichert angesehen werden kann, da sie nicht kraft Gesetzes (vgl. § 1 Abs. 4 FStrG) Gegenstand der hoheitlichen Daseinsvorsorge in Gestalt der Fernstraßenbaulast sind (vgl. Art. 90 GG, § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG und § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrAbG). Hinzu kommt, dass die Nutzung von Gewerbegebieten auch deshalb kein legitimes Mittel zum Erreichen des inmitten stehenden fernstraßenrechtlichen Planungszieles sein kann, weil sie Schäden an bestehenden kommunalen Verkehrsflächen, Erschließungsstraßen und Gehwegen nach sich ziehen würde. Zudem sind in den Gewerbegebieten keine öffentlichen Toiletten und Abfallsammler vorhanden, sodass auf den Flächen zu Lasten der Kommunen und der Bewohnerinnen und Bewohner Müll, Fäkalien und weitere Verunreinigungen zurückgelassen werden würden.

Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h auf der Autobahn gefordert.

Dieser Forderung kann schon deshalb nicht entsprochen werden, weil sich das vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht auf die Autobahnstrecke als solche bezieht.

3.4.2.6 Einwenderin oder Einwender 6

Die Einwenderin oder der Einwender fordert Tempo 30 für alle Fahrzeuge, vor allem Baustellenfahrzeuge, auf der Straße Richtung Buchfeld.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Verkehrsrechtliche Anordnungen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht erlassen. Die untere Straßenverkehrsbehörde ist hierfür zuständig.

3.4.2.7 Einwenderin oder Einwender 7

Die Einwenderin oder der Einwender macht geltend, dass die verbleibende Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 228, Gemarkung Weingartsgreuth, nach Baufertigstellung nicht mehr genutzt werden könne, da das Gelände durch Auffüllmaterial eine Steillage erhalte, die eine Bearbeitung unmöglich mache. Zudem sei der Boden stark verdichtet, was Wachstum unmöglich mache.

Die Einwendung ist unbegründet. Das Grundstück ist bereits heute teilweise durch seine ungünstige topographische Lage schwierig zu bewirtschaften. Auf der Restfläche des Grundstückes ist eine Bewirtschaftung jedoch weiterhin möglich, da keine Auffüllungen geplant sind. Die Darstellung in den Planunterlagen ist hier etwas irreführend. Was die Einwenderin oder der Einwender als Auffüllung wahrnimmt, ist die zeichnerische Darstellung der Böschung, die der öffentliche Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 226, Gemarkung Weingartsgreuth, nach seiner Verschiebung in nördliche Richtung erhält. Auf dem verbleibenden Restgrundstück wird in Abstimmung mit der Einwenderin oder dem Einwender auf Kosten der Autobahndirektion Nordbayern eine Waldrandunterpflanzung erfolgen, die den geöffneten Waldrand wieder schließt und die Restfläche vor Windwurf und Sonnenbrand schützt.

3.4.2.8 Einwenderin oder Einwender 8

Die Einwenderin oder der Einwender macht geltend, dass das Grundstück Fl.Nr. 212, Gemarkung Weingartsgreuth, laut Flächennutzungsplan und vorhabenbezogenem Bebauungsplan als Solarpark ausgewiesen bzw. festgesetzt sei. Durch das Vorhaben werde ein 12 bis 15 Meter breiter Streifen benötigt, wodurch die Restfläche unrentabel werde. Es wird gefordert, die Parkplätze nach Norden zu verschieben.

Die Einwendung ist unbegründet. Von dem genannten Grundstück wird ein Streifen von nur 5 m benötigt, sodass lediglich der 15 m breite Randbereich, auf dem nach dem Bebauungsplan Eingrünungsmaßnahmen für den Solarpark geplant sind, betroffen ist. Es wird somit nur der Eingrünungsbereich verschmälert, während die Aufstellfläche für die Solarmodule erhalten bleibt. Die Wirtschaftlichkeit der Anlage wird durch das vorliegende Vorhaben nicht eingeschränkt. Die Beeinträchtigung der Eingrünungsmaßnahmen des Bebauungsplanes wiederum ist in die Eingriffsbilanzierung für die Tank- und Rastanlage eingestellt und in dem Ausgleichs- und Ersatzkonzept berücksichtigt. Auch unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten spricht deshalb nichts gegen die teilweise Überplanung des Bebauungsplangebietes.

Es wird als Wirtschafterschwernis gesehen, dass der vorhandene Erdweg entfallt. Die Einmündungen vom geplanten Weg auf die Gemeindeverbindungsstraße Ailsbach - Weingartsgreuth seien unvorteilhaft.

Das Flurstück ist derzeit bereits über Zufahrten von der Gemeindeverbindungsstraße aus erschlossen und auch nach dem Bebauungsplan für den Solarpark ist diese Zuwegung vorgesehen. Auf die Wiederherstellung des Erdwegs kann daher verzichtet werden.

Der Wassergraben an der Grundstücksgrenze führt nach Ansicht der Einwenderin oder des Einwenders zur Vernässung der Fläche.

Der Entwässerungsgraben an der nördlichen Grundstücksgrenze dient der Ableitung des Oberflächenwassers und soll eine Vernässung des Grundstücks gerade verhindern.

3.4.2.9 Einwenderin oder Einwender 9

Die Einwenderin oder der Einwender macht geltend, dass das Grundstück Fl.Nr. 328, Gemarkung Weingartsgreuth, im Flächennutzungsplan und im Bebauungsplan als Sonderfläche für Solar ausgewiesen sei. Die Bauverbotszone würde die Fläche des Solarparks verringern.

Eine Reduzierung der Fläche für die Stromgewinnung findet nicht statt, da lediglich der Randbereich des Bebauungsplangebiets, der als Grünfläche geplant ist, tangiert wird. Die Bauverbotszone beginnt künftig dort, wo auch laut Bebauungsplan die Grenze der Aufstellfläche liegt. Es wird somit nur der Eingrünungsbereich verschmälert, während die Aufstellfläche für die Solarmodule erhalten bleibt. Die Wirtschaftlichkeit der Anlage wird durch das vorliegende Vorhaben nicht eingeschränkt. Die Beeinträchtigung der Eingrünungsmaßnahmen des Bebauungsplanes wiederum ist in die Eingriffsbilanzierung für die Tank- und Rastanlage eingestellt und in dem Ausgleichs- und Ersatzkonzept berücksichtigt. Auch unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten spricht deshalb nichts gegen die teilweise Überplanung des Bebauungsplangebietes.

Die Einwenderin oder der Einwender führt aus, dass für den Lärmschutzwall freiwillig keine Flächen aus den Grundstücken Fl.Nr. 328 und 334, Gemarkung Weingartsgreuth, zur Verfügung gestellt würden.

Auf den genannten Grundstücken ist kein Lärmschutzwall geplant, sodass sich die Einwendung erübrigt.

3.4.2.10 Einwenderin oder Einwender 10

Es wird vorgeschlagen, den vorgesehenen Sicht- und Blendschutz zur Abtrennung von Gemeindeverbindungs- und Umfahrungsstraße mit Elementen auszuführen, die auch eine lärmreduzierende Wirkung haben. Die ohnehin vorgesehene Umzäunung entlang der Feldwege sollte im nördlichen Bereich mit Elementen ausgeführt werden, die auch eine lärmreduzierende Wirkung haben.

Die Vorschläge können nicht aufgegriffen werden. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Steigerwald begründet keine Ansprüche nach der 16. BImSchV auf Lärmschutzmaßnahmen. Dies wurde bereits unter Ziffer C.3.3.4 im Einzelnen erläutert. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb in Bezug auf diese Vorschläge keine Handhabe gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern als Vorhabensträgerin; es liegt in deren Ermessen, ob sie die Vorschläge umzusetzen möchte. Dies lehnt sie allerdings mit der Begründung ab, dass die BAB A 3 die dominierende Hauptlärmquelle ist, während der Verkehr auf der Umfahrungsstraße nicht spürbar zur Gesamtlärmbelastung beiträgt. Lärmschutzmaßnahmen an der Umfahrungsstraße würden daher keine zusätzliche spürbare Lärmpegelminderung erbringen. Das Gleiche gilt für eine dichte Ausführung der geplanten Einfriedung. Die Einfrie-

dung läge auch zu tief und ihre Höhe wäre zu gering, um lärmindernd wirken zu können.

3.4.2.11 Einwenderin oder Einwender 11

Die Einwenderin oder der Einwender verweist darauf, dass der Graben zur Oberflächenentwässerung durch ihr oder sein Grundstück laufe. Vor der Erweiterung des Regenrückhaltebeckens sei es zu erheblichen Überschwemmungen der Gebäude gekommen, die wieder zu befürchten seien, da nichts an dem Vorflutbecken verändert, die versiegelte Flächen aber erhöht werde.

Die Befürchtung ist unbegründet. Die Entwässerung der Tank- und Rastanlage Steigerwald ist in zwei Entwässerungsabschnitte aufgeteilt, der Nord- und der Südseite. Für die Entwässerung der Nordseite soll die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage östlich der GVS Weingartsgreuth - Ailsbach genutzt werden, wobei allerdings das vorhandene Absetzbecken vergrößert werden wird, obwohl sich die Erweiterung der Stellplatzfläche auf der Nordseite weitestgehend auf die bestehenden Verkehrsflächen beschränkt. Durch den Einbau eines anderen Drosselorgans wird die Einleitungsmenge zudem reduziert. Es wird somit nach Aussage des Wasserwirtschaftsamts Nürnberg zu einer Verbesserung für das Gewässer kommen.

3.4.2.12 Einwenderin oder Einwender 12

Nach Ansicht der Einwenderin oder des Einwenders müssen alle Brücken eine Höhe von 4,70 m haben, da sie von großen landwirtschaftlichen Erntefahrzeugen durchfahren werden müssten.

Der Forderung wird nicht entsprochen. In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ist eine lichte Höhe von 4,50 m vorgesehen und dementsprechend sind die Unterführungen in den Planunterlagen geplant. Da die Gemeinde als künftiger Straßenbaulastträger keine größere Durchfahrtshöhe gefordert hat, wird keine Notwendigkeit für eine Vergrößerung gesehen.

Die Einwenderin oder der Einwender befürchtet für ihren oder seinen Schweinezuchtbetrieb durch den Ausbau der Parkplätze eine erhöhte Seuchengefahr durch weggeworfene Lebensmittel, da in vielen osteuropäischen Staaten hochansteckende Tierseuchen kursierten. Außerdem würden sich Saalnager stark vermehren und durch Krankheitsübertragung zu einer Gefahr für Mensch und Nutztiere werden.

Die neue Anlage wird mit einem Zaun eingefriedet und dicht bepflanzt, so dass Müll und Ähnliches nicht auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gelangt. Die Anlagen werden regelmäßig von Müll und auch weggeworfenen Lebensmitteln gereinigt, sodass eine übermäßige Vermehrung von Schädlingen nicht zu erwarten ist.

Die Entwässerungsanlage auf der Nordseite werde den Wetterextremen in der Zukunft nicht gerecht werden, da sich die Berechnungen lediglich auf Durchschnittswerte beziehen würden. In Weingartsgreuth seien Überschwemmungen zu befürchten, da durch den Ausbau der BAB A 3 eine erhebliche Wassermenge dazu komme.

Die Entwässerung der Tank- und Rastanlage Steigerwald ist in zwei Entwässerungsabschnitte aufgeteilt, der Nord- und der Südseite. Für die Entwässerung der Nordseite soll die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage östlich der GVS Weingartsgreuth - Ailsbach genutzt werden, wobei allerdings das vorhandene Absetzbecken vergrößert werden soll, obwohl sich die Erweiterung der Stellplatzfläche auf der Nordseite weitestgehend auf die bestehenden Verkehrsflächen beschränkt. Durch den Einbau eines anderen Drosselorgans wird die Einleitungsmenge zudem von derzeit 120 l/s auf 100 l/s reduziert. Es wird somit nach Aussage des Wasserwirtschaftsamts Nürnberg zu einer Verbesserung des Gewässers kommen. Die Entwässerung der BAB-Strecke ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

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

Der Einwand ist im Ergebnis berechtigt; ihm wird durch die Nebenbestimmung A 3.6.2 abgeholfen. Im Einzelnen:

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

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

Der dauerhafte Flächenentzug durch die Maßnahme „6-streifiger Ausbau der Autobahn A3 von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt-Nord“ reduziert sich damit auf rd. 1,5 ha, wobei es sich dabei auch um Pachtflächen handelt, die jedoch lt. den vorgelegten Pachtverträgen langfristig gesichert sind. Zwar fällt auf, dass eine Reihe der vorgelegten Pachtverträge erst deutlich nach dem Bekanntwerden der beiden Bauvorhaben – und damit nach dem Eintritt der Veränderungssperren aus § 9a Abs. 1 FStrG - abgeschlossen worden sind. Dies ist jedoch für die Vorprüfung, ob eine Existenzgefährdung überhaupt in Betracht kommt (und deshalb eine nähere sachverständige Prüfung erforderlich ist) oder ob der Flächenentzug so gering ist, dass die Existenzgefährdung a priori nicht in Betracht kommt (Bagatellgrenze), unschädlich. Denn die rechtliche Sicherung einer bereits vor Eintritt der Veränderungssper-

re aufgenommen Nutzung fällt nicht unter die von der Veränderungssperre erfassten Verbotstatbestände (§ 9a Abs. 1 Satz 2 FStrG; Marschall / Dünchheim, Bundesfernstraßengesetz, 6. Auflage, § 9a, Rdn. 9), so dass eine Berücksichtigung auch dieser Flächen in Betracht kommt und ggf. im Rahmen einer näheren sachverständigen Prüfung zu verifizieren ist.

- bb) Der landwirtschaftliche Betrieb ist zusätzlich durch das vorliegende Vorhaben, den Ausbau der Tank- und Rastanlage Steigerwald, von Flächenentzug betroffen. Es handelt sich um langfristige Pachtverhältnisse mit einer Gesamtpachtfläche von ca. 3 ha. Die Auswirkungen beider Maßnahmen sind in Summe zu betrachten, um eine „Salamitaktik“ zu vermeiden. Nach den Feststellungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Fürth ist der landwirtschaftliche Betrieb in der Summe beider Vorhaben von dem dauerhaften Entzug langfristig verfügbarer Nutzflächen damit in einem Umfang von rd. 5,5% der Betriebsfläche betroffen.
- b) Wegen Überschreitens der Bagatellgrenze hat die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der Vorprüfung deshalb den öffentlich bestellten und vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen Dipl.Ing. Andreas Donhauser, Walsdorf, beauftragt, die Frage nach einer möglichen Existenzgefährdung des inmitten stehenden landwirtschaftlichen Betriebes zu prüfen und ggf. auch geeignete Maßnahmen zur Abwehr einer möglicherweise festzustellenden Existenzgefährdung aufzuzeigen.

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

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

- c) Hieraus folgert die Planfeststellungsbehörde, dass die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes durch das vorliegende Vorhaben (Ausbau der Tank- und Rastanlage) ausgelöst wird, nachdem der „6-streifiger Ausbau der Autobahn A3 von östlich Schlüsselfeld bis östlich AS Höchststadt Nord“ bereits mit Beschluss vom 16.09.2015 (Az. RMF-SG32-4354-1-10) planfestgestellt ist. Der genannte Planfeststellungsbeschluss ist zwar noch nicht bestandskräftig; er wurde von den Märkten Wachenroth und Mühlhausen beklagt. Die Planfeststellungsbehörde geht aber zugunsten des Landwirtes in vorliegendem Verfahren davon aus, dass der Beschluss bestandskräftig werden wird, zumal die genannten Klagen verfristet sind.
- d) Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass die für das Vorhaben (in der beantragten Lage und im gewünschten Umgriff) streitenden Gesichtspunkte so gewichtig sind, dass die Existenzgefährdung (gegen Entschädigung) hinzunehmen wäre. Sie erachtet es deshalb für geboten, die drohende Existenzgefährdung durch die Gestellung geeigneten Ersatzlandes in dem gutachterlich festgestellten Umfang von (mindestens) 2 ha abzuwenden. Die Vorhabensträ-

gerin hat bis dato kein entsprechendes Ersatzlandangebot vorgelegt, jedoch erklärt, dass sie grundsätzlich zur Ersatzlandgestellung im genannten Umfang bereit und in der Lage sei.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb mit Nebenbestimmung A 3.6.2 geregelt, dass die Vorhabensträgerin dem landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders 12 vor Baubeginn mindestens 2 ha geeigneten Ersatzlandes verbindlich anzubieten hat. Die Planfeststellungsbehörde hat sich die abschließende Entscheidung über die Eignung der angebotenen Flächen vorbehalten. Mit der Umsetzung des Vorhabens darf erst begonnen werden, wenn die Planfeststellungsbehörde bestandskräftig entschieden hat, dass die angebotenen Flächen geeignet sind. Mit dieser Nebenbestimmung ist sichergestellt, dass Eingriffe in die von dem Betrieb bewirtschafteten Flächen, die geeignet wären, die Schwelle der Existenzgefährdung zu überschreiten, erst erfolgen können, wenn zuvor geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht, so dass eine Existenzgefährdung des Betriebes effektiv verhindert wird.

Rechtsgrundlage der Nebenbestimmung ist Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG. Nach dieser Vorschrift ist, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten. Die tatbestandliche Voraussetzung, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, liegt bezüglich der Frage nach der Eignung des anzubietenden Ersatzlandes vor. Auf der Rechtsfolgenseite ist der Planfeststellungsbehörde (entgegen dem etwas zweideutigen Gesetzeswortlaut) ein Ermessen eröffnet, ob sie mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bis zur Klärung des noch offenen Teils zuwartet oder ob sie von der Vorbehaltslösung Gebrauch macht (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74, Rdn. 132).

Die Ermessensausübung führt vorliegend zu dem Ergebnis, dass der Planfeststellungsbeschluss zeitnah erlassen werden sollte, weil ein berechtigtes Interesse der Vorhabensträgerin an der Klärung der Frage nach der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens besteht. Denn das Vorhaben soll zusammen mit dem Streckenausbau der BAB A3 im Rahmen eines „ÖPP“ – Projektes verwirklicht werden, für das die Ausschreibung ansteht. Auf der anderen Seite werden die berechtigten Interessen der Einwenderin oder des Einwenders an einer effektiven Abwehr der Existenzgefährdung durch die gewählte Lösung nicht beeinträchtigt, weil mit der Umsetzung des Vorhabens – und damit mit der Inanspruchnahme der von dem Betrieb bewirtschafteten Flächen - erst begonnen werden darf, wenn die Planfeststellungsbehörde bestandskräftig entschieden hat, dass die angebotenen Flächen geeignet sind.

Eine unzulässige Problemverlagerung ist mit der Anwendung des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG nicht verbunden (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74, Rdn. 129). Auch werden durch diese Verfahrensweise die Rechtsschutzmöglichkeiten der betroffenen Landwirtin oder des betroffenen Landwirtes nicht verkürzt, da sie oder er für den Fall, dass sie oder er mit der späteren Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über die Eignung angebotenen Ersatzlandes nicht einverstanden sein sollte, gegen diese Entscheidung dieselben Rechtsmittel einlegen kann, die gegen den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss eröffnet sind.

3.4.2.13 Einwenderin oder Einwender 13

Die Einwenderin oder der Einwender regt an, den Platz des nicht mehr genutzten Kiosk auf der Südseite der Tank- und Rastanlage für Lkw-Stellplatzflächen zu nutzen und dadurch Flächenneuversiegelung zu sparen.

Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Eine Anlage von Lkw-Parkplätzen in diesem Bereich ist aufgrund des im Anschluss an das Gebäude stark abfallenden Geländes nach Süden nicht möglich.

3.4.2.14 Einwenderin oder Einwender 14 und 20

Die Einwenderin oder der Einwender 14 macht geltend, dass der Graben, in den das Oberflächenwasser der Nordseite eingeleitet werde, bereits des Öfteren durch Laub und Äste verstopft gewesen sei und in Folge der Hanglage das Wasser in ihren oder seinen Acker laufe. Hier sei bereits jetzt eine Verbesserung erforderlich; durch die erhöhte Einleitung werde sie aber zwingend notwendig.

Der Einwendung wird teilweise abgeholfen. Die Entwässerung der Tank- und Rastanlage Steigerwald ist in zwei Entwässerungsabschnitte aufgeteilt, der Nord- und der Südseite. Für die Entwässerung der Nordseite soll die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage östlich der GVS Weingartsgreuth - Ailsbach genutzt werden, wobei allerdings das vorhandene Absetzbecken vergrößert werden soll, obwohl sich die Erweiterung der Stellplatzfläche auf der Nordseite weitestgehend auf die bestehenden Verkehrsflächen beschränkt. Durch den Einbau eines anderen Drosselorgans wird die Einleitungsmenge zudem reduziert. Es wird somit nach Aussage des Wasserwirtschaftsamts Nürnberg zu einer Verbesserung des Gewässers kommen. Im Übrigen gilt, dass der Träger der Unterhaltungslast des Grabens der Markt Wachenroth ist, der für die Freihaltung des Abflussquerschnittes verantwortlich ist; die Vorhabensträgerin hat sich lediglich an den Kosten der Unterhaltung zu beteiligen.

Die Einwenderinnen oder Einwender 14 und 20 beantragen, auf dem Flurstück Fl.Nr. 225, Gemarkung Weingartsgreuth, den Feldrain mit den dazugehörigen Obstbäumen abzutragen und das verbleibende obere Teilstück des Ackers höhenmäßig an das untere Teilstück anzugleichen, damit eine durchgehende landwirtschaftliche Nutzung der Restfläche möglich ist.

Dem Antrag kann nicht entsprochen werden. Eine Beseitigung der Obstbäume ist für die Verwirklichung des inmitten stehenden Vorhabens nicht erforderlich, wäre aber mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Dieser Eingriff ist deshalb in vorliegendem Fall auf Grund des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) unzulässig. Da ein Abtrag des Feldrains nicht ohne die – unzulässige - Beseitigung der Obstbäume möglich wäre, kommt auch dies nicht in Frage. Sollte sich in dem Entschädigungsverfahren bestätigen, dass die verbleibende Restfläche des Grundstücks mit der Flurnummer 225 nicht mehr wirtschaftlich zu nutzen ist, so hat die Vorhabensträgerin die Restfläche auf Verlangen gegen Entschädigung zu übernehmen.

Die Einwenderinnen oder Einwender verlangen eine ordnungsgemäße Beteiligung der Autobahn Tank & Rast GmbH an Bau und Gebühren der gemeindlichen Kläranlage.

Soweit Abwässer aus den Rasthäusern und Tankstellen in die Kanalisation bzw. Kläranlage des Marktes Wachenroth eingeleitet werden, richten sich die Kostenbeteiligung und Gebühren nach der geltenden Entwässerungssatzung bzw. den bestehenden Vertragsverhältnissen des Marktes Wachenroth mit der Autobahn Tank- und Rast GmbH als Betreiber dieser Nebenbetriebe.

3.4.2.15 Einwenderin oder Einwender 15

Die Einwenderin oder der Einwender kritisiert, dass auf der Tank- und Rastanlage keine Stromtankstelle vorgesehen sei.

Es gibt derzeit keine Vorgaben für die Errichtung solcher Stromtankstellen, so dass die Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit hat, den Vorhabensträger zur Errichtung einer solchen Anlage zu verpflichten. Eine Errichtung ist daher nur auf freiwilliger Basis der Vorhabensträgerin möglich; dies kann ohne weiteres nachträglich erfolgen.

Durch die vorgesehene Verlegung der Wasserleitung seien Druckabfälle und Verschmutzungen im Wasserleitungsnetz zu befürchten. Dies könne zur Störung der Wasseraufbereitungsanlage führen. Es seien daher Maßnahmen zur Vermeidung von Druckabfall und Verschmutzung im Wasserleitungsnetz zu treffen.

Die Befürchtungen sind unbegründet. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, darauf zu achten, dass Druckabfall und Verschmutzungen im Wasserleitungsnetz vermieden werden, soweit vorhandene Wasserleitungen zur Versorgung der Ortsteile von Wachenroth umgebaut oder verlegt werden müssen. Entsprechende Schutzmaßnahmen wird sie ergreifen.

3.4.2.16 Einwenderin oder Einwender 16

Die Einwenderin oder der Einwender schlägt vor, den zu verlegenden Feldweg zwischen Buchfeld und Weingartsgreuth/Ailsbach mit unbeschränkter Tonnage auszubauen, da bei Sperrung der Kreisstraße dieser Weg auch von Lastwagen und Bussen genutzt werde.

Der Vorschlag kann nicht berücksichtigt werden, weil seine Umsetzung einen höherwertigeren Ausbau des Weges im Vergleich zu seinem bisherigen Zustand bedeuten würde. Die Vorhabensträgerin muss aber nur einen dem bisherigen Zustand entsprechenden Ausbaustandard schaffen. Nur wenn der Markt Wachenroth als Baulastträger des Weges die anfallenden Mehrkosten tragen würde, wäre die Vorhabensträgerin bereit, einen höherwertigeren Ausbau auszuführen. Die Vorhabensträgerin wird anhand von Kernbohrungen allerdings vor Bauausführung nochmals den Deckenaufbau überprüfen.

Die Einwenderin oder der Einwender macht geltend, dass in der Planung Hinweise auf ein Sicherheitskonzept fehlten. Notwendig seien eine Kameraüberwachung des Geländes und eine Sicherung des Zugangs Richtung Ailsbach, wobei ein 1,80 m hoher Zaun nicht ausreiche.

Eine Kameraüberwachung des Parkplatzes ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht ohne weiteres möglich und wird vorerst nicht für erforderlich erachtet. Das Gelände der Tank- und Rastanlage wird mittels eines 1,75 m hohen Zaunes umschlossen. Sollte sich zeigen, dass es zu einem vermehrten Übersteigen des Zaunes kommt, ist die Vorhabensträgerin bereit, die Zaunanlage mittels

Übersteigschutz nachzurüsten. Eine entsprechende Zusage wurde im Erörterungstermin gegeben. Weitergehende Maßnahmen hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich.

Das Risiko von Bränden ist nach Ansicht der Einwenderin oder des Einwenders nicht in ausreichendem Maß betrachtet worden. Die Wasserversorgung wie die Zuführung von Rettungskräften sollte nochmals untersucht werden. Die Regenrückhaltebecken müssten zum Schutz der Umwelt für die Aufnahme von kontaminiertem Löschwasser ausgelegt werden. Die Alarm- und Katastrophenpläne der Landkreise Erlangen-Höchstadt sowie Bamberg müssten mit dem Ausbau überarbeitet und neu abgestimmt werden. Vor Eröffnung der erweiterten Anlage sei eine Großübung zum Erkennen von Schwachstellen sinnvoll.

Den Forderungen wird überwiegend Rechnung getragen. Der Kreisbrandrat des Landratsamts Erlangen-Höchstadt hat sich bereits zu den Planungen geäußert und hat einen Verbesserungsvorschlag, eine zusätzliche Zufahrt auf der Südseite, eingebracht. Die Vorhabensträgerin wird diesen Vorschlag umsetzen. Außerdem wurde vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg gefordert, im Auslaufbauwerk der Regenrückhaltebecken eine Absperrereinrichtung vorzusehen, um im Bedarfsfall eine Ableitung von wassergefährdenden Stoffen in die weiterführenden Vorfluter zu verhindern. Diese Forderung wurde als Nebenbestimmung A 4.3.3.8 in den Planfeststellungsbeschluss übernommen. Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde ergänzend den Fachberater Brandschutz der Regierung von Mittelfranken beteiligt, dessen Forderung in die Nebenbestimmung A 3.5 eingeflossen sind. Inwieweit die Alarm- und Katastrophenpläne der Landkreise zu überarbeiten sind und Großübungen durchgeführt werden, liegt nicht in der Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde und ist den Landkreisen bzw. Feuerwehren überlassen.

Im Nachgang des Erörterungstermins wies die Einwenderin oder der Einwender auf die Verordnung (EU) 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 hin und hält auf Grund dieser Verordnung eine Überarbeitung der Planungen für erforderlich, insbesondere hinsichtlich des Ausbaus von Telematik für die Parkplatzbewirtschaftung.

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

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

Die Einwenderin oder der Einwender verweist auf das „Handbook for Labelling – Security and service at truck parking areas along trans-european road network“.

Die Einwenderin oder der Einwender verkennt, dass es sich bei dieser Veröffentlichung um Anforderungen für ein freiwilliges und unverbindliches Zertifizierungssystem handelt. Verpflichtungen und Auflagen für das laufende Planfeststellungsverfahren sind daraus nicht abzuleiten. Das Planfeststellungsverfahren dient der Sicherstellung der gesetzlich vorgeschriebenen Standards. Soweit der Betreiber einer Tank- und Rastanlage darüber hinaus zusätzliche Zertifizierungsprozesse durchlaufen möchte, steht ihm dies selbstverständlich frei. Die Voraussetzungen, die für die Vergabe dieses Zertifikats erfüllt werden müssen, sind allerdings keine Voraussetzungen für die Planfeststellung.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde die Befürchtung geäußert, dass auf der Tank- und Rastanlage parkende Gefahrguttransporte ein Sicherheitsrisiko darstellen. Es wurde gefordert, dies in den Planungen für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage besonders zu berücksichtigen und Parkplätze für Gefahrguttransporte zu reservieren. Die ADR und die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt, GGVSEB, regeln, dass das Parken von Gefahrguttransporten nicht überall zulässig sei. Nach Abschnitt 8.4.1 der ADR sei Parken nur dort genehmigt, wo ein bewachter Parkplatz vorhanden sei. In Anlage 2 der GGVSEB werde genau geregelt, unter welchen Voraussetzungen Gefahrguttransporte überhaupt auf öffentlichen Verkehrsflächen parken dürften.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es besteht im Rahmen der Planfeststellung kein Regelungsbedarf im geforderten Sinne. Das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) und die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen (z. B. Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB) schaffen den erforderlichen rechtlichen Rahmen, damit die Beförderung gefährlicher Güter, von denen Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung (insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen) ausgehen können, nach dem Stand der Technik sicher durchgeführt werden kann. Der Begriff der Beförderung umfasst dabei auch den zeitweiligen Aufenthalt im Verlauf der Beförderung, wie das Abstellen der Fahrzeuge auf dem Parkplatz einer Tank- und Rastanlage. Um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, möglichst auszuschließen, enthält das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in Kapitel 8.4 Vorschriften für die Überwachung der Fahrzeuge, die für bestimmte gefährliche Güter und beförderte Mengen gelten. Für innerstaatliche Beförderungen mit Fahrzeugen, die in Deutschland zugelassen sind, wurden diese Vorschriften mit Nr. 3.3 der Anlage 2 der GGVSEB dahingehend verschärft, dass ergänzend zu Kapitel 8.4 ADR alle mit orangefarbener Tafel kennzeichnungspflichtigen Fahrzeuge und Container zu überwachen sind. Diese Vorschriften stellen jedoch keine Anforderungen an die Liegenschaften, sondern sind Verhaltensvorschriften, die sich an den Beförderer (§ 19 Abs. 2 Nr. 18 GGVSEB) und den Fahrzeugführer (§ 28 Nr. 11 GGVSEB) richten und auch bußgeldbewehrt sind. Unbewacht dürfen die Fahrzeuge nur in einem Lager oder Werksbereich geparkt werden. Die Überwachungspflicht gilt also auch für die Parkplätze einer Tank- und Rastanlage. Sofern technische Maßnahmen, wie z. B. eine kontinuierliche Videoüberwachung, oder ein Parkplatzwächter nicht vorhanden sind, muss der Fahrzeugführer selbst am oder im Fahrzeug anwesend sein. Er darf sich dabei nur kurzfristig vom Fahrzeug entfernen, um z. B. eine Mahlzeit einzunehmen.

3.4.2.17 Einwenderin oder Einwender 17

Die Einwenderin oder der Einwender widerspricht der Verwendung der Übersichtskarte der natürlichen Vegetationsgebiete von Bayern 1:500.000 mit Erläuterungen, Schriftenreihe für Vegetationskunde Heft 3, Bad Godesberg 1968 von P. Seibert. Sie oder er hält diese Quelle für veraltet.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Bei der angesprochenen Quellenangabe aus dem Jahr 1968 handelt es sich um ein Grundlagenwerk, bei dem dargestellt wird, welche potentielle Vegetation sich einstellen würde, wenn der Mensch nicht eingreifen und die Vegetation Zeit finden würde, sich bis zu ihrem Endzustand zu entwickeln. Darin werden Grundannahmen formuliert, die bis heute fortgelten. Die landschaftspflegerische Begleitplanung wurde zudem auf einer Vielzahl von Quellen aufgebaut, die auch die aktuellen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet einschließt.

3.4.2.18 Einwenderin oder Einwender 18

Die Einwenderin oder der Einwender verlangt, dass die Flächen, auf denen die überschüssigen Erdmengen abgelagert werden, in der Planfeststellung benannt werden.

Die Vorhabensträgerin beabsichtigt, den zwischenzeitlich planfestgestellten Lärmschutzwall bei Buchfeld aus Überschussmengen zu errichten. Vor. Sollten weitere Überschussmengen anfallen, hat die Vorhabensträgerin die Mengenn anderweitig zu entsorgen. Die Planfeststellungsbehörde hält es für keinen Verstoß gegen das Gebot umfassender Problembewältigung, den Entsorgungsweg nicht planfestzustellen, weil es nicht zweifelhaft ist, dass am Markt ausreichend Erddeponiekapazitäten vorhanden sind, um die Überschussmengen aufzunehmen.

Die Einwenderin oder der Einwender gibt zu bedenken, dass die Lkw in der Winterzeit ihre Fahrzeuge vor Fahrtantritt von Schnee und Eis zu befreien haben. Es wird angeregt, den Bau einer Enteisungsanlage bzw. einer Schneebefreiungsanlage einzuplanen.

Der Anregung wird nicht entsprochen. Das vorliegende Ausbauvorhaben löst nicht das Erfordernis für den Bau entsprechender Anlagen aus. Nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung ist jeder Verkehrsteilnehmer selbst für die Verkehrssicherheit seiner Fahrzeuge und damit für die Befreiung des Fahrzeuges von Schnee und Eis verantwortlich. Es ist ihm zuzumuten, dies mittels mitgeführter Werkzeuge durchzuführen. Die Vorhabensträgerin kann deshalb nicht verpflichtend zur Errichtung solcher Anlagen herangezogen werden.

3.4.2.19 Einwenderin oder Einwender 19

Die Einwenderin oder der Einwender befürchtet, dass die Flurstücke 330 und 167, Gemarkung Weingartsgreuth, nur noch eingeschränkt nutzbar seien. Eine Versickerungsproblematik drohe, da Staunässe durch den Erdwall entstehe.

Die Befürchtungen sind unbegründet. Das Flurstück FI.Nr. 330, Gemarkung Weingartsgreuth, ist von der Baumaßnahme nicht betroffen. Von dem insgesamt 4.670 m² großen Flurstück FI.Nr. 167, Gemarkung Weingartsgreuth, werden

1.362 m² für die Baumaßnahme benötigt und von der Autobahndirektion Nordbayern erworben. Da es sich um ein Waldgrundstück handelt und der Waldbestand angeschnitten wird, wird die Autobahndirektion in Abstimmung mit der Einwenderin oder dem Einwender auf ihre Kosten eine Waldrandunterpflanzung vorsehen. Mit dieser Waldrandunterpflanzung soll dafür gesorgt werden, dass die bestehenden Waldbereiche, die im Privateigentum verbleiben, vor Windwurf und Sonnenbrand geschützt werden. Der Damm für die neue Tankstelle Nord, wird so nach Norden geneigt, dass sich keine abflusslosen Bereiche für Oberflächenwasser bilden, die Staunässe verursachen könnten.

3.4.2.20 Einwenderin oder Einwender 21

Die Einwenderin oder der Einwender bemängelt, dass das Flurstück Fl.Nr. 230, Gemarkung Weingartsgreuth, durch das Bauvorhaben keine Zufahrt mehr habe.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Zufahrt zu dem genannten Grundstück wird nur geringfügig verändert. Der bisherige unbefestigte Weg Fl.Nr. 226, Gemarkung Weingartsgreuth, wird nach Norden verschoben und entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau für Achslasten von 5 t ausgebildet. Im Übrigen besteht wie bisher auch weiterhin die Zufahrt über Fl.Nr. 231, Gemarkung Weingartsgreuth.

3.4.2.21 Einwenderin oder Einwender 22

Die Einwenderin oder der Einwender beantragt, die Unterlage 19.3 wegen grober Fehler bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zurückzuweisen und neu anzufordern. Der Untersuchungsraum sei zu stark abgegrenzt worden, da der Ausfädelstreifen im Westen außerhalb des Untersuchungsraums liege

Die Unterlage 19.3 ist den Planfeststellungsunterlagen nur nachrichtlich beigelegt und entfaltet keine rechtsgestaltende Wirkung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde von der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer C. 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt. Die vom Vorhabensträger vorgelegte Unterlage diente dabei als Informationsquelle. Ebenso als Informationsquelle dient der Landschaftspflegerische Begleit- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2), wonach die Grenze des Untersuchungsraums östlich bzw. westlich der Planfeststellungsgrenze liegt.

Es wird beantragt, das Wasser, das auf der rückwärtigen Erschließungsstraße der Tank- und Rastanlage auf der Nordseite anfällt, nicht breitflächig zu versickern, sondern in Mulden, Wasserrinnen und Rohrleitungen zu sammeln.

Die Verkehrsbelastung dieser Straße wird äußerst gering sein, da diese Erschließungsstraße für den öffentlichen Verkehr gesperrt sein wird und nur Beschäftigte der Tankstelle und Rettungskräfte im Notfall diese Straße benutzen werden. Deshalb ist nach dem Merkblatt „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ ATV-DVWK-M 153, Ausgabe August 2007, eine Ableitung über Mulden, Rinnen und Rohrleitungen sowie eine Behandlung über Absetz- und Regenrückhaltebecken nicht erforderlich. Einer breitflächigen Versickerung ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht der Vorrang gegenüber einer gefassten Ableitung des Oberflächenwassers zu geben, da die natürliche Filterfunktion des Bodens genutzt und die Grundwasserneubildung gefördert wird. Durch die Querneigung der Straße wird das anfallende Wasser nicht auf die GVS Weingartsgreuth – Ailsbach, sondern in die Böschung nördlich der Zufahrtsstraße geleitet.

Die Einwenderin oder der Einwender fordert einen umfassenden Lärmschutz für die gesamte Umfahrungsstraße, da zum einen Naherholungssuchende das Naturdenkmal „Ahorn mit Robinien“ am Felsenkeller in unmittelbarer Nähe zur Umfahrungsstraße gerne besuchten und es zum anderen mittelfristig durchaus möglich sei, dass einer der Söhne der Einwenderin oder des Einwenders sich auf diesem Gelände eine eigene Existenz aufbauen möchte. Durch die umfassenden Erweiterungsmaßnahmen wären der Erholungswert und damit eine eventuelle Existenzgründung stark gefährdet.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Wie unter Ziffer C.3.3.4 ausgeführt, wurden in den schalltechnischen Untersuchungen auch die Lärmpegel der Umfahrungsstraße mit einberechnet. Es ergibt sich jedoch in Bezug auf die nächstgelegene schützenswerte Bebauung kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die genannte derzeitige Nutzung des Grundstücks zur Naherholung und eine eventuelle künftige Nutzung als Ausflugsgaststätte sind nicht vom Schutzbereich der 16. BImSchV umfasst. Im Außenbereich kommen Lärmschutzmaßnahmen nur für genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen in Betracht (vgl. Ziffer 10.2 Abs. 5 der VLärmSchR 97). Bloße Hoffnungen, Erwartungen und noch nicht konkretisierte Pläne werden nicht geschützt.

3.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen Ausbaus der Tank- und Rastanlage Steigerwald erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Maßnahme ist zur Schaffung dringend benötigter Parkplätze insbesondere für den Lkw-Verkehr im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung zwingend erforderlich.

Die Belange, die für den Ausbau 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 die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch diverse Zusagen der Vorhabensträgerin derart abgemildert werden, dass die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidenserheblichen Konflikte gelöst sind.

Die Planung entspricht den aktuellen technischen Erfordernissen und wird den vielfältigen Interessen - auch denen des Umwelt- und Immissionsschutzes - gerecht. Unverhältnismäßige Eingriffe in privates Grundeigentum sind mit der Maßnahme nicht verbunden. Insgesamt gesehen hat die Planfeststellungsbehörde ihre planerische Gestaltungsfreiheit unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange wahrgenommen und den Plan für eine Maßnahme festgestellt, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Interessen entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung).

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Zielvorgaben und Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative zum bestandsnahen Ausbau ersichtlich, die sich bei gleicher Wirksamkeit gegenüber der plangegegenständlichen Variante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die verfügte Einziehung, die Umstufung und die Widmung von öffentlichen Straßen folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, S. 43). 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 den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage** beim

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
in 80539 München
Ludwigstraße 23**

schriftlich erhoben werden. **Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.** Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17 e Abs. 5 FStrG, § 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen 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.

Die Erhebung von Rechtsbehelfen per E-Mail ist nicht zulässig.

E. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei dem Markt Wachenroth und der Verwaltungsgemeinschaft Höchststadt an der Aisch (für den Markt Lonnerstadt) zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i. S. v. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie von den Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Es besteht die zudem Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext nebst den planfestgestellten Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken

www.regierung.mittelfranken.bayern.de

abzurufen.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

Regierung von Mittelfranken
Ansbach, den 29.02.2016

W o l f
Regierungsdirektor